RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2024

(INCLUDE LA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ REDATTA AI SENSI DEL D.LGS. 125/2024)

SEA MilanAirports

INDICE

1 **Dati di sintesi e informazioni generali**
2 **Il Gruppo SEA**
3 **Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società**
5 **Organi sociali**
6 **Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2024 e altri indicatori**

8 **Relazione sulla gestione 2024**
9 **Eventi di rilievo dell'esercizio 2024**
10 **Quadro economico di riferimento**
14 **Quadro normativo e regolamentare di riferimento**
16 **Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari**
16 Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano
23 Conto economico
27 Stato patrimoniale riclassificato
29 Indebitamento finanziario netto
29 Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA
30 **Indicatori Alternativi di Performance**
31 **Investimenti del Gruppo SEA**
32 **Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**
33 **Evoluzione prevedibile della gestione**
35 **Risk Management Framework**
43 **Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2024**
49 **Altre informazioni**
49 Progetti cofinaziati dall'Unione Europea
51 Sistema di Corporate Governance
51 Risorse immateriali essenziali
52 **Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti**
52 **Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti**
53 **Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità**

198 **Gruppo SEA - Bilancio Consolidato**
199 **Prospetti contabili**
203 **Note esplicative al Bilancio Consolidato**
262 **Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato**

268 **SEA SpA - Bilancio Separato**
269 **Prospetti contabili**
273 **Note esplicative al Bilancio Separato**
333 **Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.**
342 **Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato**

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

IL GRUPPO SEA

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

MILANO MALPENSA

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

Il Terminal 2 è interamente dedicato a easyJet e il restyling effettuato è finalizzato al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in e controlli fino all'imbarco. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.

MILANO MALPENSA CARGO

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

MILANO LINATE

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

MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

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

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. AL 31 DICEMBRE 2024

SEA SpA

Gestione Aeroportuale

- **99,91%** SEA Prime SpA
- **30,98%** S.A.C.B.O. SpA Società Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio

Attività Commerciali

- **40%** Dufrital SpA
- **40%** Areas Food Services Srl

Altre Attività

- **51%** Vertical Gateway SpA
- **0,23%** Romairport Srl

Handling

- **30%** Airport Handling SpA

Partecipazione di controllo

Partecipazione di collegamento

Partecipazione in altre società

** Si evidenzia che la partecipazione nella società Airport ICT Services Srl è stata ceduta a giugno 2024 e la partecipazione nella società Disma SpA è stata ceduta a dicembre 2024.*

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

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

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

Al 31 dicembre 2024 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

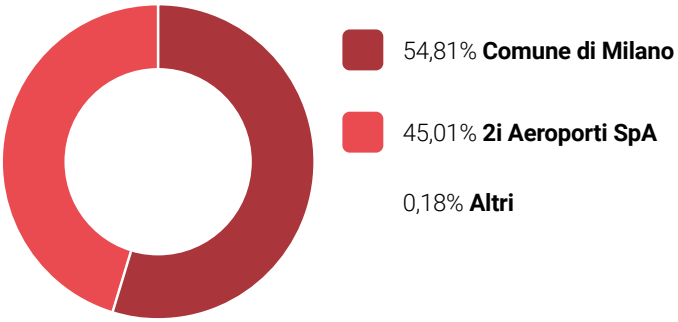
Azionisti pubblici

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

Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	45,01%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	**45,05%**

(*) Titolare di azioni di categoria A



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

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente	Michaela Castelli [4]
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Armando Brunini
Amministratori	Pierfrancesco Barletta [1] * Franco Maria Antonio D'Alfonso [3] [4] Daniela Mainini [2] [5] Luciana Sara Rovelli [2] [3] Roberta Neri [3] **

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente	Paola Noce
Sindaci effettivi	Stefania Chiaruttini Daniele Angelo Contessi Luigi Di Marco Stefano Giuseppe Giussani
Sindaci supplenti	Federica Mantini Giacomo Alberto Bermone***

SOCIETÀ DI REVISIONE

EY SpA ****

[1] Vice Presidente non esecutivo

[2] Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

[3] Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

[4] Membro del Comitato Etico

[5] Membro dell'Organismo di Vigilanza

** Autosospeso dalle cariche con comunicazione del 29 0ttobre 2024*

*** Cooptata nel CdA del 29 novembre 2024 in sostituzione del dimissionario Rosario Mazza*

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

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

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2024 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2024	2023 riesposto	Variazione
Ricavi	880.961	801.105	79.856
EBITDA [1]	350.461	335.284	15.177
Risultato operativo	243.269	206.210	37.059
Risultato prima delle imposte	236.870	222.650	14.220
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate	(241)	1.365	(1.606)
Risultato netto del Gruppo	170.559	156.207	14.352

[1] L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.292.015	1.277.219	14.796
Capitale circolante (B)	(330.680)	(268.687)	(61.993)
Fondi rischi e oneri (C)	(203.564)	(195.156)	(8.408)
Fondi relativi al personale (D)	(26.161)	(27.406)	1.245
Altri debiti non correnti (E)	0	(1.821)	1.821
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	**731.610**	**784.149**	**(52.539)**
Patrimonio netto di Gruppo	477.128	499.017	(21.889)
Patrimonio netto di terzi	56	31	25
Indebitamento finanziario netto [2]	254.426	285.101	(30.675)
Totale fonti di finanziamento	**731.610**	**784.149**	**(52.539)**

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2024 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

[2] L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).

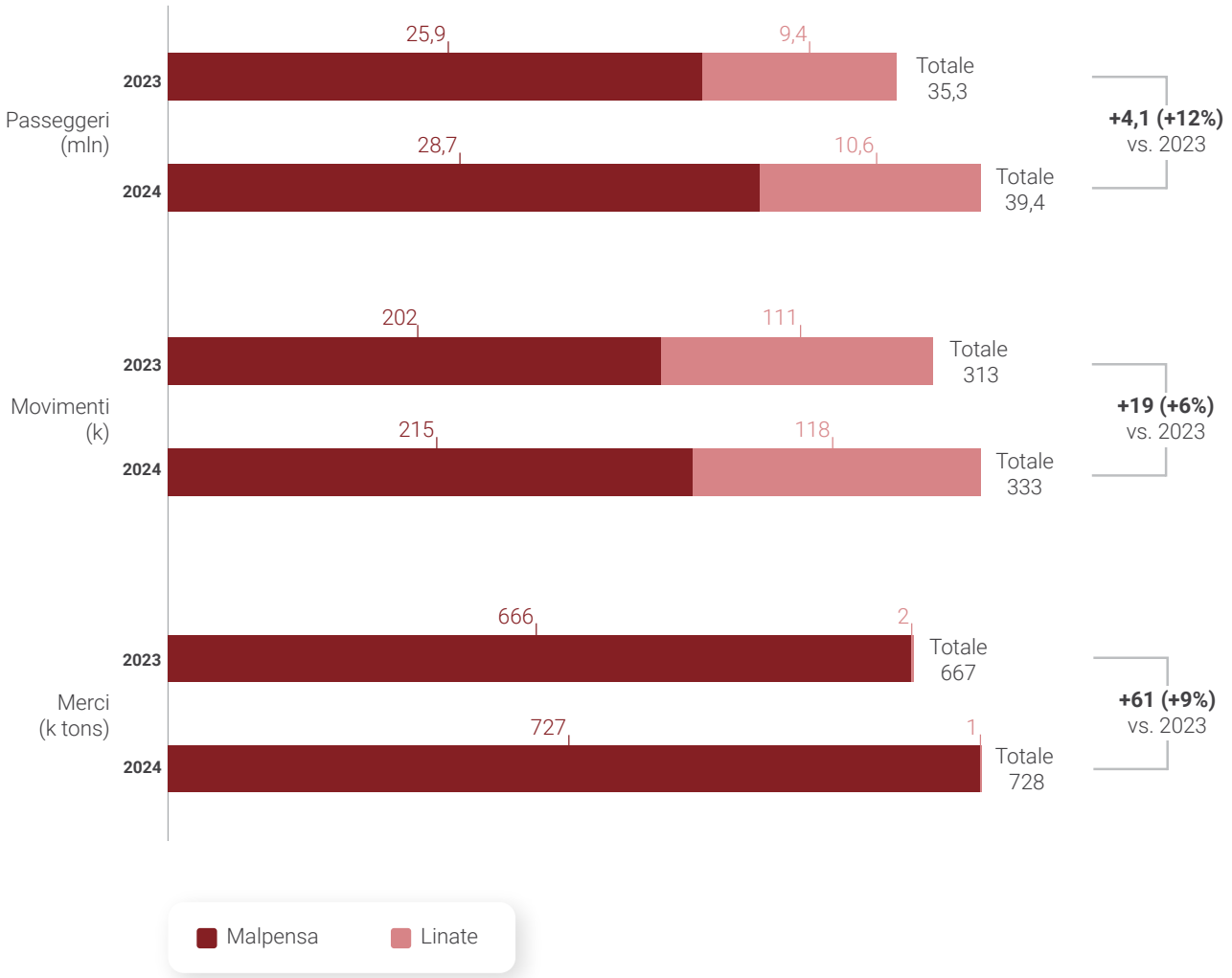
Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	107.356	114.242	(6.886)

Altri Indicatori

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Numero risorse a fine periodo	2.689	2.550

Dati di traffico 2024 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del 2024 sono confrontati con quelli dell'esercizio 2023.

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2024

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2024

Assegnazione rating SEA

In data 19 dicembre 2024, l'agenzia di rating S&P Global ha assegnato a SEA un Preliminary Issuer Credit Rating pari ad A- con outlook stabile. Il rating assegnato da S&P è 2 notches superiore a quanto attribuito al Debito Sovrano italiano e si posiziona al massimo livello nel panorama infrastrutturale italiano.

Approvazione Masterplan Malpensa 2019-2035

Nel mese di dicembre 2024 si è conclusa positivamente la "procedura per l'accertamento della Conformità Urbanistica sul Master Plan dell'aeroporto di Malpensa". La conferenza dei Servizi sul Masterplan di Malpensa per il periodo 2019-2035, che si è tenuta il 19 novembre 2024, indetta da Ministero delle Infrastrutture, ha coinvolto in particolare il Ministero dell'Ambiente e dello Sviluppo Energetico, il Ministero della Cultura, insieme a tutti gli Enti di livello statale e territoriale, tra cui i comuni del CUV, interessati dal piano di sviluppo, e ha "acclarato" l'intesa Stato-Regione per la conformità urbanistica del Masterplan.

Termina così l'iter di approvazione dello sviluppo infrastrutturale: grazie a questa ultima autorizzazione si può procedere, infatti, all'avvio di tutte le opere previste all'interno del sedime dell'aeroporto, che riguardano in particolare l'ampliamento del Terminal passeggeri, aree di sosta per gli aeromobili, miglioramenti del sistema piste con nuove taxiway e raccordi per migliorare l'efficienza operativa dello scalo; a questo si aggiungono nuove aree destinate a funzioni di scambio intermodale e modalità di trasporto innovative, la realizzazione di magazzini di seconda linea e altri servizi dedicati al cargo.

Nuova società VEGA

A ottobre 2024 è stata costituita VEGA – Vertical Gateway SpA, la start-up partecipata da SEA per il 51%, da 2i Aeroporti e Skyports e dedicata allo sviluppo dell'Advanced Air Mobility (AAM) in Italia.

Conflitto russo-ucraino

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

Conflitto israelo-palestinese

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

Cessione di Airport ICT Services Srl

In data 20 giugno 2024 è stato firmato l'accordo di cessione della partecipazione in Airport ICT Services Srl (AIS) tra SEA Spa e Lutech Spa. La procedura di gara pubblica, finalizzata all'integrale cessione da parte di SEA delle quote societarie di AIS e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA, era rimasta sospesa dopo l'aggiudicazione, come di consueto, in attesa dell'avveramento delle usuali condizioni sospensive in linea con la prassi di mercato, puntualmente avveratesi.

Accordo tra Sea e Costim per la realizzazione del Linate Airport District

Sea e Costim, a giugno 2024, hanno firmato un accordo per la realizzazione del progetto di trasformazione dell'area dell'aeroporto di Linate, prospicente l'Idroscalo, nell'innovativo smart district, chiamato "Linate Airport District" (LAD). Dopo l'arrivo della M4 che collega l'aeroporto direttamente con il centro di Milano, con questo progetto, un'area finora non accessibile sarà a disposizione di chi lavora in aeroporto, di chi si serve della M4 e della città tutta e offrirà ampi spazi verdi, nuovi edifici e l'accesso diretto all'Idroscalo, creando valore e opportunità di sviluppo.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nell'ultimo trimestre del 2024 è proseguita l'espansione dell'attività economica globale, anche se le diverse aree del mondo hanno seguito andamenti differenti. Il PIL statunitense si è incrementato nel 2024 del 2,8%[1], seguito anche dall'occupazione che ha registrato un incremento negli ultimi mesi del 2024, classificandosi come il dato migliore tra le economie avanzate soprattutto se comparato con quello di Regno Unito e Giappone, dove l'indebolimento della domanda interna e di quella estera ha determinato un rallentamento della crescita del PIL.

Anche gli indicatori per i servizi sono migliorati sia negli Stati Uniti, grazie anche alla risoluzione dell'incertezza politica dopo l'esito elettorale, sia in Cina; mentre sono peggiorati nelle altre principali economie avanzate. Secondo le proiezioni dell'OCSE, nel 2025 il PIL mondiale crescerebbe del 3,3%, anche se questi risultati potrebbero essere inficiati dai rischi legati alle tensioni internazionali.

Nell'area euro invece si è registrato un incremento modesto del PIL nel quarto trimestre del 2024, coerentemente con il venire meno dei fattori temporanei che avevano sostenuto l'attività nei mesi estivi, quali ad esempio la stagione turistica che influenza il settore dei servizi. Anche le previsioni per il triennio 2024-26 sono state riviste al ribasso, per riflettere principalmente le aspettative di una ripresa più contenuta relativamente alla spesa delle famiglie e alle esportazioni.

Date le prospettive di inflazione, a dicembre, il Consiglio direttivo della BCE ha nuovamente ridotto il tasso di interesse sui depositi presso la banca centrale di 25 punti base.

In Italia il Pil è risultato stagnante in tutta la seconda metà del 2024, risentendo della debolezza dell'industria manifatturiera, solo parzialmente compensata da una lieve espansione dei servizi e delle costruzioni, mentre i consumi delle famiglie hanno segnato un deciso incremento.

[1] *Dati OCSE.*

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nel corso del 2024 il traffico passeggeri degli aeroporti italiani ha mantenuto il forte slancio già registrato nell'anno precedente, con una solida domanda di trasporto aereo ed un incremento dei collegamenti operati da e per l'Italia. Diversi scali italiani, tra cui quelli afferenti al sistema aeroportuale gestito da SEA, hanno raggiunto volumi di traffico record[2].

Tali importanti risultati devono essere interpretati alla luce dei diversi fenomeni – industriali, socioeconomici, geopolitici – che si sono verificati nel corso dell'esercizio, illustrati sinteticamente nel seguito.

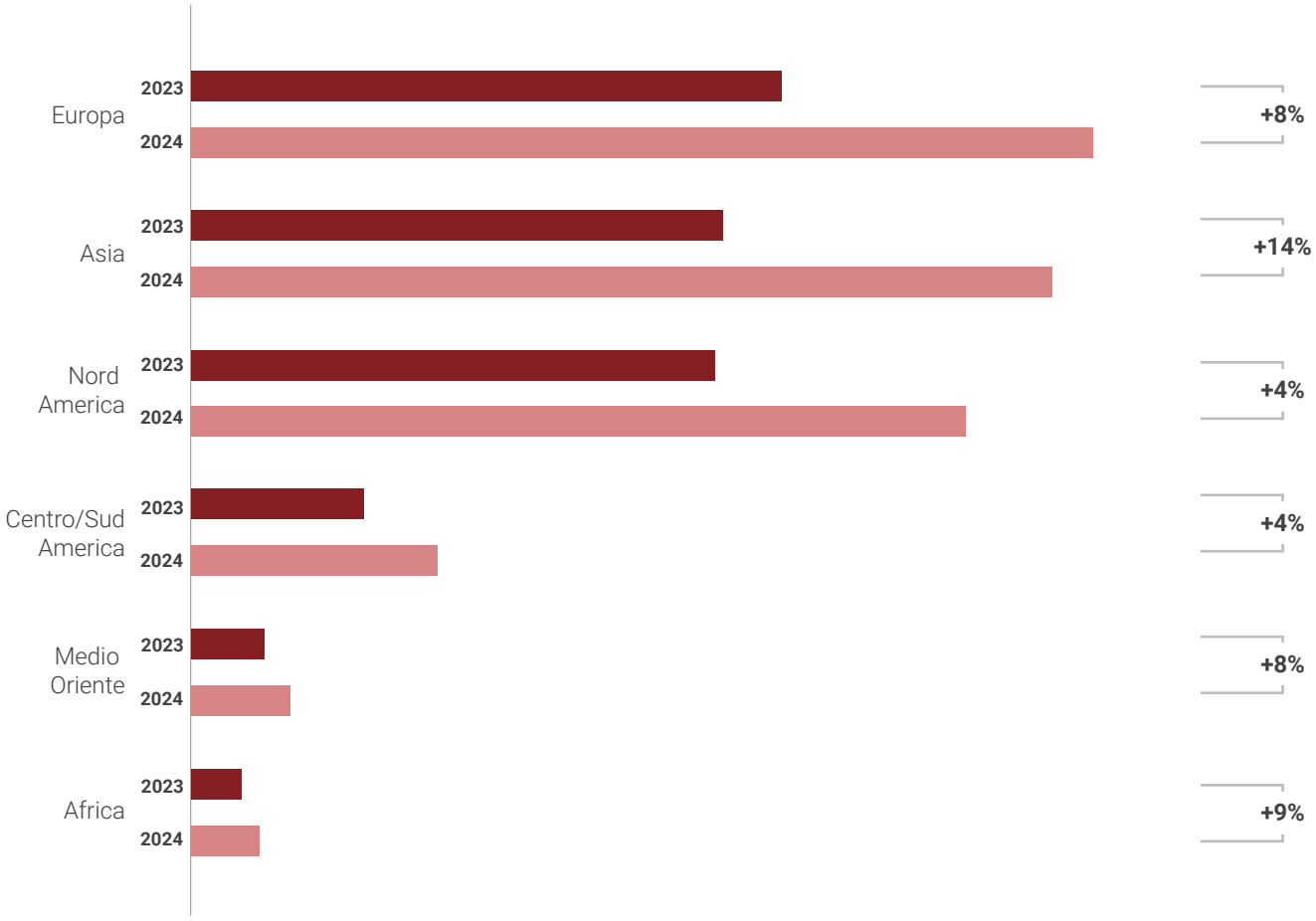
Offerta e collegamenti	Nel periodo in esame i vettori operanti in Europa, sia legacy che low cost, hanno incrementato l'offerta di posti e frequenze operate rispetto al 2023, con una crescita particolarmente marcata nel segmento low cost sul corto e medio raggio. Ryanair ha ampliato il proprio network italiano con l'apertura delle nuove basi di Trieste e Reggio Calabria, mentre easyJet ha programmato una capacità, in termini di posti offerti, in crescita di oltre il +5% rispetto all'anno precedente. Anche Wizz Air, pur dovendo sostenere attività di manutenzione straordinaria ai motori di alcuni dei propri aeromobili, ha schedulato un numero di voli superiore rispetto al 2023. L'attività di lungo raggio risulta altresì in crescita, sostenuta dalle connessioni offerte sia dai vettori legacy europei da e verso i relativi hub (tra gli altri si segnalano Air France da Parigi, Lufthansa da Francoforte e Monaco di Baviera, Iberia da Madrid) sia dai vettori legacy extra-europei da e verso i rispettivi Paesi di origine (tra questi i vettori nordamericani American Airlines, Delta Air Lines e United Airlines, nonché quelli operanti sugli hub del Golfo Persico, quali Etihad Airways, Qatar Airways ed Emirates). Notevole è stato lo sviluppo dei flussi di traffico con i Paesi asiatici, in particolare Cina, India, Hong Kong, Giappone, Thailandia, Uzbekistan e Vietnam, verso i quali i collegamenti sono gradualmente aumentati nel corso dell'anno.
Flotta e ordinativi	In tale contesto di mercato diversi vettori aerei hanno continuato ad investire nell'ampliamento e nell'ammodernamento delle rispettive flotte di aeromobili, al fine di cogliere le crescenti opportunità offerte dal settore e soddisfare la domanda di traffico incrementale. A titolo di esempio, nel corso del 2024 il costruttore Airbus ha registrato ordinativi da parte di Air India (100 esemplari, in gran parte a corridoio singolo), American Airlines (86 aeromobili a corridoio singolo), IndiGo (40 aeromobili, di cui 30 a fusoliera larga) e Riyadh Air (60 aeromobili a corridoio singolo). Il principale competitor Boeing ha invece ottenuto, tra gli altri, ordinativi da parte di El Al (23 esemplari, di cui 3 a fusoliera larga) e Qatar Airways (20 esemplari a fusoliera larga). Inoltre, i vettori hanno introdotto programmi di rinnovo della flotta esistente: tra questi si segnalano Air India, che ha avviato le attività di revamping di 67 aeromobili, ed Emirates, che ha esteso i progetti di rinnovo a quasi 200 esemplari.
Sostenibilità ed efficienza	Accanto agli investimenti in ampliamento delle flotte, si rileva una crescente attenzione da parte degli operatori alla sostenibilità e all'efficienza operativa, anche attraverso un più diffuso impiego di carburanti con minori effetti climalteranti ("sustainable aviation fuel" o "SAF"). Tra i vettori che si stanno distinguendo in questo ambito vi sono quelli appartenenti al gruppo Air France-KLM ed al gruppo IAG, che nel 2024 hanno firmato importanti contratti di fornitura. Tali iniziative rispondono, tra l'altro, alle recenti politiche europee (come il programma ReFuelEU Aviation) mirate a ridurre le emissioni di CO2 derivanti dalle attività del settore aviazione. È altresì costante l'impegno dei costruttori di aeromobili profuso nella ricerca di nuove configurazioni e tecnologie di propulsione: nel 2024 sono entrati in servizio i primi A321XLR, aeromobili a corridoio singolo in grado di operare rotte di lungo raggio in modo più efficiente.

[2] *Si considera il traffico registrato a partire dall'anno 2000.*

Scioperi e disservizi	Anche nel corso del 2024 il trasporto aereo è stato interessato da alcuni scioperi dei lavoratori del settore, in particolare in Italia, con effetti negativi sull'operatività dei vettori e sull'esperienza di viaggio dei passeggeri, nonché con ripercussioni sulle attività degli operatori aeroportuali (tra questi le società di handling). Eurocontrol ha inoltre rilevato che l'incremento del traffico, unito alle carenze di personale presso alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea e ai fenomeni meteo avversi, ha determinato un deterioramento delle performance di puntualità dei voli schedulati durante la summer season. Infine, nel mese di ottobre, un temporaneo malfunzionamento dei sistemi di controllo dell'Area Control Center ("ACC") di Milano ha reso necessario limitare le attività di volo nell'area nord-occidentale della penisola italiana, determinando disservizi all'operatività dei vettori e ai passeggeri.
Manutenzione e supply chain	La capacità operativa dei vettori è stata influenzata, come già in passato, dalla necessità di sottoporre gli aeromobili a manutenzione straordinaria. Sono infatti proseguite le attività di ispezione dei motori di marca Pratt & Whitney installati su alcuni aerei prodotti da Airbus, che hanno determinato la temporanea messa a terra delle unità interessate dalle necessarie attività di adeguamento. Nel gennaio 2024 un incidente ha interessato un esemplare di B737 MAX 9 operato da Alaska Airlines, a seguito del quale il produttore statunitense Boeing è stato sottoposto ad un processo di audit approfondito da parte dell'ente federale statunitense per il trasporto aereo (Federal Aviation Administration, "FAA"). Le catene produttive restano quindi sottoposte a tensioni, con ritardi nelle consegne ai vettori e conseguenze sulla rispettiva capacità commerciale.
Contesto industriale	In tale contesto, il mercato del trasporto aereo è stato caratterizzato nel corso del 2024 da importanti attività di fusione e acquisizione tra vettori, con la definizione di nuovi assetti societari e inediti scenari competitivi. Tra gli eventi più di rilievo nel panorama europeo figura l'approvazione, da parte della Commissione europea, dell'acquisizione di ITA Airways da parte del Gruppo Lufthansa. Sui mercati americano ed asiatico si segnalano invece l'acquisizione di Hawaiian Airlines da parte di Alaska Airlines nel mese di settembre e l'acquisizione di Vistara da parte di Air India, conclusasi nel mese di novembre. Nel mese di agosto il Gruppo IAG ha invece comunicato di non voler procedere ulteriormente nel processo di acquisizione del vettore spagnolo Air Europa.
Contesto geopolitico	Infine, lo spazio aereo a livello mondiale continua a risentire delle tensioni geopolitiche globali, tra cui figurano i conflitti in atto in area europea e mediorientale. Sul fronte russo-ucraino non sono stati rilevati nel 2024 cambiamenti di scenario rispetto all'anno precedente, con il mantenimento delle restrizioni all'attività volativa e delle rispettive conseguenze in termini di maggiori tempi di viaggio e consumi di carburante da parte dei vettori. Per quanto concerne il conflitto tra Hamas e Israele, è stata registrata invece una progressiva stabilizzazione delle attività aeree, che tuttavia si sono attestate nel corso dell'anno su livelli inferiori di traffico rispetto al 2023. Lo scenario di sicurezza geopolitica è stato segnato, peraltro, dal maggior rischio associato ai transiti marittimi attraverso il Mar Rosso, che ha determinato una crescente complessità delle operazioni logistiche degli armatori in termini di itinerari ed affidabilità delle spedizioni.

Gli sviluppi positivi evidenziati per il 2024 hanno caratterizzato il sistema aeroportuale internazionale nel suo complesso: nei primi undici mesi dell'anno, il campione dei 1.232 aeroporti membri di ACI World ha servito 7,2 miliardi di passeggeri, registrando un incremento del +8% rispetto al 2023. L'analisi del traffico per area geografica evidenzia dinamiche di sviluppo positive ma differenti: in particolare, l'Asia ha incrementato il numero dei passeggeri del +14% rispetto ai primi undici mesi dello scorso anno, l'Africa del +9%, l'Europa del +8%, il Medio Oriente del +8%, il Nord America del +4% ed il Centro/Sud America del +4%. Per finalità di comparazione, gli aeroporti italiani hanno registrato nei primi undici mesi del 2024 un incremento dei passeggeri del +11% rispetto al 2023.

Andamento traffico per area geografica 2024 vs. 2023 [passeggeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi undici mesi del 2024 sono state movimentate a livello globale circa 98 milioni di tonnellate di merci[3]. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nei primi undici mesi emergono Hong Kong (4,5 milioni di tonnellate processate), Memphis (3,5 milioni di tonnellate) e Shanghai (3,4 milioni di tonnellate). I volumi registrati nel 2024 registrano una variazione del +9% rispetto allo stesso periodo del 2023, alla quale hanno contribuito l'incremento degli scambi commerciali, il dinamismo dell'e-commerce ed i vincoli sulla capacità offerta dai servizi di trasporto via mare.

La business and general aviation nel corso del 2024 ha registrato in Europa una crescita dei movimenti del +1,6% rispetto al 2023. I principali mercati europei per volumi di aviazione generale generati sono stati la Francia con 243 mila movimenti (-3% rispetto al 2023), il Regno Unito con 209 mila movimenti (stabile rispetto al 2023), la Germania con 174 mila movimenti (-2% rispetto al 2023) ed infine l'Italia con 152 mila movimenti (+1% rispetto al 2023)[4].

[3] *Dato relativo ad un campione di 948 aeroporti mondiali (fonte | ACI World Freight Flash report – novembre 2024).*

[4] *Fonte | EBAA Business Aviation Traffic Tracker Europe – dicembre 2024.*

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Nuovo periodo tariffario 2024-2028

Sono proseguite nel 2024 le attività propedeutiche all'avvio delle consultazioni per il nuovo periodo tariffario 2024-28, in particolare:

- Con nota del 13 marzo 2024 ENAC ha approvato, in linea tecnica, il Piano degli Interventi che SEA aveva trasmesso con nota del 27 settembre 2023 e successive integrazioni del 29 gennaio 2024. Il Piano è costituito da: (i) le previsioni di traffico, (ii) il Piano degli investimenti, (iii) il Piano economico e finanziario e il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale.
- Con la delibera n. 67/2024 del 23 maggio 2024 ART ha pubblicato il nuovo tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali (6,92% tasso reale pre-tax, 9,06% tasso nominale pre-tax). I nuovi valori, uguali per tutti gli aeroporti italiani, saranno applicati ai gestori che daranno avvio al nuovo periodo tariffario a partire dal 1° giugno 2024, e quindi anche a SEA; fino al successivo aggiornamento (previsto entro il 31 maggio di ogni anno). Detti valori saranno validi per l'intero periodo tariffario.
- In data 21 novembre 2024, SEA ha sottoscritto con ENAC un Accordo Convenzionale che integra le previsioni dell'Allegato A della delibera ART 38/2023 del 9 marzo 2023 e individua alcuni principi e criteri su cui si basa il sistema di tariffazione dei servizi regolamentati per il periodo 2024-28. In particolare, detto Accordo Convenzionale include alcune previsioni che identificano contenute rettifiche alle disposizioni del Modello di regolazione dell'Autorità, finalizzate a consentire un passaggio graduale dalla regolazione del precedente Contratto di programma in deroga a quella di ART.
- In data 28 novembre 2024 SEA ha presentato all'Autorità la richiesta di autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente per gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate che l'Autorità ha valutato positivamente (delibera 192/2024 del 23 dicembre 2024).
- Nel corso della consultazione annuale con gli utenti degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate tenutesi rispettivamente in data 4 e 6 dicembre 2024, SEA ha proposto il mantenimento dei diritti aeroportuali 2024 in attesa di poter completare tutte le attività necessarie alla revisione dei diritti per il prossimo periodo regolatorio senza ricevere dai medesimi alcun parere contrario. La stessa Autorità, con comunicazione del 23 dicembre 2024, ne ha autorizzato l'applicazione per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura per la revisione dei diritti aeroportuali.
- In data 4 febbraio 2025, SEA ha presentato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti la notifica di avvio della consultazione per il Sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate indicando di avere programmato, per il giorno 7 marzo 2025, l'avvio della consultazione degli utenti sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024/2028. In conformità a quanto previsto dal Modello di regolazione, SEA ha provveduto a predisporre il Documento di consultazione contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei diritti aeroportuali, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

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

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

In data 4 e 6 dicembre 2024 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Milano Malpensa e Milano Linate la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2025, predisposta secondo le previsioni delle Linee Guida ENAC. In entrambi gli scali SEA e gli utenti hanno raggiunto l'intesa sulla nuova proposta tariffaria.

In data 10 gennaio 2025 SEA ha ricevuto comunicazione di ENAC che fissa il livello dei corrispettivi PRM applicabile sugli scali di Milano Malpensa e di Milano Linate e ne fissa la decorrenza dall' 11 marzo 2025.

Centralizzazione del servizio di trasporto passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e viceversa

Con i provvedimenti del 14/01/2021 e del 04/09/2023 ENAC ha riservato a SEA la gestione centralizzata del servizio di trasporto dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione, presso gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate.

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

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

Con nota del 1° marzo 2024 SEA ha fatto istanza a ENAC di avvio della citata attività istruttoria.

Il 7 novembre 2024, ENAC ha aperto la procedura di consultazione per la nuova tariffa e SEA ha invitato il Comitato Utenti a partecipare ad una specifica audizione (4 dicembre 2024 a Malpensa e 6 dicembre 2024 per quanto riguarda Linate) per illustrare la nuova proposta tariffaria. SEA ha in seguito trasmesso a ENAC le risultanze della consultazione per le determinazioni di competenza.

In data 8 gennaio 2025 sono stati notificati motivi aggiunti nel ricorso promosso avverso il provvedimento ENAC di centralizzazione del servizio di trasporto passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e viceversa, dinanzi al TAR MILANO r.g.1382. Il 25 febbraio 2025 il TAR ha dichiarato infondato il ricorso introduttivo e inammissibile quello per motivi aggiunti.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

In data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il D.lgs. 31 dicembre 2024, n. 209 ("Disposizioni integrative e correttive al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.", c.d. Correttivo Codice Appalti). Il Correttivo Codice Appalti, entrato in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, ha apportato una serie di modifiche rilevanti al Codice dei Contratti Pubblici (D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36).

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel corso del 2024 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 39,3 milioni di passeggeri, in crescita del +12% rispetto all'anno 2023.

L'attività cargo, nei mesi da gennaio a dicembre 2024, ha movimentato 728 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, in crescita del +9% rispetto all'anno precedente.

L'aviazione generale ha registrato 34,4 mila movimenti durante il 2024 con una crescita del +1% rispetto al 2023.

Aviazione Commerciale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Passeggeri [k]	**39.335**	**35.264**	**4.071**	**+12%**
Linate	10.599	9.372	1.226	+13%
Malpensa	28.736	25.891	2.844	+11%
Merci [k ton]	**728,0**	**667,2**	**60,8**	**+9%**
Linate	1,4	1,5	-0,2	-10%
Malpensa	726,6	665,7	60,9	+9%
Movimenti [k]	**298,2**	**279,4**	**18,8**	**+7%**
Linate	90,8	83,8	7,0	+8%
Malpensa	207,4	195,6	11,8	+6%
di cui Passeggeri	182,8	168,6	14,1	+8%
di cui Cargo	24,6	27,0	-2,3	-9%

Aviazione Generale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	**34,4**	**33,9**	**0,5**	**+1%**
Linate	27,2	27,5	-0,3	-1%
Malpensa	7,1	6,4	0,8	+12%
Tonnellate [k]	**605,0**	**586,2**	**18,9**	**+3%**
Linate	465,1	460,2	4,8	+1%
Malpensa	140,0	125,9	14,1	+11%
Passeggeri [k]	**64,4**	**65,4**	**-1,0**	**-2%**
Linate	50,6	52,4	-1,9	-4%
Malpensa	13,8	12,9	0,8	+7%

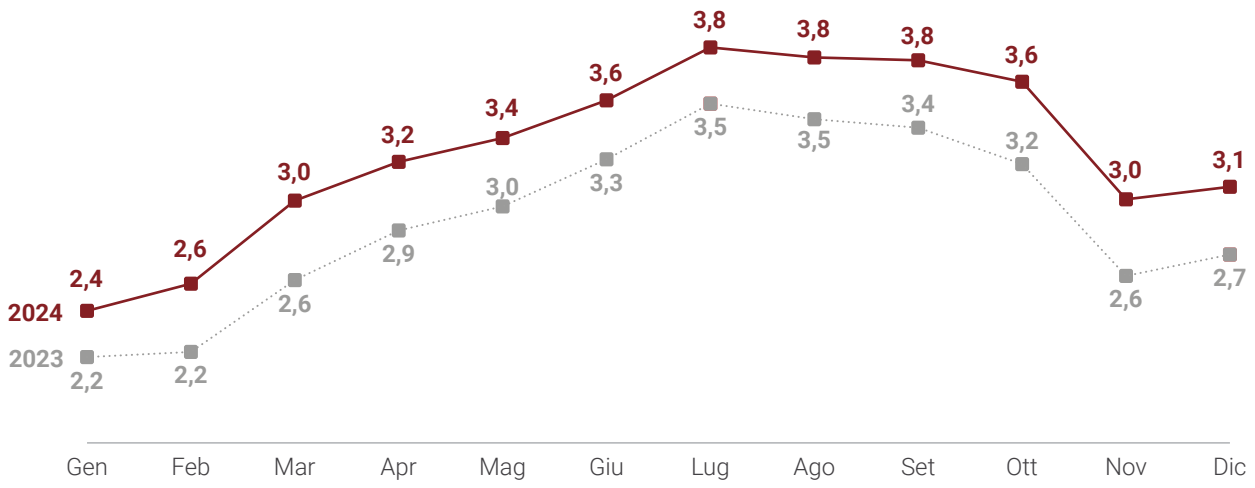
Passeggeri in arrivo e partenza

Merci in import ed export

Rispetto al 2023, la crescita dei passeggeri registrata a livello di sistema aeroportuale (Linate e Malpensa), pari a +4,1 mln di passeggeri (+12%) è stata generata per il 74% dall'incremento dei movimenti e per la restante parte da migliori performance in termini di posti disponibili a movimento e riempimento degli aeromobili.

Il grafico seguente mostra il traffico passeggeri di aviazione commerciale per mese, confrontato con i valori registrati nel corso del 2023.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



% 2024 vs. 2023

Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
+10%	+16%	+15%	+12%	+11%	+9%	+8%	+9%	+10%	+13%	+15%	+13%

AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel 2024 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 28,7 milioni di passeggeri, in crescita del +11% rispetto al 2023. L'incremento dei volumi di traffico gestiti rispetto all'anno precedente è prevalentemente ascrivibile ai maggiori movimenti operati dalle compagnie aeree sia verso nuovi scali sia verso destinazioni già servite, nonché alla maggiore dimensione (in termini di posti disponibili a movimento) degli aeromobili utilizzati: la macchina media, che nel corso del 2024 ha raggiunto i 196 posti/macchina, si confronta con i 194 posti/macchina dello stesso periodo del 2023. Il coefficiente di riempimento medio, pari all'81%, risulta in crescita di +1 p.p. rispetto a quanto registrato nel corso del precedente esercizio.

Nel complesso, il numero dei movimenti passeggeri, pari a 182,8 mila, è aumentato del +8% rispetto all'esercizio 2023.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre

	Posti a Movimento	Load Factor
2023	194	80%
2024	196	81%

Nel 2024 la distribuzione per area geografica dei passeggeri gestiti conferma per l'aeroporto di Malpensa la marcata prevalenza di traffico internazionale, che nel confronto con lo stesso periodo del 2023 guadagna ulteriori +4 p.p. in termini di quota di mercato a sfavore del segmento domestico; in particolare, tale crescita risulta generata dai segmenti europeo (46% del traffico gestito a Malpensa, +3 p.p. rispetto al 2023) ed intercontinentale di lungo raggio (19% del traffico, +1 p.p. rispetto al 2023); resta invece invariata rispetto allo stesso periodo del 2023 la quota di mercato del segmento extra Europa (20% del traffico).

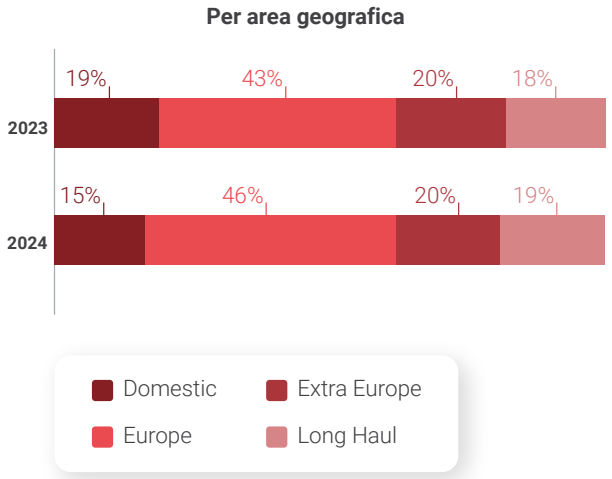
Per quanto riguarda la crescita del mercato europeo, è degno di nota l'incremento dell'attività dei vettori low cost operanti presso lo scalo, che ha riguardato sia l'apertura di nuovi collegamenti sia l'aumento di frequenze su destinazioni già servite. A titolo esemplificativo, easyJet ha avviato collegamenti verso gli aeroporti di Las Palmas e Oslo, oltre ad avere incrementato le frequenze su Barcellona, Atene e Praga; Ryanair ha attivato nuove destinazioni quali Budapest, Parigi Beauvais, Atene, Tallinn e Cracovia e incrementato le frequenze verso Madrid; infine, Wizz Air ha potenziato l'operatività su Barcellona, Budapest e Madrid oltre ad avere attivato i nuovi collegamenti su Parigi Beauvais, Varsavia, Malaga, Larnaca, Valencia e Rzeszów.

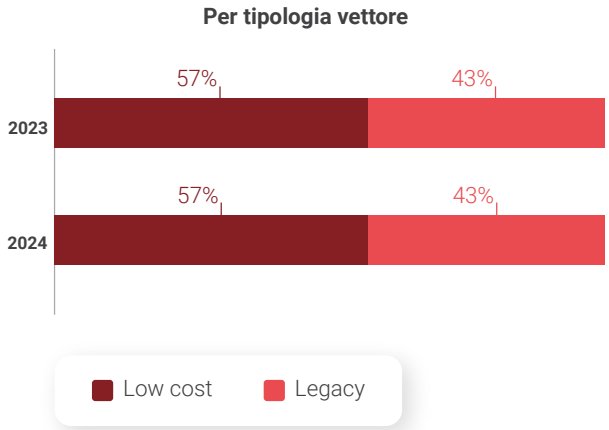
Per quanto concerne, invece, il segmento intercontinentale di lungo raggio, l'aumento del traffico passeggeri rispetto al 2023 è stato favorito dall'intensificazione dei collegamenti verso i principali mercati: l'Asia risulta essere l'area geografica ad aver registrato i tassi di crescita maggiori (+61% vs. 2023). Si segnalano, tra gli altri, gli incrementi di frequenze introdotti da Air India su Nuova Delhi, da Cathay Pacific su Hong Kong, da LATAM su San Paolo del Brasile e da Gulf Air su Bahrein.

Inoltre, nel corso del 2024, il portafoglio di destinazioni di lungo raggio offerte da Malpensa è stato arricchito con l'attivazione di Ashgabat operata da Turkmenistan Airlines, Chongqing operata da Hainan Airlines, Chengdu operata da Air China, Xi'an operata da China Eastern Airlines e Tokyo Haneda operata da ANA.

Dal punto di vista della distribuzione del traffico per tipologia di vettore, le quote risultano invariate rispetto al 2023: le aerolinee low cost rappresentano anche nel 2024 il 57% dei passeggeri gestiti.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre





Linate

Durante il 2024 dall'aeroporto di Linate sono transitati 10,6 milioni di passeggeri, in crescita del +13% rispetto al 2023.

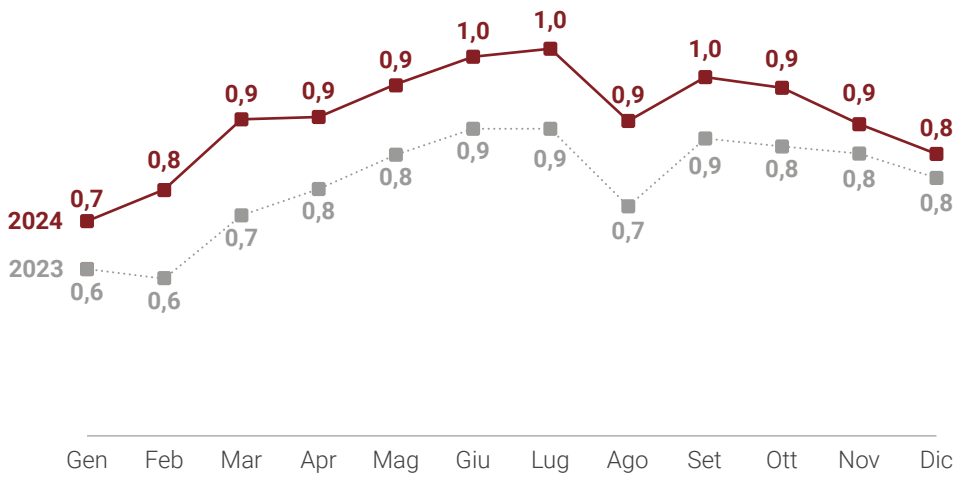
La dimensione media dei velivoli (espressa in termini di posti disponibili a movimento) che hanno operato nel 2024 è stata pari a 160 posti/macchina, in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di +4 posti/macchina (+3% nel confronto con il 2023). Per quanto concerne, invece, il coefficiente di riempimento medio degli aeromobili (load factor), nel 2024 è stato pari al 73%, in aumento di +1 p.p. rispetto al 2023.

L'aumento della dimensione della macchina media, unito al migliore riempimento degli aeromobili, ha quindi permesso di raggiungere un numero di passeggeri a movimento pari a 117, in crescita di +4% rispetto al 2023.

Tale performance è anche attribuibile alla scelta di ITA Airways di operare con aeromobili di dimensioni maggiori: nel 2024 è infatti proseguito il piano di rinnovo della flotta del vettore, che ha visto l'introduzione ovvero il maggiore impiego su Linate di aeromobili Airbus A220-300 e A320 NEO (in sostituzione degli Embraer e dei regional jets impiegati in precedenza).

Nel complesso i movimenti gestiti a Linate sono stati 90,8 mila, in aumento del +8% rispetto al medesimo periodo del 2023.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



	Posti a Movimento	Load Factor
2023	156	72%
2024	160	73%

Rispetto al 2023 sono intervenute alcune variazioni in merito all'operatività dei collegamenti in regime di continuità territoriale da e per la Sardegna: i collegamenti su Cagliari, operati in via esclusiva da ITA Airways dal mese di marzo 2023 e fino alla fine della Summer 2024, sono stati effettuati a partire dalla Winter 2024/2025 da Aeroitalia. I servizi verso Olbia sono stati gestiti da Aeroitalia per l'intero esercizio 2024, mentre l'operativo su Alghero è stato offerto da quest'ultimo vettore sino a tutta la Summer 2024, successivamente sostituito da ITA Airways dalla stagione Winter.

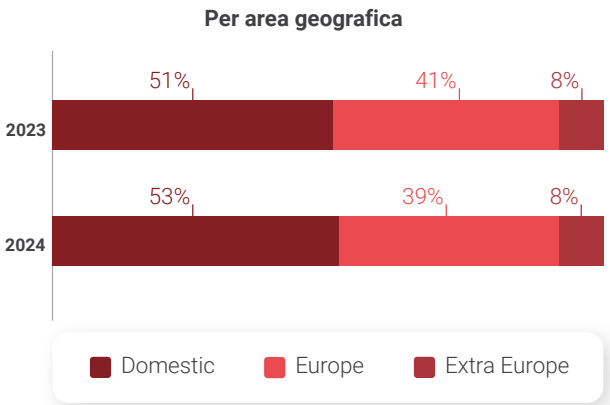
Il portafoglio di destinazioni offerte in regime di PSO (Public Service Obligation) si completa con l'operativo di ITA Airways da/per Trieste (inaugurato nel mese di settembre 2023) e quello di Sky Alps, subentrato nel corso del 2024 ad Aeroitalia, da/per Ancona.

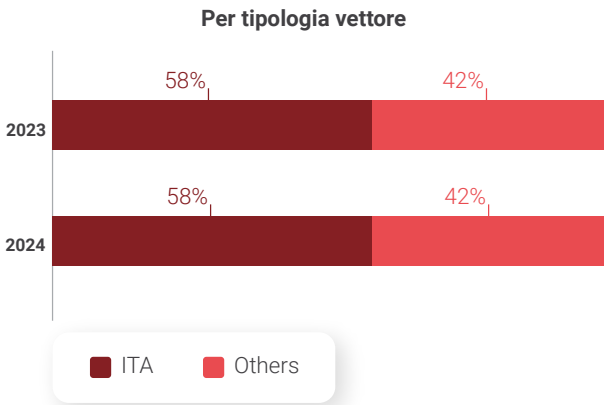
Da un punto di vista normativo, restano confermati sia l'applicazione di quanto disposto dal c.d. "decreto Giovannini" del 2022, sia il mantenimento del parametro dell'80% previsto dalla normativa europea sui "grandfather rights", che vincola la conservazione degli slot assegnati all'effettivo utilizzo degli stessi al di sopra di una soglia limite.

Nel 2024 la ripartizione del traffico passeggeri per area geografica (nazionale ed internazionale) mostra, se confrontata con il 2023, una crescita del segmento domestico che si attesta al 53% del totale, pari ad una variazione di +2 p.p. rispetto all'anno precedente; ne consegue una riduzione di pari misura della quota di traffico internazionale in area Europe. Si rammenta che la componente di traffico extra Europe servita da Linate fa riferimento alla sola città di Londra, connessa a Milano Linate dagli scali di Heathrow, Gatwick e London City.

In termini di quote di mercato per vettore (misurate sulla base del numero di passeggeri gestiti), ITA Airways si conferma la prima aerolinea operante a Linate con il 58% di share nel 2024, in linea con il 2023.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre





Cargo

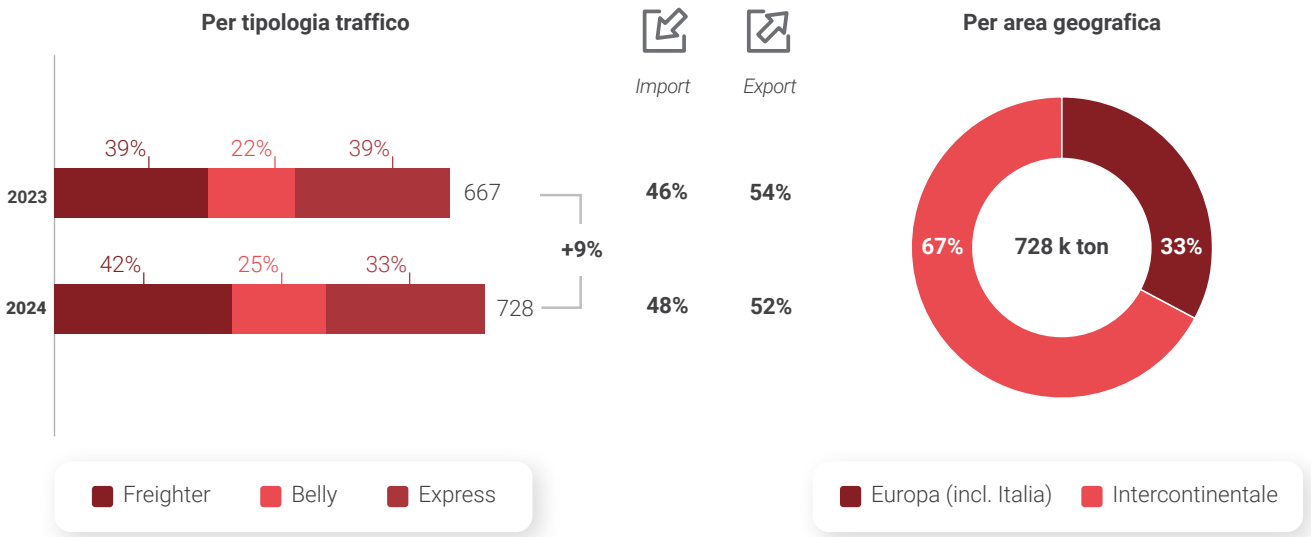
Nel corso dell'esercizio 2024 il comparto cargo ha processato complessivamente 728 mila tonnellate di merce, trasportate sia su voli all-cargo sia nella stiva di voli passeggeri (c.d. "belly"), registrando una crescita del +9% rispetto al 2023. Il numero dei movimenti all-cargo (freighter ed espresso, esclusi quindi i movimenti "belly") risulta pari a 24,6 mila, in riduzione del -9% rispetto al 2023. Ne deriva che, escludendo l'attività belly (sia in termini di merce che di movimenti), il comparto all-cargo registra una crescita del trasportato medio a movimento, che passa tra il 2023 e il 2024 da 19,3 a 22,1 tonnellate/movimento.

Tale fenomeno è riconducibile ad una crescita non omogenea dei segmenti freighter ed express; in particolare, dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico (cfr. grafico seguente) emerge una flessione del comparto espresso nel 2024 rispetto al 2023: i volumi gestiti si riducono del 7%, attestandosi a 243 mila tonnellate di merce movimentata. Tale risultato è condizionato principalmente dalla razionalizzazione delle attività di Amazon, che ha ridotto le frequenze sull'aeroporto di Malpensa nella seconda metà del 2023, e in minor parte dall'interruzione delle attività di UPS, avvenuta nel mese di ottobre 2023.

Per quanto riguarda invece il traffico merci trasportato su aeromobili a configurazione mista ("belly"), il progressivo incremento dei collegamenti passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio ha determinato una corrispondente crescita dei volumi gestiti: con una variazione del +26% rispetto al 2023, il trasportato in stiva si attesta a 184 mila tonnellate nel 2024.

Infine, il comparto freighter nel 2024 ha trasportato 301 mila tonnellate di merce, registrando un incremento del +16% rispetto al 2023; nello stesso periodo, i movimenti di tale segmento sono stati 7,2 mila, in crescita del +9% rispetto all'anno precedente. Hanno contribuito alla crescita delle merci trasportate sia gli operatori già presenti a Malpensa (tra gli altri, Silk Way West Airlines, Turkish Airlines, Air China International, Emirates Cargo e Cargolux) sia le compagnie aeree che hanno avviato le attività tra la fine del 2023 e il 2024 (tra queste, Turkmenistan Airlines, MSC Air Cargo, Georgian Airlines).

Merci [k ton] gennaio - dicembre



I risultati ottenuti nel corso dell'esercizio 2024 mostrano un migliore bilanciamento tra le componenti di import ed export rispetto all'anno precedente: in particolare, le merci destinate all'esportazione rappresentano una quota del 52% del totale (-2 p.p. rispetto al 2023). A livello nazionale, la quota di mercato[5] delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA risulta essere pari al 62% del totale del trasportato per via aerea.

[5] *Fonte | Assaeroporti/Aeroporti2030: quota di mercato calcolata sulla base dei dati di traffico progressivi a dicembre 2024*

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel corso del 2024 ha gestito complessivamente 34,4 mila movimenti di aviazione generale, in crescita del +1% rispetto al 2023; il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 605 mila tonnellate, risulta in aumento del +3% rispetto al 2023. Dai numeri sopra esposti risulta una crescita nel 2024 della dimensione media degli aeromobili, che raggiunge le 17,6 tonnellate/macchina con una variazione del +2% rispetto al 2023 (17,3 tonnellate). Contribuiscono a tale fenomeno sia il traffico domestico sia il traffico internazionale: quest'ultimo segmento rappresenta oltre la metà del traffico gestito.

Alcuni rilevanti eventi hanno contribuito positivamente al traffico operato nel 2024, con il picco di movimenti registrato in occasione del Gran Premio di Formula 1 di Monza.

In particolare, lo scalo di Milano Linate Prime – primo per l'aviazione generale in Italia e terzo in eurozona – ha registrato 27,2 mila movimenti nel 2024, in leggera riduzione del -1% rispetto al 2023 anche a causa di lavori infrastrutturali che hanno interessato lo scalo di Linate; nello stesso periodo, lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 7,1 mila movimenti, in aumento del +12% rispetto al 2023.

Il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 64,4 mila, risulta in flessione del -2% rispetto al 2023.

Aviazione Generale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	**34,4**	**33,9**	**0,5**	**+1%**
Linate	27,2	27,5	-0,3	-1%
Malpensa	7,1	6,4	0,8	+12%
Tonnellate [k]	**605,0**	**586,2**	**18,9**	**+3%**
Linate	465,1	460,2	4,8	+1%
Malpensa	140,0	125,9	14,1	+11%
Passeggeri [k]	**64,4**	**65,4**	**-1,0**	**-2%**
Linate	50,6	52,4	-1,9	-4%
Malpensa	13,8	12,9	0,8	+7%

Conto economico

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2024 è variato rispetto al 31 dicembre 2023, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di giugno, della partecipazione del 100% nel capitale sociale detenuta da SEA S.p.A. in Airport ICT Services S.r.l. (AIS) e della costituzione della nuova società Vertical Gateway SpA a ottobre 2024.

Inoltre, a seguito della chiusura, avvenuta a dicembre 2024, degli accordi per la cessione del 30% del capitale sociale di Airport Handling SpA alla controllante dnata, cessione perfezionatasi a febbraio 2025, si è provveduto a riclassificare nella riga Risultato delle attività destinate alla vendita/cessate la partecipazione valutata al fair value.

Infine, sempre a dicembre 2024, è stata ceduta la partecipazione in Disma, pertanto il valore della stessa, rivalutato al prezzo di cessione, è stato riclassificato tra le attività cessate.

Come previsto dal principio contabile IFRS 5, anche il conto economico del periodo di confronto è stato analogamente riclassificato.

(in migliaia di euro)	2024	2023 riesposto	Variazione	Var % 2024/2023
Ricavi di gestione	823.078	762.732	60.346	7,9%
Ricavi per lavori su beni in concessione	57.883	38.373	19.510	50,8%
Totale ricavi	**880.961**	**801.105**	**79.856**	**10,0%**
Costi di gestione				
Costi del lavoro	191.408	178.583	12.825	7,2%
Altri costi di gestione	284.417	251.034	33.383	13,3%
Totale costi di gestione	**475.825**	**429.617**	**46.208**	**10,8%**
Costi per lavori su beni in concessione	54.675	36.204	18.471	51,0%
Totale costi	**530.500**	**465.821**	**64.679**	**13,9%**
Margine operativo lordo / EBITDA [1]	**350.461**	**335.284**	**15.177**	**4,5%**
Accantonamenti e svalutazioni	5.256	6.164	(908)	14,7%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	32.912	52.521	(19.609)	(37,3%)
Ammortamenti	69.024	70.389	(1.365)	(1,9%)
Risultato operativo	**243.269**	**206.210**	**37.059**	**18,0%**
Proventi (oneri) da partecipazioni	16.101	12.166	3.935	32,3%
Oneri (proventi) finanziari netti	22.500	(4.274)	26.774	626,4%
Risultato prima delle imposte	**236.870**	**222.650**	**14.220**	**6,4%**
Imposte dell'esercizio	66.065	67.804	(1.739)	(2,6%)
Risultato netto da attività in funzionamento	**170.805**	**154.846**	**15.959**	**10,3%**
Risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate	**(241)**	**1.365**	**(1.606)**	**117,7%**
Risultato di pertinenza dei terzi	5	4	1	25,0%
Risultato del Gruppo	**170.559**	**156.207**	**14.352**	**9,2%**

[1] L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

Nel confronto con l'esercizio 2023 è opportuno evidenziare che i risultati di tale esercizio includevano componenti non ricorrenti, ovvero l'impatto positivo della sentenza relativa ai diritti aeroportuali per complessivi 50.609 migliaia di euro (38.884 migliaia di euro tra i ricavi di gestione, 227 migliaia di euro a riduzione dei costi di gestione, in quanto a copertura di spese legali sostenute da SEA, e 11.498 migliaia di euro tra i proventi finanziari) e un contributo pari a 2.287 migliaia di euro a parziale compensazione dei maggiori oneri energetici sostenuti dal Gruppo[6].

L'EBITDA dell'esercizio 2024, pari a 350.461 migliaia di euro è risultato in crescita di 15.177 migliaia di euro rispetto al 2023. Al netto delle menzionate poste straordinarie che hanno caratterizzato il precedente esercizio, l'EBITDA è risultato in crescita di 56.575 migliaia di euro. Il significativo miglioramento della performance gestionale è dovuto alla crescita dei ricavi di gestione (+99.230 migliaia di euro) conseguente ai maggiori volumi di traffico, in parte mitigata da un incremento dei costi di gestione (+43.694 migliaia di euro). Questi ultimi hanno registrato una crescita dovuta in particolare ai maggiori volumi di traffico, alla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, all'aumento del costo del lavoro legato agli adeguamenti previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e all'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali.

Il Risultato operativo (EBIT) è pari a 243.269 migliaia di euro (+37.059 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023), senza considerare le poste straordinarie registrate nel 2023, l'incremento è pari a 78.457 migliaia di euro.

Il risultato netto delle attività destinate alla vendita/cessate del 2024 si riferisce all'adeguamento del valore della partecipazione in Airport Handling e Disma al prezzo di vendita.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte il Risultato del Gruppo è pari a 170.559 migliaia di euro (156.207 migliaia di euro nell'esercizio 2023).

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione dell'esercizio 2024 sono stati pari a 823.078 migliaia di euro, in crescita di 60.346 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023 (762.732 migliaia di euro). Senza considerare le poste non ricorrenti sopra menzionate, i ricavi nell'esercizio 2023 sarebbero stati 723.848 migliaia di euro evidenziando un incremento nell'esercizio in esame pari a 99.230 migliaia di euro.

Di seguito sono illustrati i principali fenomeni che, nel corso dell'esercizio 2024, hanno determinato tale performance per le diverse tipologie di attività gestite.

I ricavi da **Aviazione commerciale passeggeri**, che includono la vasta gamma di servizi aviation e non aviation forniti a compagnie aeree e passeggeri presso gli scali di Linate e Malpensa, sono stati pari a 693.695 migliaia di euro. Tali attività hanno registrato un incremento di 87.235 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023, dovuto in prevalenza alla crescita del traffico gestito. La componente non aviation, che comprende le attività retail e la gestione di parcheggi e sale VIP, ha evidenziato nel 2024 una crescita dovuta, oltre che al traffico, a una maggiore propensione all'acquisto dei passeggeri e ad un incremento nell'utilizzo di servizi premium da parte dei passeggeri.

I ricavi da **Aviazione commerciale cargo**, che includono i servizi aviation e non aviation forniti agli operatori cargo (concentrati in prevalenza presso la Cargo City di Malpensa), sono stati pari a 54.976 migliaia di euro. Nel 2024 tali attività hanno evidenziato una crescita di 3.776 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio quasi interamente dovuta all'aumento delle merci trasportate.

I ricavi da **Aviazione generale**, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa, sono stati pari a 23.263 migliaia di euro nel 2024. Tali ricavi hanno registrato un incremento di 1.486 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023 dovuto al maggiore numero di movimenti gestiti e all'entrata in esercizio del nuovo Hangar presso lo scalo di Linate (avvenuta a maggio 2023).

[6] *provvedimenti normativi emanati nel 2022, e confermati anche per il primo semestre 2023.*

I ricavi da **altri business**, che includono principalmente i ricavi derivanti dalla fornitura di servizi operativi, ICT e amministrativi ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, sono stati pari a 47.040 migliaia di euro. Tali attività hanno registrato un incremento di 2.630 migliaia di euro rispetto al 2023 dovuto in prevalenza alla performance dei parcheggi gestiti da SEA presso lo scalo di Bergamo, conseguente alla crescita del traffico.

L'esercizio 2024 include ricavi di un premio in denaro in favore dei dipendenti da parte del fondo infrastrutturale Ardian, a seguito della vendita ad Asterion della sua quota in 2i Aeroporti (titolare di azioni di SEA), come gesto di riconoscimento nei confronti dei lavoratori per gli ottimi risultati raggiunti dall'azienda. Tali ricavi trovano piena contropartita nei costi con impatto neutro sull'EBITDA.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 38.373 migliaia di euro nell'esercizio 2023 a 57.883 migliaia di euro nell'esercizio 2024, con un incremento del 50,8%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione dell'esercizio 2024 sono risultati pari a 475.825 migliaia di euro, in incremento di 46.208 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023. Al netto delle componenti non ricorrenti a riduzione dei costi di gestione registrate nel 2023 (432.131 migliaia di euro al netto di tali poste) l'incremento risulta pari a +43.694 migliaia di euro.

Di seguito sono commentate le principali dinamiche di tale incremento.

Costo del lavoro, pari a 191.408 migliaia di euro, in crescita di 12.825 migliaia di euro, di cui

- 8.721 migliaia di euro per effetto degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e dell'aumento di risorse impiegate dovuto sia alla crescita del traffico gestito, sia all'internalizzazione di attività in precedenza gestite da fornitori esterni. Tali effetti sono stati in parte bilanciati dalla riduzione di organico per effetto del piano di pensionamenti anticipati avviato a fine 2022;
- 4.104 migliaia di euro relativi al premio in denaro erogato ai dipendenti e che trova contropartita nei ricavi, come sopra menzionato.

L'organico medio dell'esercizio 2024 è risultato pari a 2.555 Full Time Equivalent (FTE), superiore di +45 FTE (+2%) rispetto al valore 2023.

Altri costi di gestione, pari a 284.417 migliaia di euro, in incremento di 30.869 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale crescita è dovuta all'aumento dei volumi di traffico, all'insorgenza di nuovi costi operativi a seguito della riattivazione del Terminal 2 di Malpensa (avvenuta a fine maggio 2023) e all'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali. Gli incrementi sono stati solo in parte bilanciati da minori costi energetici del 2024, derivanti dai minori prezzi medi delle *commodities* e dalle condizioni meteo più favorevoli.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 36.204 migliaia di euro nel 2023 a 54.675 migliaia di euro nell'esercizio 2024. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2024 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto pari a 5.256 migliaia di euro (accantonamento netto di 6.164 migliaia di euro nel 2023) determinato per 737 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (rilasci netti per 6.983 migliaia di euro nel 2023), da un accantonamento netto di 1.029 migliaia di euro (accantonamento netto di 13.147 migliaia di euro nel 2023) relativo al fondo svalutazione crediti. I crediti sono valutati sulla base degli incassi ricevuti, del miglioramento di rating di alcuni clienti, della rideterminazione dei rischi di controparte.

Nella voce è ricompresa anche la svalutazione, pari a 3.491 migliaia di euro, relativa a terreni e investimenti immobiliari di proprietà SEA, siti nel territorio di Vizzola Ticino. La svalutazione si è resa necessaria per adeguare il valore netto contabile al valore corrente di mercato.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2024 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 32.912 migliaia di euro (52.521 migliaia di euro nell'esercizio 2023). Il valore dell'accantonamento è determinato sulla base del piano investimenti e della programmazione temporale degli stessi.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2024 gli ammortamenti diminuiscono di 1.365 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023, passando da 70.389 migliaia di euro a 69.024 migliaia di euro per effetto principalmente della riduzione della vita utile di alcuni asset aziendali registrata nell'esercizio 2023. L'ammortamento del valore residuo di tali asset è stato pertanto rimodulato sulla base della data di demolizione/dismissione, determinando un valore particolarmente alto nel 2023.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2024 i proventi netti da partecipazioni registrano un incremento pari a 3.935 migliaia di euro, passando da 12.166 migliaia di euro del 2023 riesposto a 16.101 migliaia di euro del 2024 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. L'incremento è sostanzialmente riconducibile al miglioramento del risultato di alcune collegate.

Proventi e oneri finanziari

La voce proventi e oneri finanziari passa da un ammontare di proventi finanziari netti pari a 4.274 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a un ammontare di oneri finanziari netti per 22.500 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.L'esercizio 2023 aveva beneficiato di 11.498 migliaia di euro di interessi attivi derivanti dal buon esito della causa relativa ai diritti aeroportuali (cd "causa diritti") e dall'iscrizione di 10.641 migliaia di euro che rappresentavano l'effetto netto dell'attualizzazione delle poste non correnti dell'attivo e del passivo ai sensi dell'IFRS 9.

Al netto di tali poste, nel confronto con l'esercizio precedente, il 2024 evidenzia oneri finanziari netti inferiori di 3.932 migliaia di euro principalmente per effetto dei maggiori proventi finanziari derivanti dall'investimento della liquidità in time deposit.

Imposte

Le imposte dell'esercizio sono pari a 66.065 migliaia di euro in diminuzione rispetto all'esercizio 2023 (pari a 67.804 migliaia di euro).

Il decremento della voce imposte rispetto all'esercizio precedente è ascrivibile alla presenza nell'esercizio 2023 di effetti non ricorrenti che hanno determinato riprese fiscali.

Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate comprende l'adeguamento al prezzo di vendita del valore della partecipazione sia nella società Airport Handling Spa sia nella società Disma. Esso include, quindi, anche la minusvalenza registrata nel consolidato, pari a 1.815 migliaia di euro, per effetto della cessione della partecipazione in Disma e calcolata sul patrimonio netto al momento della cessione, rettificato secondo i principi IAS/IFRS.

L'esercizio di confronto, oltre alla valutazione delle partecipazioni in Airport Handling e Disma, riesposte in questa riga come previsto dall'IFRS 5, comprende anche l'adeguamento del valore della partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa al prezzo di vendita realizzato durante l'esercizio 2023.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 170.559 migliaia di euro in aumento di 14.352 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2023, che aveva registrato un utile pari a 156.207 migliaia di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	1.001.684	993.513	8.171
Immobilizzazioni materiali	95.593	99.615	(4.022)
Diritti d'uso beni in leasing	13.628	13.002	626
Investimenti immobiliari	105	3.398	(3.293)
Partecipazioni in società collegate	80.199	84.560	(4.361)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	73.927	68.209	5.718
Altri crediti non correnti	26.878	14.921	11.957
Capitale immobilizzato (A)	**1.292.015**	**1.277.219**	**14.796**
Rimanenze	4.427	2.730	1.697
Crediti commerciali	173.225	153.058	20.167
Crediti per imposte dell'esercizio	848	459	389
Altri crediti	4.638	5.089	(451)
Altre Attività Finanziarie Correnti	402		402
Attività di esercizio a breve	**183.540**	**161.336**	**22.204**
Attività destinate alla vendita	**11.000**	**8.751**	**2.249**
Debiti commerciali	206.137	185.322	20.815
Altri debiti	264.415	228.559	35.856
Debiti per imposte dell'esercizio	54.668	21.009	33.659
Passività di esercizio a breve	**525.220**	**434.890**	**90.330**
Passività connesse alle attività destinate alla vendita		**3.884**	**(3.884)**
Capitale circolante (B)	**(330.680)**	**(268.687)**	**(61.993)**
Fondi rischi e oneri (C)	(203.564)	(195.156)	(8.408)
Fondi relativi al personale (D)	(26.161)	(27.406)	1.245
Altri debiti non correnti (E)		(1.821)	1.821
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	**731.610**	**784.149**	**(52.539)**
Patrimonio netto di Gruppo	(477.128)	(499.017)	21.889
Patrimonio netto di terzi	(56)	(31)	(25)
Indebitamento finanziario netto [1]	(254.426)	(285.101)	30.675
Totale fonti di finanziamento	**(731.610)**	**(784.149)**	**52.539**

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2024 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2023 erano pari rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

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

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.292.015 migliaia di euro, registra un aumento di 14.796 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 69.340 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 66.103 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dal decremento degli investimenti immobiliari, per un valore pari a 3.293 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, principalmente per la svalutazione di alcune proprietà site nel territorio di Vizzola Ticino; *iii)* del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (4.361 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse. Il decremento è legato alla riclassifica del valore della partecipazione in Airport Handling nella voce Attività destinate alla vendita e all'uscita dal perimetro della società Disma, a seguito della cessione quota detenuta da SEA a dicembre 2024; *iv)* dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 5.718 migliaia di euro; *v)* dall'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 11.957 migliaia di euro, principalmente attribuibile all'adeguamento del valore dell'attività relativa all'*indemnification right* connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -330.680 migliaia di euro, registra una variazione di 61.993 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

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

Anche le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante, essendo aumentati sia i debiti commerciali sia gli altri debiti. L'incremento degli altri debiti è principalmente legato all'incremento dei debiti tributari e dei debiti verso lo Stato il cui ammontare è legato al traffico aereo (canone concessorio, servizi antincendio, addizionali).

Il Capitale circolante netto è variato anche per l'aumento delle Attività destinate alla vendita per un valore di 2.249 migliaia di euro e per la riduzione delle passività connesse alle attività destinate alla vendita pari a 3.884 migliaia di euro. Nel 2023 le attività destinate alla vendita e le passività a esse connesse corrispondevano al totale attività e passività di Airport ICT Services Srl, riclassificate in tali righe secondo quanto previsto dall'IFRS 5 e cedute a giugno 2024. Nell'esercizio 2024 corrispondono al valore della partecipazione in Airport Handling riclassificata tra le attività destinate alla vendita a seguito del perfezionamento dell'accordo con la controllante dnata per la cessione della partecipazione stessa finalizzato a fine 2024.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2024 ammonta a 731.610 migliaia di euro, con un decremento di 52.539 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

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

(in migliaia di euro)	**31 dicembre 2024**	**31 dicembre 2023**	**Variazione**
Rimanenze	4.427	2.730	1.697
Crediti commerciali	173.225	153.058	20.167
Debiti commerciali	(206.137)	(185.322)	(20.815)
Crediti / (debiti) diversi	(313.597)	(244.020)	(69.577)
Altre Attività Finanziarie Correnti	402		402
Attività destinate alla vendita	11.000	8.751	2.249
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	(3.884)	3.884
Totale capitale circolante netto	**(330.680)**	**(268.687)**	**(61.993)**

Gli altri debiti non correnti, che si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo termine dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria), al 31 dicembre 2024 sono pari a zero in quanto il debito residuo è stato riclassificato completamente tra i debiti correnti.

Indebitamento finanziario netto

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario netto è pari a 254.426 migliaia di euro, in diminuzione di 30.675 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, il cui saldo risultava pari a 285.101 migliaia di euro (indebitamento finanziario netto senza le attività discontinuate esposto secondo il principio IFRS 5). La diminuzione è da attribuirsi principalmente alla favorevole dinamica del cash-flow operativo che ha permesso di finanziare totalmente gli investimenti, il servizio del debito, il pagamento del dividendo e la distribuzione di riserve, questi ultimi deliberati dall'assemblea del 6 maggio 2024, per complessivi 193 milioni di euro. Entrambi i pagamenti hanno avuto luogo nel mese di giugno 2024 senza la necessità per il Gruppo SEA di ricorrere ad operazioni di finanziamento.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2024
Bilancio della Capogruppo	**429.962**	**(193.000)**	**552**	**163.943**	**401.457**
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	8.680	20		(677)	8.023
Rettifiche per valutazione equity collegate	65.137			7.061	72.198
Altre scritture di consolidamento	(4.731)			237	(4.494)
Bilancio Consolidato	**499.048**	**(192.980)**	**552**	**170.564**	**477.184**

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2024 investimenti per 107.356 migliaia di euro.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2024. Si specifica che durante l'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	**2024**
Infrastrutture di Volo	15.402
Aerostazioni (compreso BHS)	27.508
Cargo	19.159
Edifici vari	7.866
Viabilità e Parcheggi	7.014
Reti e impianti	20.286
Sistemi/Progetti ICT	8.409
Attrezzatura varia	1.712
Totale investimenti	**107.356**

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (3,2 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (pari a zero nel 2024) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

La parte preponderante delle realizzazioni 2024 ha riguardato interventi di manutenzione straordinaria, di ottimizzazione delle infrastrutture gestite e di compliance normativa, tra cui: le opere di riqualifica delle infrastrutture di volo a Linate e Malpensa; la riconfigurazione dell'area 700 del piazzale aeromobili di Malpensa; la manutenzione dei viadotti arrivi e partenze del Terminal 1 di Malpensa; il potenziamento del sistema antintrusione perimetrale a Malpensa; la realizzazione di opere per l'adeguamento sismico del terminal 1 di Malpensa e la realizzazione di barriere di mitigazione del rumore a Malpensa.

Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati anche realizzati significativi investimenti di sviluppo commerciale, tra cui: la realizzazione della nuova sala VIP al Terminal 2 di Malpensa, l'ampliamento della sala Leonardo a Linate, la riqualifica della sala Pergolesi al Terminal 1 di Malpensa e la realizzazione di un nuovo "parcheggio sicuro" destinato agli autotrasportatori presso la Cargo City di Malpensa. Inoltre, al Terminal 1 di Malpensa, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di due nuovi negozi dedicati ad altrettanti brand del lusso.

Non secondari sono stati gli investimenti legati alla sostenibilità realizzati nel corso dell'esercizio, tra cui: l'avvio della realizzazione di un impianto fotovoltaico presso lo scalo di Linate e la prosecuzione degli interventi per migliorare l'efficienza energetica dei terminal gestiti.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Emissione nuovo BOND

In data 20 gennaio 2025 SEA ha annunciato di aver collocato con successo un'emissione obbligazionaria a tasso fisso da 300 milioni di euro con scadenza a 7 anni e rating A- da parte S&P Global. L'operazione è dedicata ad investitori istituzionali e l'emissione, come le precedenti, è quotata presso la Borsa irlandese.

Proroga della disponibilità sulla Linea BEI

Nel corso del mese di febbraio 2025 la Società ha firmato un Amendment to Extend con la Banca Europea degli Investimenti per prorogare la disponibilità della linea outstanding di 70 milioni di euro fino a febbraio 2026.

Aumento di capitale in VEGA SpA

L'assemblea straordinaria di Vertical Gateway, tenutasi in data il 10 marzo 2025, ha deliberato di aumentare il capitale sociale per Euro 50.000,00 mediante emissione di numero 50.000 nuove azioni del valore nominale di Euro 1,00 cadauna, con sovrapprezzo di Euro 400.000,00, aventi le stesse caratteristiche di quelle già in circolazione. Il versamento è stato eseguito dai soci proporzionalmente alla quota di partecipazione di ciascuno.

Aggiornamenti sui contenziosi in corso

In merito a eventuali aggiornamenti sui contenziosi in corso intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2024".

Aggiornamenti su Quadro normativo e regolamentare di riferimento

In merito a eventuali aggiornamenti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Quadro normativo e regolamentare di riferimento".

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto geopolitico di riferimento appare ancora incerto sebbene occorra rilevare che vi siano segnali positivi sulla volontà di finalizzare la risoluzione dei conflitti in Medio Oriente e in Ucraina. Tali circostanze, qualora confermate, potrebbero portare ad una maggiore stabilità nell'area mediorientale con la progressiva ripresa delle attività aeree, che diversi vettori hanno a lungo sospeso in via precauzionale. Tra gli altri, ITA Airways (da Roma) ha ripristinato i collegamenti con Tel Aviv dal mese di febbraio, mentre British Airways (da Londra) ha riaperto le vendite a partire dal mese di aprile. Per quanto concerne il conflitto tra Russia e Ucraina, sebbene siano emerse delle aperture ad una soluzione conciliativa, non si attendono nei prossimi mesi variazioni sotto il profilo delle attività di traffico aereo.

Relativamente ai mercati energetici, nei primi tre trimestri del 2024 i prezzi hanno mostrato in prevalenza segni di stabilità: nonostante le difficoltà di approvvigionamento di gas naturale dovute alle restrizioni commerciali con la Federazione Russa, la strategia energetica europea ha contribuito a contenere le fluttuazioni dei prezzi, pur in un contesto di moderato incremento dei costi all'ingrosso. Tuttavia, a partire dagli ultimi mesi del 2024, l'andamento delle commodities energetiche ha registrato un significativo aumento, principalmente a causa di un inasprimento del contesto geopolitico. In particolare, la chiusura di un importante gasdotto da parte di Gazprom ha ridotto le forniture di gas verso l'Europa, accentuando un quadro già caratterizzato da forte volatilità. Tale instabilità rende al momento complessa qualsiasi previsione sull'evoluzione dei prezzi nel 2025; è evidente che un eventuale rialzo dei prezzi delle commodities potrebbe avere un impatto negativo sui risultati attesi della società.

Infine, sotto il profilo del contesto macroeconomico il 2024 è stato caratterizzato – diversamente dagli anni precedenti – da una dinamica inflattiva moderata, con una variazione media dei prezzi al consumo che si è attestata nel 2024 al +1,0% rispetto all'anno precedente[7]. Inoltre, nel corso del 2024 la Banca Centrale Europea (BCE) ha perseguito un easing della politica monetaria, con una progressiva riduzione dei tassi di interesse di riferimento per l'eurozona. L'evoluzione degli scambi commerciali, anche in considerazione delle nuove politiche economiche degli Stati Uniti, potrebbe tuttavia portare a nuove tensioni di natura economico-finanziaria con possibili ripercussioni sui risultati aziendali.

Nonostante i fattori di incertezza sopra menzionati, i positivi risultati di traffico registrati nel 2024 sono il segnale della prosecuzione di un periodo favorevole per il settore del trasporto aereo, che sembrerebbe protrarsi anche nella prima parte del nuovo anno.

I primi mesi del 2025 sono stati caratterizzati da un ulteriore sviluppo positivo del traffico passeggeri sia a Linate sia a Malpensa. In particolare, la progressione dei volumi a Linate è dovuta ad un incremento dei movimenti operati accompagnato da un load factor superiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Si segnala inoltre che a partire dalla IATA Summer Season 2025 easyJet opererà, in qualità di remedy taker, ulteriori 30 slot giornalieri ceduti da ITA Airways, misura richiesta dalla Commissione europea per ridurre la concentrazione di mercato su alcune rotte a seguito dell'acquisizione del vettore italiano da parte del Gruppo Lufthansa. In tale contesto, il portafoglio di destinazioni raggiungibili da Linate si arricchirà di nuove connessioni internazionali, tra le quali emergono Edimburgo, Manchester e Lisbona. Anche l'aeroporto di Malpensa ha registrato, nella prima parte del 2025, uno sviluppo positivo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sia in termini di movimenti operati sia in termini di performance operative dei vettori (posti a movimento e load factor). Tra le principali novità nel breve e medio raggio, il cui avvio è previsto nel primo semestre dell'anno, si segnalano Aeroitalia con l'operativo su Roma Fiumicino, Condor su Francoforte, Ryanair su Pescara e Göteborg, easyJet su Tbilisi e Parigi Orly. Invece, tra le destinazioni di lungo raggio, nel mese di maggio prenderanno avvio le già annunciate connessioni con Boston e Philadelphia, offerte rispettivamente da Delta Air Lines e American Airlines, e dal 1° luglio 2025 sarà attivo il collegamento, operato da Vietnam Airlines con una frequenza trisettimanale, tra l'aeroporto di Malpensa e Hanoi, il primo collegamento diretto tra Italia e Vietnam.

[7] *Fonte | Istat. Prezzi al consumo – dicembre 2024*

Il traffico all-cargo (con riferimento ai segmenti di attività operati a Malpensa, ovvero freighters ed espresso) ha registrato nelle prime settimane del 2025 un rallentamento dei volumi gestiti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, solo in parte compensato da una maggiore attività belly. Nei prossimi mesi è previsto un ritorno alla crescita, con una preponderanza di attività dei vettori freighter rispetto a quella rappresentata dai vettori del comparto espresso (fenomeno già osservato nel corso del 2024). I volumi di merce gestiti a Malpensa potranno essere positivamente condizionati, oltre che dall'evoluzione dello scenario di mercato, da un ulteriore aumento della capacità di stiva indotto dai nuovi collegamenti di lungo raggio.

L'evoluzione prevista circa il traffico di aviazione generale, anche in considerazione di quanto registrato nel 2024 e delle performance delle prime settimane del 2025, è di un moderato incremento nel volume dei movimenti gestiti. Non si prevedono variazioni sostanziali nella dimensione media degli aeromobili operati presso gli scali gestiti da SEA Prime, così come resta confermata la prevalenza di traffico internazionale.

Sulla base della dinamica del traffico aereo dei primi mesi dell'anno, tenuto conto degli elementi di incertezza sopra menzionati, ci si attendono risultati dell'esercizio 2025 almeno in linea con l'esercizio 2024.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

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

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

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

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

L'approccio metodologico

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

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

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

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

Governance di Risk Management

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

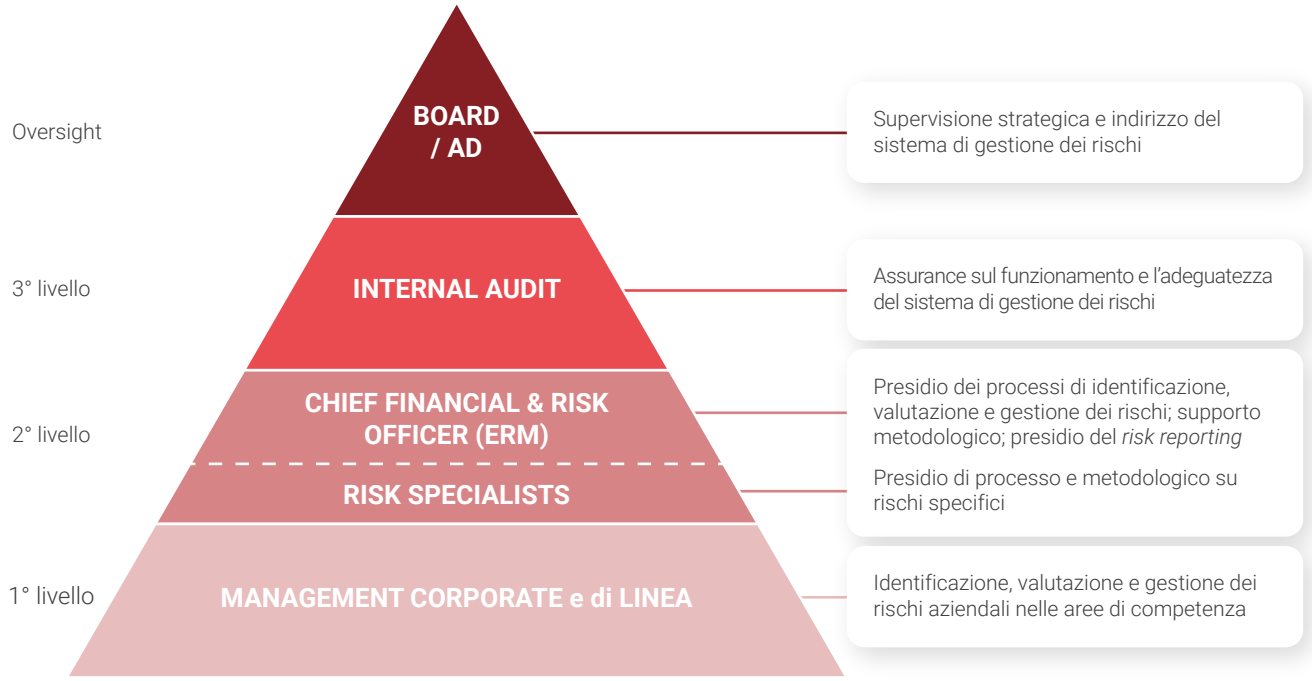
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici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

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

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

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

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



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2024 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della *Risk Heat Map* del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale e la funzione ERM. Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni dei rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione (ad esempio rischi afferenti all'ambito ESG).

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

1. Rischi di contesto esterno

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

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;
- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;
- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

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

Escalation tensioni geopolitiche

I conflitti e le crisi geopolitiche possono determinare, oltre a un impatto diretto sul traffico aereo, un incremento dei costi energetici e una contrazione prolungata dell'offerta e della domanda a livello globale. In particolare, permane il rischio di un'intensificazione della guerra tra Russia e Ucraina, di ulteriori sviluppi negativi in Medio Oriente e di un peggioramento delle relazioni tra Cina e Taiwan.

Le attuali tensioni geopolitiche potrebbero ripercuotersi negativamente sullo sviluppo economico globale. Eventuali attacchi terroristici potrebbero provocare una significativa riduzione dei flussi di traffico aereo e influenzare le scelte relative alle destinazioni di viaggio. Una riduzione dei flussi turistici, sia in uscita sia in ingresso verso l'Italia, potrebbe incidere negativamente sul traffico presso gli aeroporti di Milano (Linate e Malpensa). Inoltre, eventuali restrizioni al sorvolo di aree interessate da conflitti attivi, così come divieti di volo tra

stati, potrebbero determinare ulteriori limitazioni nella capacità operativa del settore del trasporto aereo.

La realizzazione di tali rischi potrebbe comportare effetti rilevanti sulle condizioni finanziarie e sui risultati operativi del Gruppo SEA.

Evoluzione del traffico aereo

Pandemie

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

La profonda crisi del biennio 2020-2021 è progressivamente rientrata a partire dal 2022 e l'esercizio 2024 ha addirittura evidenziato un traffico superiore alle aspettative e ai livelli pre-pandemici negli scali gestiti da SEA.

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

Strategie delle compagnie aeree

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

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

A maggio 2023 è stato ratificato l'accordo che ha previsto l'ingresso di Lufthansa nella compagine azionaria di ITA Airways con una quota iniziale del 41%. Nel corso del 2024, il processo si è concluso con il via libera della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea, che ha approvato l'operazione subordinandola a specifiche condizioni, tra cui la cessione di alcuni slot da parte di ITA a Linate.

La modalità di gestione degli slot rilasciati da ITA e le strategie di network implementate da Lufthansa, così come quelle delle altre compagnie operanti sugli scali del Gruppo, avranno un impatto sul traffico gestito dal sistema aeroportuale di SEA, influenzando potenzialmente la connettività, competitività e i livelli di traffico degli scali.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

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

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

Nuovi modelli tariffari

In seguito al passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel 2019, ART ha definito i nuovi modelli tariffari da applicare al periodo regolatorio 2024-2028.

Le consultazioni pubbliche previste dalla normativa, volte a definire nel dettaglio alcuni parametri tariffari di concerto con i vettori, avranno luogo nel corso del primo semestre 2025 e l'andamento delle stesse potrebbe comportare modifiche rispetto alla proposta tariffaria presentata da SEA. Tali elementi di incertezza potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.

Cambiamenti climatici

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

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni a infrastrutture e asset aeroportuali. Qualora questa tendenza dovesse proseguire, gli impatti sulle attività del Gruppo potrebbero aggravarsi. Per mitigare tali rischi, il Gruppo ha adottato misure specifiche, tra cui la stesura del Piano di adattamento al cambiamento climatico.

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

Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

Nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la gestione attiva delle emissioni, in linea con l'impegno del settore al contrasto del *climate change*. SEA si è inoltre posta l'obiettivo Net-Zero 2030 per le emissioni di Scope 1 e 2, anticipando il termine del 2050 fissato a livello di industria e promosso da ACI Europe, e supportando al contempo le terze parti nella riduzione delle loro emissioni (Scope 3).

Nel 2024 SEA ha proseguito con gli interventi declinati nella propria Strategia Energetica, all'interno della quale è formalizzata la *road map* verso l'azzeramento delle emissioni in termini di interventi previsti, risorse allocate ed effetti sui quantitativi di emissioni prodotte. SEA risulta quindi esposta a rischi di transizione legati all'implementazione di tale Strategia, che include investimenti significativi, inclusa l'adozione di fonti di energia rinnovabile per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili.

Il Gruppo è esposto al rischio di costi superiori alle previsioni, dovuti a possibili aumenti nei prezzi delle tecnologie sostenibili, inefficienze nella loro implementazione o a evoluzioni del *framework* normativo.

Il mancato raggiungimento di questi obiettivi espone l'azienda a rischi principalmente di natura reputazionale nei confronti degli stakeholder, compresa la comunità finanziaria.

Fit for 55

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

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

Si ritiene possibile che tali misure possano avere come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei a causa dei maggiori costi sostenuti soprattutto dai vettori, con effetto inibitorio sulla domanda di trasporto aereo. Inoltre, se non strutturate in modo neutrale rispetto alla concorrenza internazionale, queste misure potrebbero comportare svantaggi strutturali per l'aviazione italiana ed europea rispetto a mercati non soggetti agli stessi vincoli normativi.

SEA, di conseguenza è esposta al rischio di una contrazione o una minore crescita della domanda di trasporto aereo rispetto alle attese.

Contesto macroeconomico

Nel corso del 2024 l'economia italiana ha registrato una crescita modesta, inferiore alle attese e le prospettive di crescita per l'eurozona appaiono strutturalmente deboli, specialmente nei paesi a forte vocazione industriale. A livello europeo si è assistito a un progressivo abbassamento dei tassi di interesse e diminuzione dell'inflazione; tuttavia, negli ultimi mesi dell'esercizio 2024 si sono registrati aumenti e maggiore volatilità in alcuni settori strategici come quello delle commodities.

Inoltre, la debolezza dell'economia cinese aggiunge un motivo di preoccupazione per le prospettive macroeconomiche globali.

In questo contesto si aggiungono elementi di incertezza legati agli effetti che l'introduzione di dazi da parte della nuova amministrazione americana potrebbe avere sul commercio internazionale e, di conseguenza, sulle dinamiche inflattive. Un aumento generalizzato dei prezzi combinato a crescita modesta o assente avrebbe effetti negativi sull'intero settore in cui il Gruppo opera, limitando la capacità di spesa e la fiducia dei consumatori.

Il Gruppo è pertanto esposto al rischio di una diminuzione del numero di passeggeri derivante dalla contrazione di domanda di trasporto aereo legata a dinamiche macroeconomiche.

2. Rischi operativi e di business

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

Interruzione attività/servizi

Le attività del Gruppo possono essere soggette a interruzioni derivanti da eventi di diversa natura e durata, con impatti variabili sull'operatività degli scali e sui risultati economici. Oltre a eventi eccezionali e prolungati (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) che possono determinare un crollo della domanda di trasporto aereo, il Gruppo è esposto a rischi operativi quali condizioni meteorologiche avverse (neve, nebbia, tempeste), interruzioni di fornitura energetica, incendi, atti dolosi, eventi di sicurezza (es. attacchi terroristici, uso improprio di droni nello spazio aereo aeroportuale) e guasti infrastrutturali che possono compromettere la continuità del servizio.

Inoltre, le attività aeroportuali possono subire interruzioni a causa di scioperi del personale di società terze operanti negli scali, del personale addetto al controllo del traffico aereo o degli operatori di servizi pubblici di emergenza, nonché per la mancata o non corretta prestazione di servizi da parte di soggetti terzi (es. handler).

Alcuni di questi eventi possono causare danni alle infrastrutture e all'ambiente, rendendo necessarie attività di ripristino e manutenzione straordinaria che potrebbero estendere i tempi di interruzione operativa. Tali situazioni potrebbero determinare una riduzione dei ricavi e un aumento dei costi operativi, con possibili impatti negativi sulle performance economico-finanziarie del Gruppo.

Safety & security

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

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

Information Technology

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

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e dell'infrastruttura di telecomunicazione da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration* test dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del 2024 sono proseguite le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di Sicurezza Nazionale Cibernetica, nonché gli adeguamenti richiesti dalla Direttiva NIS e le attività propedeutiche all'adozione della Direttiva NIS2.

Affidabilità dei fornitori

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

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

People shortage

Nel corso del triennio 2022-2024, il Gruppo, insieme ad alcuni suoi fornitori chiave, ha incontrato difficoltà nel reperimento di personale. La tendenza potrebbe persistere a causa di fattori strutturali del mercato del lavoro italiano e del settore in cui SEA opera, tra cui le dinamiche demografiche, occupazionali e migratorie e le specificità del settore che prolungano e aumentano la complessità di inserimento per i nuovi lavoratori nel contesto aeroportuale.

Contemporaneamente, il Gruppo dovrà gestire la crescita prevista del traffico che richiederà un ampliamento e adeguamento delle sue capacità operative anche in termini di personale.

In passato, gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di problematiche minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno potrebbe acuirsi nel 2025 e negli anni seguenti. Il Gruppo continuerà pertanto a monitorare attentamente questo fenomeno, sviluppando strategie di *recruiting* e *retention* mirate.

Sviluppo infrastrutturale e Masterplan

Lo sviluppo infrastrutturale del Gruppo è strettamente legato ai Masterplan aeroportuali, che ne costituiscono il quadro di pianificazione a lungo termine, e alla capacità di SEA di portare a termine gli investimenti previsti.

Con riferimento al nuovo Masterplan di Malpensa, (il "Masterplan Malpensa 2035"), il processo di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) si è concluso nel giugno 2023 con la dichiarazione di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, con l'eccezione dell'espansione a sud dell'area cargo di Malpensa (la "Area Cargo"). Il processo di verifica della conformità urbanistica del Masterplan Malpensa 2035, l'ultima fase conclusiva di approvazione del Masterplan, è stato completato nel novembre 2024, prendendo quindi in considerazione solo gli sviluppi all'interno dell'area aeroportuale esistente.

Il Gruppo SEA dovrà implementare nei prossimi anni una mole significativa di investimenti di elevata complessità. Il Gruppo è esposto a rischi connessi a ritardi e/o mancati investimenti connessi al Piano di Sviluppo aeroportuale dovuti a, inter alia, ritardi nell'ottenimento delle autorizzazioni, inefficienze operative nel processo di selezione degli appaltatori e nello svolgimento delle attività, conteziosi.

Tali ritardi potrebbero avere, nel lungo termine, un impatto negativo significativo sui risultati operativi, sulla situazione finanziaria e sulle prospettive future del Gruppo.

3. Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

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

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

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2024 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) rischio tasso di interesse;

b) rischio tasso di cambio;

c) rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 31 dicembre 2024:

i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA a tasso variabile è pari al 29% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi;

ii) nel corso dei primi mesi del 2025 è stata completata l'operazione di rifinanziamento del bond outstanding in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione, avvenuta il 22 gennaio 2025, di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso con scadenza il 22 gennaio 2032. In vista di tale operazione, il Gruppo SEA ha sottoscritto a dicembre 2024 contratti derivati che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro.

Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio, in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto direttamente alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Indirettamente, le performances economico-finanziarie della Società sono influenzate inoltre dall'andamento del prezzo di *commodities* utilizzate nei settori delle costruzioni e dei trasporti.

Nel corso dell'esercizio 2024 è proseguito il ridimensionamento delle dinamiche inflattive nel comparto energetico iniziate nel 2022. Verso la fine dell'esercizio 2024 si è osservata una nuova fase di volatilità più pronunciata e dinamiche rialziste per alcune commodities.

Il contesto geopolitico, alla luce dei rischi di escalation dei due conflitti in atto, e macroeconomico, con la possibile introduzione di dazi a livello internazionale, mantiene rilevante il rischio di ulteriori spinte al rialzo e fasi di maggiore volatilità nei prossimi anni. Una variazione avversa del prezzo delle commodities energetiche potrebbe impattare direttamente sulle performances economico-finanziare della Società.

L'aumento dei prezzi del carburante per l'aviazione (jet fuel) potrebbe riflettersi sulle tariffe aeree, con un possibile impatto sulla domanda di trasporto aereo, soprattutto per i passeggeri più sensibili al prezzo. In un contesto di mercato altamente competitivo, le compagnie aeree con una posizione finanziaria più fragile potrebbero incontrare difficoltà nel compensare tali aumenti di costo, con il rischio di una riduzione dei servizi offerti o, nei casi più gravi, di insolvenza.

Infine, un incremento dei prezzi dell'energia potrebbe incidere sulla competitività dell'industria italiana, con potenziali ripercussioni sulla capacità del Paese di mantenere la propria attrattività come hub dell'aviazione.

Rischio di liquidità

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

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziare disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri. Il Gruppo SEA gestisce proattivamente i processi di rifinanziamento del debito finanziario anticipando la copertura delle scadenze di 12-18 mesi.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo SEA dispone di 226 milioni di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024) di risorse liquide remunerate ad un tasso medio a tale data del 2.81%, di cui 185 milioni di euro investiti in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 3 e i 6 mesi e 41 milioni di euro su c/c bancari liberamente disponibili. A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2025 è stata prorogata a febbraio 2026, (ii) 113 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa. Tale robusta dotazione finanziaria del Gruppo SEA è stata ulteriormente rafforzata dal completamento a gennaio 2025 del processo di rifinanziamento del bond in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro con scadenza a sette anni.

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

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

4. Rischi legali e di compliance

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

Le aziende del Gruppo sono coinvolte in procedimenti legali che potrebbero comportare obblighi di indennizzo e impatti sulla posizione finanziaria, sui risultati operativi e sulla reputazione del Gruppo.

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

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2024

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

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

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

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

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

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

unitamente al Comune, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di an, quantum e nesso causale spetta a parte attrice, conseguentemente il giudice si è riservato. A parziale scioglimento della riserva, quest'ultimo ha poi fissato i termini per il deposito delle comparse conclusionali e le controparti vi hanno provveduto nel giugno 2023. In data 10 giugno 2024 è stata notificata a SEA la sentenza di primo grado in cui il Giudice ha accertato che ATA Handling non è stata in grado di fornire elementi di effettivo e concreto riscontro rispetto al fatto che l'erogazione degli aiuti ritenuti illegali abbia comportato una distorsione della concorrenza tale da poter concretamente danneggiare patrimonialmente ATA Handling.

Inoltre, il Giudice ha ritenuto che ATA Handling non abbia sostanzialmente indicato in maniera attendibile la natura e l'entità del pregiudizio economico che essa avrebbe sopportato in ragione della presunta condotta illecita di SEA; nemmeno la consulenza tecnica svolta sempre dalla ricorrente, infatti, sarebbe stata in grado di rappresentare in maniera efficace gli elementi dalla stessa dedotti e formulare valutazioni a giustificazione del preteso svantaggio concorrenziale e la conseguente determinazione dei danni che sarebbero derivati direttamente in capo ad ATA Handling.

Il giudice di primo grado ha, pertanto, respinto le richieste risarcitorie di Ata Handling compensando le spese di giudizio tra le parti. In data 10 luglio 2024 è stato notificato atto di appello da parte di ATA Handling con fissazione della prima udienza al 23 novembre 2024, poi rinviata al 18 dicembre 2024. In tale sede il Giudice ha fatto precisare le conclusioni e ha fissato termine al 9 aprile 2025 per il deposito delle memorie conclusionali, rinviando la causa all'udienza del 28 maggio 2025.

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

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

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

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

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

"All'articolo 39-bis, comma 1, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, dopo le parole: «della legge 24 dicembre 2003, n. 350» sono inserite le seguenti: «e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296»."

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

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

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

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

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

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

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

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

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

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

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

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

In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «*L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 – bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione, dalla l. n. 2/2009, secondo cui "[l]e risorse del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, destinate al Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del Ministero dell'interno, sono utilizzate, a decorrere dal 1° gennaio 2009, per il 40 per cento al fine dell'attuazione di patti per il soccorso pubblico da stipulare, di anno in anno, tra il Governo e le organizzazioni sindacali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per assicurare il miglioramento della qualità del servizio di soccorso prestato dal personale del medesimo Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e per il 60 per cento al fine di assicurare la valorizzazione di una più efficace attività di soccorso pubblico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, prevedendo particolari emolumenti da destinare all'istituzione di una speciale indennità operativa per il servizio di soccorso tecnico*

urgente espletato all'esterno", non incide sulla persistenza del rapporto giuridico soggettivo d'imposta tra Stato e società medesime».

Relativamente al giudizio in Corte di Giustizia Tributaria era fissata l'udienza in Camera di Consiglio al 1° luglio 2024, a seguito della quale è stata emessa ordinanza della Corte di Giustizia Tributaria con cui i giudici hanno sospeso il giudizio e sollevato questioni di legittimità, rimettendo gli atti innanzi alla Corte Costituzionale.

In sintesi, con l'ordinanza in questione e nonostante l'ultimo pronunciamento sfavorevole della Cassazione in materia, il Collegio, in accoglimento di quanto da SEA eccepito sin dal ricorso introduttivo, ha ritenuto di sollevare questione di legittimità costituzionale della norma istitutiva del Fondo Antincendio (i.e. art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006), nonché della successiva modifica normativa di cui all' art. 4, comma 3-bis, del d.l. n. 185/2008 convertito, con mod., dalla legge n. 2/2009. Nonostante la sfavorevole sentenza della Cassazione n. 990/2024 resa sul ricorso promosso da altre società di gestione, la suddetta Ordinanza ha consentito a SEA di mantenere la propria posizione e cercare di verificare la fattibilità della proposta transattiva, pur in pendenza di giudizio.

Nel novembre scorso SEA si è costituita innanzi alla Corte costituzionale.

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

Contestazione Royalties carburante

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

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

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

Tuttavia, più recentemente, è emerso i) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e ii) la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

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

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

Contenzioso per cessione contratti di lavoro

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT Services Srl, una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. La proposta conciliativa proposta da SEA è stata riscontrata da un numero residuale di

lavoratori ed è proseguito l'iter processuale del contenzioso, instaurato avanti il Tribunale di Milano in tre diversi procedimenti affidati a Giudici differenti, che hanno accolto il ricorso dei lavoratori giudicando illegittima la cessione dei contratti e condannando SEA al reintegro dei lavoratori. Gli stessi sono stati "formalmente" reintegrati ed immediatamente distaccati presso AIS ove svolgono identiche mansioni poiché le loro attività non sono più presenti in SEA dal febbraio 2022. La Società, sentito il parere del proprio legale, ha deciso di non appellare le tre sentenze. Quanto precedentemente accantonato e non utilizzato, è stato rilasciato.

Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 e 9 agosto 2017 la notifica di cinque Avvisi di Accertamento per le annualità dal 2011 al 2015 relativi ai profili IVA della questione. Avverso tale Avvisi è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate e, successivamente, appello dinnanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Lombardia che, invece, si è espressa positivamente accogliendo la tesi difensiva sostenuta dalla Società con contestuale annullamento di tutti gli atti impositivi. Le pronunce della Commissione Tributaria Regionale sono state ulteriormente impugnate da parte dell'Agenzia delle Entrate che, in data 30 gennaio 2020 e 3 maggio 2021, per il tramite dell'Avvocatura dello Stato ha provveduto a notificare alla Società i relativi ricorsi per Cassazione. La Suprema Corte si è definitivamente pronunciata con le Ordinanze n. 26.009 e 26.013 depositate il 04/10/2024, rigettando gli Appelli dell'Agenzia delle Entrate e confermando il totale annullamento degli Avvisi di Accertamento. Il contenzioso si è pertanto chiuso con esito pienamente favorevole alla Società, con conseguente scioglimento della correlata appostazione nel fondo per rischi fiscali.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, nonché presso la Suprema Corte di Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in quattordici casi. Risultano ancora pendenti in contenzioso due Avvisi di liquidazione; in un caso si attende l'esito dell'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate avverso la Sentenza di I° grado favorevole alla Società, nell'altro è ancora aperto il termine per ricorrere in Cassazione avverso la Sentenza di II° grado favorevole all'Agenzia.

Quanto sopra esposto trova riscontro nell'apposito Fondo per rischi fiscali.

Altri contenziosi

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

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017").

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

In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito

SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

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

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

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

Progetti cofinanziati dall'Unione Europea

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

- PASS4CORE: le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si sono concluse a dicembre 2024 con l'inaugurazione del "parcheggio sicuro". Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia. Per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la Cargo City di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. In particolare, è prevista la realizzazione di un parcheggio "sicuro" ed attrezzato con sistemi di protezione, di un'adeguata offerta di servizi alla persona e di servizi tecnici per i mezzi.
- MXP-NLINE: Le attività sono state avviate ad aprile 2020 e si sono concluse a dicembre 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement.

  Il progetto, di durata triennale, è iniziato nel mese di Maggio 2021 e si è concluso ad Aprile 2024. L'obiettivo del progetto è fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.
- RE-MXP: il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per la mitigazione del rischio sismico e lo sviluppo di un sistema di smart monitoring all'interno di un quadro multi-rischio. La fine del progetto è prevista per il 2026. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Climate Change della presente relazione di bilancio.
- U-ELCOME: U-space European COMmon dEpLoyment. Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto beni e persone. Il progetto è iniziato a novembre 2022, mentre la fine lavori è prevista dopo 36 mesi.
- eMAGO (electrification of Milan Airports' Ground Operations): il progetto, iniziato nel novembre 2022 e durerà 36 mesi, è relativo all'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di energia sia a Linate che a Malpensa.
- OLGA: hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente la carbon footprint del settore dell'aviazione attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'Idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.

- BEACON (BE AOP & NM CONnected) ed EXOPAN (EXtended Airport Operation Plan and IntegrAtion with the Network): i due progetti (BEACON per lo scalo di Linate ed EXOPAN per lo scalo di Malpensa) perseguono l'obiettivo, mandatorio per il Regolamento no.2021/116 - Common Project 1, con scadenza 2027, di implementare il sistema Extended Airport Operation Plan (eAOP) e la sua integrazione con il Network Operation Plan (NOP) del Network Manager di Eurocontrol.

Il fine che SEA persegue, insieme ai maggiori aeroporti europei, è l'evoluzione verso il Total Airport Management (TAM), che rappresenta il futuro dell'eccellenza operativa aeroportuale.

I vari stream di progetto sono focalizzati sul miglioramento delle performance, sia degli scali che del network europeo, e della customer experience, nonché della gestione di criticità ed eventuali disruptions, grazie ad una maggiore situational awareness sull'ecosistema aeroporto e una maggior capacità di predizione/reazione.

Sistema di Corporate Governance

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

La Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di governo societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del "Codice"; la relazione è consultabile sul sito corporate della Società.

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

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

Per maggiori approfondimenti sul Sistema di controllo interno e di Gestione dei rischi si rimanda a quanto esposto nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (1. Informazioni generali - ESRS 2 Informazioni generali - Governance; 4. Informazioni sulla Governance – G1 Condotta delle imprese).

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

Risorse immateriali essenziali

Le risorse immateriali essenziali, di cui all'art. 15 del Decreto 125/2024, includono quelle risorse prive di consistenza fisica che rappresentano la base del modello aziendale dell'impresa, costituendo una fonte cruciale di generazione di valore. Le principali categorie di risorse immateriali possono essere suddivise come segue:

- Capitale umano: il valore generato dai collaboratori grazie alle loro competenze, abilità specifiche ed esperienze.
- Capitale relazionale: il valore intrinseco delle relazioni del Gruppo con clienti, fornitori, investitori, partner commerciali e comunità.
- Capitale intellettuale: il valore creato dalla società attraverso l'innovazione, i processi organizzativi e la distribuzione geografica.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2024 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 163.942.887,21.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile dell'esercizio 2024 pari a Euro 163.942.887,21 nel seguente modo:

1. Euro 163.925.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6557 per azione;
2. Euro 17.887,21 a Riserva Straordinaria.

Inoltre, propone la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 60.000.000,00 corrispondente a Euro 0,24 per azione.

Tale proposta risulta coerente con i piani di sviluppo di SEA e trova fondamento nei risultati dell'esercizio 2024, nella solida situazione patrimoniale della Società e nelle positive prospettive future.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. tenutasi in data 15 maggio 2025 ha deliberato:

1. di approvare Bilancio di Esercizio di SEA al 31 dicembre 2024, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 163.942.887,21;
2. di destinare l'utile dell'esercizio 2024 pari a Euro 163.942.887,21 nel seguente modo:
   - Euro 163.925.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,6557 per azione;
   - Euro 17.887,21 a Riserva Straordinaria;
3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal giorno 11 giugno 2025, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato:

1. la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 60.000.000,00 corrispondente a Euro 0,24 per azione;
2. di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal giorno 11 giugno 2025, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

INDICE

58 **1. Informazioni generali**
59 **Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità**
59 *Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità [BP-1]*
60 *Informativa in relazione a circostanze specifiche [BP-2]*
61 **Governance**
61 *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] [ESRS G1 GOV-1]*
65 *Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione [GOV-3]*
66 *Dichiarazione sul dovere di diligenza [GOV-4]*
68 *Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità [GOV-5]*
69 **Strategia**
69 *Strategia, modello aziendale e catena del valore [SBM-1]*
74 *Interessi e opinioni dei portatori di interessi [SBM-2]*
77 *Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [SBM-3]*
82 **Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità**
82 *Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti [IRO-1]*

85 **2. Informazioni ambientali**
86 **EU Taxonomy**
86 Obblighi di rendicontazione per le imprese non finanziarie
86 Attività economiche ammissibili
87 *3.4 Manutenzione di strade e autostrade*
87 *4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica*
87 *6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio*
87 *6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo*
87 *7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili*
87 *7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili*
88 Valutazione di allineamento all'obiettivo "climate change mitigation"
88 *4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica*
88 *6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio*
89 *6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo*
90 *7.6. Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili**
91 *7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili*
92 Valutazione di allineamento all'obiettivo "transition to a circular economy"
92 *3.4. Manutenzione di strade e autostrade*
93 Metodologia di calcolo degli indicatori
93 *Revenues*
94 *Spese in conto capitale (CapEx)*
94 *Spese operative (OpEx)*
94 Garanzie minime di salvaguardia
104 Attività legate al gas e al nucleare

105 E1 Cambiamenti climatici
105 Strategia
105 Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici [E1-1]
106 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [E1-SBM-3]
108 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
108 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima [E1-IRO-1]
110 Politica ambientale ed energetica [MDR-P] [E1-2]
110 Azioni [E1-3] [MDR-A]
110 Adattamento ai cambiamenti climatici
111 Mitigazione dei cambiamenti climatici e gestione dell'energia
114 Target [MDR-T] [E1-4]
114 Adattamento ai cambiamenti climatici
114 Mitigazione dei cambiamenti climatici
116 Metriche
121 E2 Inquinamento
121 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
121 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento [E2-IRO-1]
122 Politica ambientale ed energetica [E2-1] [MDR-P]
122 Azioni [E2-2] [MDR-A]
122 Azioni per gestire l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo
122 Target [MDR-T]
122 Metriche
124 E3 Acque e risorse marine
124 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
124 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]
124 Politica ambientale ed energetica [E3-1] [MDR-P]
124 Azioni [E3-2] [MDR-A]
124 Manutenzione della rete di distribuzione idrica
125 Target [MDR-T]
125 Metriche
126 E5 Uso delle risorse ed economia circolare
126 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
126 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]
126 Politica ambientale ed energetica [MDR-P] [E5-1]
126 Azioni [MDR-A] [E5-2]
126 Consumo di risorse naturali
126 Rifiuti
127 Target [MDR-T]
127 Consumo di risorse naturali
127 Rifiuti
128 Metriche
128 Consumo di risorse naturali
129 Rifiuti

130 3. Informazioni sociali
131 S1 Forza lavoro propria
131 Strategia
131 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [S1-SBM-3]
132 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
132 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti [S1-2]
132 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni [S1-3]
133 Politiche [MDR-P] [S1-1]
133 Condizioni di lavoro
134 Parità di trattamento e di opportunità per tutti
136 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
136 Azioni per salute e sicurezza [MDR-A] [S1-4]
136 Azioni per l'equilibrio tra vita professionale e vita privata [MDR-A] [S1-4]
138 Azioni per il rischio legato allo staff shortage [MDR-A] [S1-4]
138 Azioni per la parità di genere [MDR-A] [S1-4]
139 Azioni per formazione e sviluppo delle competenze [MDR-A] [S1-4]
140 Target [MDR-T] [S1-5]
140 Condizioni di lavoro
141 Parità di trattamento e di opportunità per tutti
142 Metriche
147 S2 Lavoratori nella catena del valore
147 Strategia
147 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [S2-SBM-3]
148 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
148 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti [S2-2]
148 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni [S2-3]
149 Politiche
149 Condizioni di lavoro
151 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
151 Azioni per la promozione di sostenibilità nella supply chain [MDR-A] [S2-4]
152 Azioni per la salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori [MDR-A] [S2-4]
153 Target [MDR-T]
154 S3 Comunità interessate
154 Strategia
154 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [S3-SBM-3]
155 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
155 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti [S3-2]
155 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni [S3-3]
156 Politiche
156 Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali
157 Emissioni acustiche

157 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
157 Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali [MDR-A] [S3-4]
158 Emissioni acustiche [MDR-A] [S3-4]
159 Target [MDR-T] [S3-5]
159 Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali
159 Emissioni acustiche
160 Metriche [MDR-M]
160 Emissioni acustiche
162 S4 Consumatori e utilizzatori finali
162 Strategia
162 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale [S4-SBM-3]
162 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
162 Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti [S4-2]
163 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni [S4-3]
164 Politiche per la qualità [MDR-P] [S4-1]
164 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
164 Customer experience dei passeggeri [S4-4] [MDR-A]
167 Accessibilità per i passeggeri con mobilità ridotta [S4-4] [MDR-A]
168 Salute e sicurezza dei passeggeri [S4-4] [MDR-A]
169 Target [MDR-T] [S4-5]
169 Customer experience dei passeggeri
172 Accessibilità per i passeggeri con mobilità ridotta
172 Salute e sicurezza dei passeggeri

173 4. Informazioni sulla governance
174 G1 Condotta delle imprese
174 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
174 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti [G1-IRO-1]
174 Politiche
174 Codice etico [G1-1]
176 Corruzione attiva e passiva
177 Azioni [MDR-A] [G1-3]
180 Metriche
180 Target

181 Allegati
181 Allegato 1: obblighi di informativa degli esrs oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa [IRO-2]
185 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, ed in conformità con gli standard di rendicontazione European Sustainability Reporting Standards (di seguito "ESRS"), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 [5 a].

La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2024 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 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. La Rendicontazione relativa alla catena del valore a monte e a valle include sia elementi qualitativi relativi alle politiche, alle azioni e agli obiettivi che il Gruppo definisce per la gestione e il monitoraggio delle questioni di sostenibilità rilevanti, sia dati quantitativi quali la misurazione delle emissioni indirette di Scope 3 e una metrica entity-specific per rendicontare l'esternalità negativa relativa al rumore [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 ESRS S3 Comunità interessate sono omesse in quanto classificate come sensibili [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 nel primo anno 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;
- 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 immateriali 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 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" all'interno di questo capitolo [9 b].

Utilizzo di stime

Nella redazione della Rendicontazione, il Gruppo SEA si è avvalso di stime per il calcolo delle metriche dello standard ESRS 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 aria, acqua e suolo (E2-4) [11 a]. Questo paragrafo nel capitolo E2 INQUINAMENTO dettaglia le informazioni contestuali circa le misurazioni, comprese le ipotesi, le approssimazioni e i giudizi utilizzati [11 b i; 11 b ii]. Inoltre, gli importi monetari comunicati per il 2025, potrebbero essere soggetti a variazioni dovute a eventi non previsti [11 a]. Il budget del 2025 è formulato sulla base di previsioni dell'andamento di traffico, ricavi e costi [11 b i; 11 b ii].

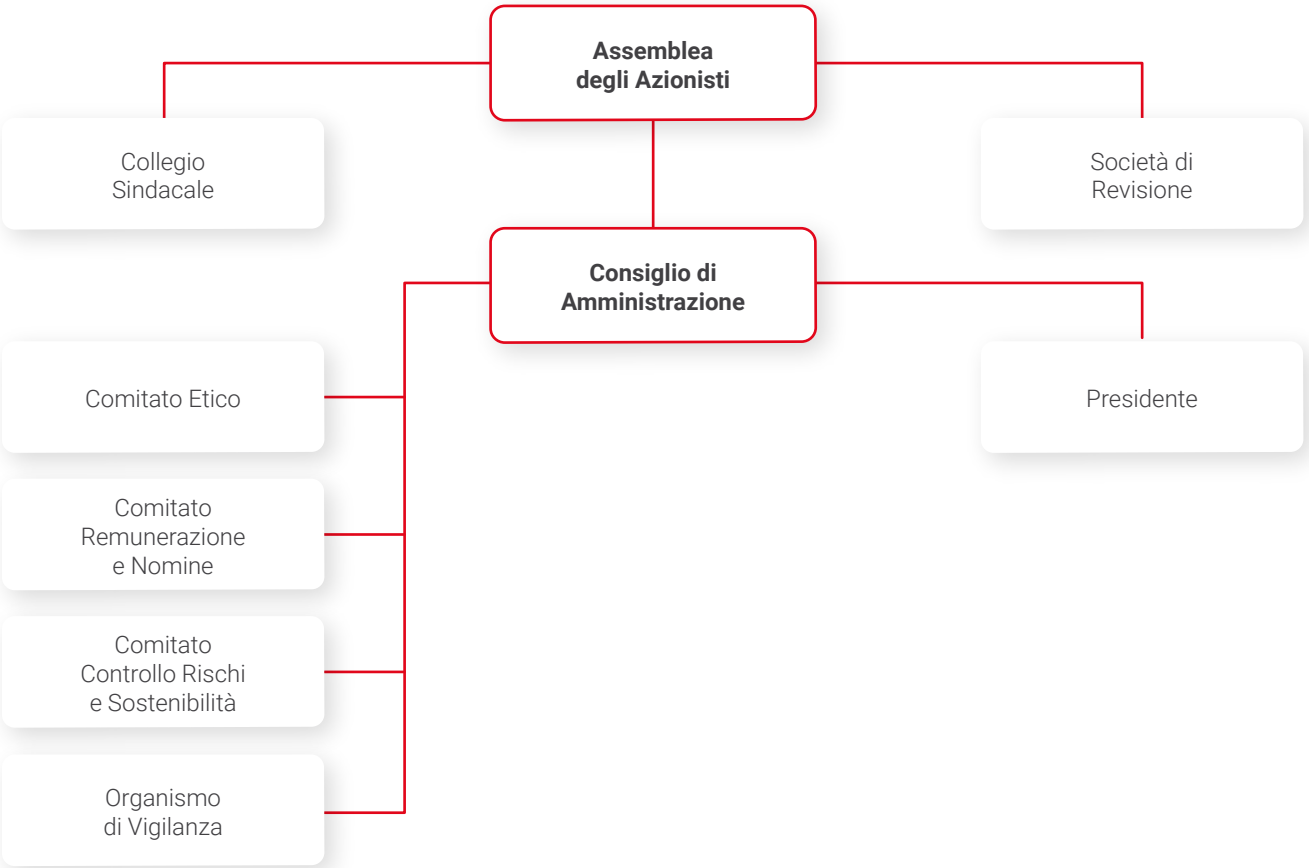
La presente Rendicontazione è la prima redatta in conformità con gli standard ESRS, in luogo della precedente Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria predisposta secondo gli Standard GRI (Global Reporting Initiative). Di conseguenza non sono riportati dati comparativi e non si comunicano errori nei periodi di rendicontazione precedenti [13] [14].

Come prescritto dal D.M. 31 ottobre 1997, nella Rendicontazione sono riportati i dati quantitativi sull'esposizione della popolazione alle emissioni acustiche degli scali di Linate e Malpensa [15]. Non sono stati utilizzati altri principi o quadri di riferimento in materia di rendicontazione [15].

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.

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] [ESRS G1 GOV-1]



Il Consiglio di Amministrazione di SEA [ESRS 2 21] è costituito per il 43% da uomini (3) e per il 57% da donne (4). La diversità di genere è pari al 133% [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 29% da uomini (2) e per il 57% da donne (4) tutti indipendenti [ESRS 2 21 a] [ESRS 2 21 e]. È assente una rappresentanza dei dipendenti e degli altri lavoratori [ESRS 2 21 b].

La corporate governance è gestita dal Consiglio di Amministrazione (CdA), che opera attraverso amministratori esecutivi e con rappresentanza, il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza. 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) [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 [1]), attribuendo loro i relativi poteri e definendo la loro remunerazione. Il Direttore Generale 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] [GOV-1 22 d] [GOV-2 26 a].

Il Collegio Sindacale è composto da cinque Sindaci effettivi (due donne e tre uomini), tra i quali la Presidenza del Collegio è stata attribuita a una donna, nonché da due sindaci supplenti nominati e funzionanti a norma di legge (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, ha un ruolo di approvazione rispetto al Piano Industriale Integrato 2024-2028 che contiene degli obiettivi ESG delineati in coerenza con gli esiti dell'analisi di doppia rilevanza, al sistema Enterprise Risk Management (ERM) formalizzato con una politica dedicata, e al sistema di incentivazione del Management che tiene conto delle performance di sostenibilità [G1 GOV-1 5 a].

A questi 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. Questi documenti 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 di 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 di certificazione 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 2024 per la mitigazione del rischio climatico, SEA ha elaborato il suo primo Piano di Adattamento al Cambiamento Climatico (PACC), presentato al CdA. Gli eventuali interventi di adeguamento infrastrutturali ed impiantistici necessari saranno progressivamente oggetto di specifiche comunicazioni agli organi di governo societario di volta in volta interessati. Si rimanda al paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI per un approfondimento sulle caratteristiche del PACC [GOV 2 26 b].

I modelli di regolazione dei diritti aeroportuali pubblicati dall'Autorità Regolazione Trasporti (ART) prevedono che il gestore aeroportuale predisponga anche il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale in occasione della sottoscrizione del Contratto di Programma, che alla data di pubblicazione della presente Rendicontazione è in fase di discussione e non ancora approvato. Il Piano individua gli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali la Società si impegna a conseguire, nel corso di ciascun anno del periodo contrattuale, obiettivi di miglioramento delle prestazioni rese. L'obiettivo proposto in relazione ai singoli indicatori deve essere significativo sotto il profilo della qualità del servizio e ambientale ed è commisurato sia all'impegno economico e organizzativo profuso, che all'eventuale incremento tariffario riconosciuto a fronte del superamento dell'obiettivo stesso [GOV 2 26 b].

[1] *Al 31.12.2024, i ruoli di Amministratore Delegato e Direttore Generale di SEA sono ricoperti dalla medesima persona.*

Nel 2024 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 valorizza 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 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 creare valore condiviso e sviluppare una condotta dell'impresa più responsabile, trasparente ed affidabile. In particolare, esse supportano nel compito di promuovere la cultura etica mettendo a disposizione strumenti quali il Codice Etico, il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 e il sistema di segnalazione degli illeciti whistleblowing, l'implementazione di politiche eticamente sostenibili e meccanismi di controllo in merito al rispetto delle medesime [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, la qualità dei servizi tramite il monitoraggio costante degli indici di qualità e reputazionali di SEA [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 e dai responsabili della Direzioni People Management e della Direzione Auditing. Il Comitato si riunisce con cadenza almeno quadrimestrale, 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 2024 si è riunito tre 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, o 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 Auditing, 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 2022 un Organismo di Vigilanza (OdV) con il compito di vigilare continuativamente sull'efficace funzionamento e sull'osservanza del MOG, nonché di curarne l'aggiornamento, proponendo al CdA modifiche e integrazioni in tutti i casi previsti 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 Auditing 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 2024 l'OdV si è riunito 9 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 approvato dal CdA. Supporta quest'ultimo, 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 Auditing. Nel corso del 2024 il CCRS ha tenuto sette riunioni, coordinate dal Presidente e regolarmente verbalizzate dalla Direzione Legal & Corporate Affairs, con la partecipazione dei componenti del Collegio Sindacale e del Direttore Auditing, 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 consiliari e l'AD.DG, il Chief Financial & Risk Officer (CFRO), il Chief Operating Officer (COO), il Chief People & Supply Officer (CSPO), il Chief Commercial Officer (CCO) e le funzioni aziendali che ai medesimi riportano e che nell'ambito del ruolo a ciascuno assegnato sono impegnati nella gestione degli impatti dell'organizzazione in ambito ESG, garantiscono l'allineamento, la coerenza e la sinergia tra i due livelli di processo [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

L'AD.DG è il principale responsabile della gestione dell'impresa e riferisce al CdA sulle attività svolte. Nella seduta di luglio 2023 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 monitorare e correggere eventuali scostamenti dalla 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 garantirne la conformità normativa. Inoltre, il CFRO è responsabile della Funzione Corporate Social Responsibility e della redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CCO sovraintende 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].

L'AD.DG e tutti i Chief, il Direttore Cargo & Real Estate e il Direttore Planning, Control & Regulatory Affairs, compresi gli Amministratori Delegati e i Direttori Generali delle società controllate, partecipano all'Executive Committee (EXECOM): 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.

Al Sustainability Committee, composto da vari Dirigenti, tra cui l'AD.DG, il CFRO, il COO, il CPSO e il CCO, 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 [GOV-1 22 a; b; c i; c ii] [GOV-2 26 a; 26 b].

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. 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 entro il 2030. Il Team opera sotto la supervisione del Sustainability Committee e del Management Committee, seguendo le loro linee guida, e si impegna a garantire il rispetto degli standard dell'accreditamento del Programma Airport Carbon Accreditation (ACA) [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a; 26 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 dal CFRO, dal Direttore People Management e altre figure chiave della medesima direzione e dal Responsabile della Funzione Corporate Social Responsability. Al Comitato risponde la Responsabile Diversity & Inclusion, People Engagement & Competence Management, incaricato di supervisionare il Sistema [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a]. Il CdA ha 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. Sono utilizzati sistemi informativi affidabili e processi di reporting adeguati per le funzioni di controllo con l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'organizzazione e dei processi di risk management, governance e compliance. La Direzione Auditing svolge un ruolo fondamentale nella verifica e valutazione del SCIGR, seguendo i principi dell'IPPF (International Professional Practices Framework).

La Direzione Auditing 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 e la salvaguardia del patrimonio aziendale, e proponendo miglioramenti per i processi di controllo, gestione dei rischi e governance aziendale. Il Direttore 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 Auditing. La Direzione Auditing 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 sono:

1. Indice di qualità percepita ASQ (Airport Service Quality);
2. Elaborazione della strategia per la riduzione delle emissioni CO_2eq di Scope 3;
3. Indice di numerosità e gravità degli infortuni [GOV-3 29 a, b, c].

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

Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione [E1-GOV-3]

Nel 2024 le emissioni di CO_2eq di Scope 1 e Scope 2 non sono state un ambito di valutazione ESG delle prestazioni. Nell'esercizio precedente, l'impegno verso gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GES aveva un peso sulla remunerazione riconosciuta del 7,5% [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	▪ 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 INFORMAZIONI GENERALI | Governance | Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione ▪ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI | Strategia | 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 ▪ 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
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	▪ 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 INFORMAZIONI GENERALI | Strategia | Interessi e opinioni dei portatori di interessi ▪ 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 ▪ 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 CAMBIAMENTI CLIMATICI | Politica Ambientale ed Energetica ▪ 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 INQUINAMENTO | Politica Ambientale ed Energetica ▪ 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 ACQUE E RISORSE MARINE | Politica Ambientale ed Energetica ▪ 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 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE | Politica Ambientale ed Energetica ▪ 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 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 FORZA LAVORO PROPRIA | Politiche | Condizioni di Lavoro | Politica Salute e Sicurezza ▪ S1 FORZA LAVORO PROPRIA | Politiche | Parità di trattamento e di opportunità per tutti | Politica per la parità di genere UNI PdR 125 ▪ 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 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 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE | Politiche | Condizioni di lavoro | Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisiti Sostenibili

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
	▪ 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 | Corruzione attiva e passiva | Politica per la prevenzione della corruzione
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	▪ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI | Strategia | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ▪ 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 ▪ 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
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

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
	▪ 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
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 | Target ▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE | Metriche ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI | Target

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

Nel 2024 il Gruppo SEA ha adottato un processo operativo per la redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, in conformità al D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125, in attuazione della direttiva 2022/2464/UE ("Corporate Sustainability Reporting Directive" o "CSRD"). La rendicontazione segue gli standard di rendicontazione "European Sustainability Reporting Standards" ("ESRS") e il Regolamento (UE) 2020/852 (cd. Regolamento Tassonomia).

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 volti a garantire la circolazione delle informazioni. 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. Il SCIGR di SEA si ispira ai seguenti principi: modello integrato, direzione e coordinamento, rispetto delle disposizioni di legge e coerenza con le best practice, responsabilizzazione del Management, coerenza con gli obiettivi aziendali, approccio basato sul rischio, importanza dei flussi informativi, massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia, miglioramento continuo e pratica dell'eccellenza, tracciabilità, segregazione delle attività e trasparenza [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 36b].

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;
- **II livello:** controlli sulla conformità, congruità e completezza del processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità. Essi sono effettuati dalla Funzione Corporate Social Responsibility e dalla Direzione Admnistration in coordinamento con la Funzione 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 delle lettere di attestazione;
- **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 i risultati della valutazione del rischio e dei controlli interni nel processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 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 Auditing 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]. Ulteriori dettagli sono forniti nel paragrafo dedicato alla governance.

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 e le attività [40 a.i].

La gestione di un aeroporto richiede una strategia complessa che integri efficienza operativa, sicurezza e qualità dei servizi. La catena del valore di una società aeroportuale 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].

Tabella - Strategia. Modello aziendale e catena del valore [40 a.i, a.ii, 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.
- **Operatori di handling aeroportuale:** forniscono servizi di assistenza a terra per aeromobili e passeggeri.

ATTIVITÀ DEL GRUPPO SEA [40 a i]

- **Aviazione commerciale passeggeri:** costituita dall'insieme dei servizi regolati e non regolati offerti da SEA ai passeggeri, alle compagnie aeree, ad operatori aeroportuali ed Enti di Stato. Nel primo gruppo rientrano ad esempio i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza, i servizi di supporto ai passeggeri a ridotta mobilità e la fornitura di banchi check-in e spazi operativi. Dei servizi non regolati fanno invece parte la subconcessione di spazi per attività di vendita al pubblico di beni e servizi, ivi inclusa la somministrazione di cibi e bevande, il noleggio di autoveicoli e le attività di cambiavalute e tax refund. Tra le attività non regolate rientra anche la commercializzazione (in prevalenza diretta) di parcheggi e sale VIP.
- **Aviazione commerciale cargo:** costituita dall'insieme dei servizi regolati e non regolati forniti agli operatori cargo, concentrati presso la Cargo City di Malpensa, quali ad esempio i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, la gestione dei varchi di accesso all'area sterile e la subconcessione di magazzini e di spazi operativi.
- **Aviazione generale:** costituita dall'intera gamma di servizi connessi al traffico business, quali ad esempio 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, in particolare presso il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate.
- **Altri business:** che includono principalmente la fornitura di servizi operativi e ICT ad operatori aeroportuali e la gestione di parcheggi passeggeri presso altri scali.

MODELLO DI BUSINESS [40 a i; 40 a ii; 42 c]

- **Gestione delle infrastrutture aeroportuali:** la società aeroportuale 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. Queste attività sono essenziali per garantire la sicurezza delle operazioni e l'efficienza della gestione del traffico aereo, in coordinamento con le autorità di controllo.
- **Servizi ai passeggeri:** i passeggeri rappresentano una delle principali categorie di clienti dell'aeroporto. Per garantire un'esperienza di viaggio sicura e confortevole, la Società si occupa della gestione dei controlli di sicurezza e doganali, delle procedure di check-in e imbarco, nonché dei servizi di informazione e assistenza. A ciò si aggiunge l'offerta di servizi accessori, quali aree lounge, connessione Wi-Fi, assistenza per persone con mobilità ridotta e gestione degli spazi di attesa.
- **Servizi alle compagnie aeree:** le compagnie aeree costituiscono un altro cliente fondamentale per la Società. L'aeroporto fornisce loro servizi indispensabili, tra cui il coordinamento con i fornitori di carburante, il supporto alle operazioni di handling bagagli e l'organizzazione delle attività di manutenzione e rifornimento degli aeromobili.
- **Gestione delle concessioni commerciali e retail:** oltre a fornire servizi di trasporto, gli aeroporti rappresentano anche importanti hub commerciali. La Società ricava una parte significativa dei propri introiti dalla concessione di spazi a esercizi commerciali, ristoranti e duty-free. Inoltre, gli aeroporti gestiscono attività pubblicitarie e sponsorizzazioni, nonché servizi premium come parcheggi a lunga sosta e strutture per conferenze.
- **Gestione del trasporto cargo e logistico:** oltre al traffico passeggeri, gli aeroporti svolgono un ruolo cruciale nella logistica e nel trasporto merci. La Società gestisce il coordinamento con le società di handling per le operazioni di carico e scarico e con corrieri e operatori doganali per le spedizioni.
- **Infrastrutture e tecnologie IT:** per garantire la gestione efficiente delle operazioni aeroportuali, è fondamentale l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate. I sistemi informatici supportano il monitoraggio del traffico aereo, la gestione dei flussi di passeggeri, la sicurezza e la protezione dei dati. Particolare attenzione è rivolta all'automazione dei processi, come il check-in elettronico, il riconoscimento facciale ai controlli di frontiera e la gestione digitale dei bagagli.

- **Gestione delle risorse umane:** il personale aeroportuale è un elemento chiave per il funzionamento dell'infrastruttura. La Società si occupa della selezione, formazione e aggiornamento del personale addetto alla sicurezza, all'assistenza clienti e alle operazioni tecniche. Inoltre, vengono implementate politiche di welfare aziendale per garantire condizioni di lavoro ottimali e migliorare la produttività del personale.
- **Approvvigionamenti e gestione dei fornitori:** gli aeroporti si avvalgono di una rete di fornitori per numerosi servizi essenziali, tra cui la manutenzione delle infrastrutture, la pulizia, la ristorazione e la sicurezza. La Società deve quindi gestire contratti e partnership con aziende specializzate, garantendo elevati standard qualitativi e il rispetto delle normative vigenti.
- **Marketing e relazioni istituzionali:** un aspetto strategico della gestione aeroportuale riguarda la promozione degli aeroporti come hub di riferimento per il traffico passeggeri e merci. Ciò include campagne di marketing, accordi con compagnie aeree per l'apertura di nuove rotte e il mantenimento di relazioni con enti regolatori, amministrazioni locali e stakeholder internazionali.

PRINCIPALI CLIENTI [40 a ii; 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:** impiegano l'infrastruttura per il trasporto e la gestione delle merci.

Nel 2024 il Gruppo SEA conta 2.542 dipendenti di cui 1.033 presso l'Aeroporto di Linate e 1.509 presso l'Aeroporto di Malpensa [40 a.iii].

I ricavi totali del Gruppo SEA, generati dalle attività gestite e i relativi servizi offerti sono pari a €823.078.090 nell'anno di rendicontazione [40 b].

A seguire sono gli obiettivi relativi alla sostenibilità del Gruppo SEA con la valutazione dei servizi, mercati e clienti significativi e la relazione agli elementi della strategia dell'impresa a cui sono collegati o sulla quale hanno un impatto. Gli obiettivi sono divisi per ambito di intervento e si fa riferimento ai pilastri strategici del Piano Industriale Integrato 2024-2028.

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 nello scalo di Malpensa	Incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi è direttamente connesso con la 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 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 nella 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 aree, 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.	Sperimentazione e implementazione dello scenario operativo notturno, in coordinamento con ENAC/ENAV 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 è legato all'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 ridotta mobilità (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 che permettono di misurare le performance di sostenibilità del Gruppo rispetto a specifici target ambientali prefissati.

SEA dovrà quindi verificare annualmente la performance effettivamente raggiunta da tali KPI e comunicarle alle banche alla fine dell'esercizio fiscale di riferimento. 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.

I due indici di carattere ambientale che sono stati definiti con il sistema bancario e rispettati nel 2024 sono:

- Riduzione in termini assoluti delle emissioni di Scope 1 e 2 GHG degli aeroporti di Linate e Malpensa calcolate secondo la metodologia del Programma ACA che nel 2024 (66,3 CO_2eq) è stata pari al -44,4% rispetto all'anno base 2019 (119,1 CO_2eq)
- Mantenimento dell'accreditamento del livello 4+ Transition del Programma ACA sino al 2027.

[40 G]

Il modello di creazione del valore di SEA contempla le diverse forme di capitale non finanziario che sono alla base della capacità della Società di produrre risultati economico-finanziari soddisfacenti per il tramite di un incremento del livello di benessere socio-economico a favore del contesto di riferimento.

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 facenti parte della "proposizione di valore" dei propri aeroporti (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, SEA sarà tenuta alla realizzazione degli investimenti previsti nel Piano degli Investimenti allegato a tale contratto, di durata quinquennale, che individua le nuove opere e gli interventi di manutenzione straordinaria. Gli investimenti finalizzati

allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali vengono realizzati sulla base e in conformità a strumenti di programmazione, soggetti al controllo e all'approvazione dell'ENAC, che regolano l'attività di edificazione nelle aree in cui sono ubicati i due scali. Il Master Plan è 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 interferite dai processi aeroportuali e integrate nei processi di gestione del business sia nel ruolo di input che come recettori di emissioni e pertanto soggette alla possibile degradazione o riduzione di stock, con effetti sugli equilibri ecosistemici. Comprende le emissioni rumorose, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale. Il monitoraggio e la gestione, manutenzione e conservazione del capitale naturale avviene nell'ambito e per il tramite dei sistemi di gestione ambientali certificati (ISO 14001, ISO 50001, Airport Carbon Accreditation) [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 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 (corporate reputation, employee engagement, customer satisfaction, policy commerciali verso i clienti, gestione della supply chain) [42 a];
- Il capitale intellettuale è la risorsa immateriale attraverso cui la Società 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].

L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche l'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito [42 b].

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario della Società e rispondere alle aspettative di risultato da parte di investitori e azionisti. Questa interdipendenza descrive come il successo competitivo ed economico di SEA sia fortemente dipendente dalla vitalità economica del territorio e viceversa. È evidente che la presenza di Linate e Malpensa in una delle aree europee più dinamiche e ricche, con elevata presenza industriale e di terziario, elevata vocazione all'export e capacità attrattiva turistica in forte crescita, sono elementi decisivi per il successo imprenditoriale di SEA. Lo stesso vale per il ruolo degli scali per lo sviluppo del territorio, che non sarebbe così elevato e resiliente in loro assenza [42 b].

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

Le politiche di relazione con gli stakeholder rilevanti di SEA contemplano la progettazione e l'effettuazione nel tempo di attività strutturate di ascolto e coinvolgimento degli stessi, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni, segnalazioni, suggerimenti e valutazioni 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. A queste rilevazioni sono affiancati - a supporto di attività rilevanti come l'elaborazione dei Master Plan aeroportuali, l'analisi di materialità, il miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri - momenti strutturati di confronto con gli stakeholder aziendali più rappresentativi [45 a] [45 a.ii] [45 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 terreste connesso agli aeroporti gestiti.

Alcune categorie di stakeholder sono state coinvolte anche all'interno del processo di valutazione della rilevanza di impatto, come descritto nel paragrafo "Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti [IRO-1]" in questo capitolo [45 b].

Il coinvolgimento è organizzato in più modalità. La strategia aziendale di SEA, per comprendere gli interessi e i punti di vista dei suoi employees, prevede dei momenti di condivisione con i dipendenti e con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza. Il Gruppo si pone in una posizione di ascolto attraverso indagini mirate, come survey specifiche e generali sul clima aziendale, con cui periodicamente si connette ai propri dipendenti. Nel 2024 i dipendenti sono stati coinvolti in un'analisi di clima interno, condotta per venire a conoscenza dei punti di forza e delle criticità riguardanti le modalità di lavoro e di relazione presenti in azienda. 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 promuove la partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e delle attrezzature e, più in generale, a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori [45 a.v]. SEA considera prioritari tutti i diritti dei lavoratori, sia quelli di origine legale che contrattuale. Il People Engagement Index, parametro misurato attraverso survey periodiche, è uno degli indicatori rientranti nel piano Long Term Incentives (LTI). La Direzione Auditing di SEA periodicamente monitora il rispetto delle policy aziendali in materia di rispetto dei diritti dei lavoratori [S1-SBM-2.12].

Il Gruppo SEA considera i fornitori come una componente fondamentale del suo impegno per la sostenibilità. Nella selezione dei partner, attraverso il processo di qualificazione in Albo, sono considerate non solo le capacità delle aziende di offrire prodotti o servizi qualitativamente ed economicamente validi, la loro solidità economico-finanziaria e il rispetto delle normative vigenti, inclusi gli obblighi relativi ai versamenti contributivi ai dipendenti, ma anche le loro caratteristiche in ambito sostenibilità [45 a.v]. Il Gruppo SEA sta progressivamente concretizzando un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Tra gli elementi caratterizzanti si riscontra l'accettazione del Codice di Condotta Fornitori, l'invito a iscriversi alla piattaforma Open-es, la richiesta di certificazioni sostenibili in fase di qualifica dei fornitori e l'implementazione della Politica di Acquisti Sostenibili [45 a.iii] [S2-SBM-2 9].

La salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per attività di costruzione e manutenzione è esposta a situazioni pericolose durante le attività che possono essere potenziali cause di danno. Come previsto dal Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), anche i lavoratori operanti nei sedimi aeroportuali sono coinvolti attraverso meeting e riunioni e in interviste in occasione di audit e monitoraggio interno. Inoltre, hanno la possibilità di inviare segnalazioni attraverso i canali di comunicazione aziendali opportunamente predisposti [45 a.iii]. Il SGSSL verifica che le attività svolte rispettino la normativa applicabile, quanto definito nel contratto sottoscritto con SEA e, più in generale, le misure di mitigazione definite dalla Società. A questo scopo, è in vigore una procedura che definisce i criteri, gli indirizzi di gestione e le modalità operative per la conduzione degli audit e dei monitoraggi (Safety Walk) interni [45 a.v] [S2-SBM-2 9].

Nel 2024 SEA ha coinvolto le comunità influenzate dalla presenza degli aeroporti conducendo interviste con 7 rappresentanti delle istituzioni locali, 6 del mondo produttivo territoriale, 2 del mondo sindacale, 2 dei media locali, 2 del settore ambientale e 2 del settore sociale [45 a.iii]. Le interviste raccolgono specificatamente le loro percezioni sui tratti distintivi di SEA per le priorità di intervento

in ambiti di sostenibilità ambientale e sociale [45 a.v]. Tutti gli ambiti di intervento ambientale e sociale indicati come prioritari dalle comunità interessate erano già - o sono divenuti successivamente - parte integrante della pianificazione di sostenibilità di SEA [S3-SBM-2 7].

Inoltre, SEA collabora con il pubblico e le autorità locali per sviluppare piani contro il rumore degli aeroporti di Malpensa e Linate, pubblicando sintesi online per raccogliere feedback e mantenendo un dialogo continuo per ridurre l'inquinamento acustico [45 a.iii] [S3-SBM-2 27] [45 a.v].

Il Gruppo SEA ha individuato la qualità dei servizi offerti e la soddisfazione dei passeggeri come fattori strategici prioritari, ponendo il passeggero al centro della propria azione. Per questo SEA si impegna costantemente a valorizzare, conoscere e anticipare i bisogni e le aspettative in continua evoluzione dei passeggeri, migliorando ogni aspetto della loro esperienza presso gli aeroporti di Milano con l'obiettivo di garantire elevati standard di servizio e distinguersi nel panorama dei principali aeroporti europei. Poiché la qualità dei servizi incide direttamente sui ricavi aziendali, il loro continuo miglioramento e monitoraggio rappresenta un elemento fondamentale della strategia aziendale [S4-SBM-2 8]. Il coinvolgimento dei passeggeri avviene attraverso la raccolta mensile di valutazioni e commenti sulla qualità dei servizi aeroportuali tramite rilevazioni demoscopiche, totem emoticon e recensioni Google [45 a.iii]. L'esito di questo coinvolgimento fornisce dati e indicazioni poi vagliate trimestralmente dal Comitato Qualità aziendale e utilizzate per definire gli obiettivi di miglioramento dei servizi. Le indicazioni emergenti dai totem distribuiti all'interno dei terminal consentono invece di intervenire puntualmente e migliorare gli standard di qualità, evitando scostamenti sul medio lungo periodo. Un servizio di alert in caso di valutazioni negative, concentrate in un breve arco di tempo, garantisce un pronto intervento sul processo critico [45 a.v].

In particolare, dal 1995 SEA ha adottato un proprio Sistema di Gestione per la Qualità che ha orientato le scelte aziendali relative alla revisione dei processi e dei servizi aeroportuali. In coerenza con questo approccio incentrato al passeggero, il Sistema assicura elevati standard di processo, implementando azioni che migliorano le performance sia di SEA che degli altri operatori [S4-SBM-2 8]. Il Sistema prevede, tra l'altro la misurazione della qualità percepita e della passenger experience, effettuata attraverso interviste su un campione statisticamente significativo di passeggeri e metodologie di ricerca qualitativa, anche online, di shadowing ed eye-tracking. Inoltre, il benchmarking, reso possibile dall'adesione al programma internazionale Airports Council International (ACI), Airport Service Quality (ASQ) e dalla partecipazione attiva a gruppi di lavoro e iniziative associative, consente la condivisione delle best practice adottate dai principali aeroporti. Il Sistema prevede 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 aeroportuali. A tale scopo, è stato formalizzato un accordo pluriennale di collaborazione che permette a SEA di ricevere supporto dalle associazioni per una valutazione esterna e competente sull'accessibilità e sulla fruibilità di ambienti e servizi in aeroporto, nonché sull'accessibilità dei canali digitali di SEA per le persone con disabilità [45 a.iii] [45 a.v].

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 a.v].

Nel 2024 non sono state apportate modifiche alla strategia e al modello di business del Gruppo SEA [45 c].

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 [2]	Natura [3]	Impatto [48 c.i] [48 c.iv]	Perimetro [4] [48 a]			Coinvolgimento [5] [48 c.ii]			Orizzonte temporale [6] [48 c.iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI												
Adattamento ai cambiamenti climatici Mitigazione dei cambiamenti climatici Energia	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO_2 derivanti dai processi aeroportuali sotto il controllo di SEA (scope 1+2)		X		X			X		
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO_2 scope 3 dal downstream			X			X	X		
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO_2 scope 3 dall'upstream	X					X	X		
E2 INQUINAMENTO												
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		
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da accessibilità		X			X	X	X		
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da Aviation			X			X	X		
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	X	X

[2] *Per tipologia si intende se l'impatto risulta negativo (-) o positivo (+)*

[3] *La natura dell'impatto fa riferimento a effettivo (E) o potenziale (P)*

[4] *Il perimetro si riferisce alle tre principali tipologie: "U" - Catena del valore a monte, "OP" - Attività proprie, "D" - Catena del valore a valle*

[5] *Il coinvolgimento si riferisce alle tre principali tipologie di connessione tra SEA e l'impatto: "Dir." - Diretto, "Contr." - Contributo, "Coll." - Collegato*

[6] *"B" - Breve, "M" - Medio, "L" - Lungo*

Sottotema	Tipologia [2]	Natura [3]	Impatto [48 c.i] [48 c.iv]	Perimetro [4] [48 a]			Coinvolgimento [5] [48 c.ii]			Orizzonte temporale [6] [48 c.iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
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	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	X	X
E3 ACQUE E RISORSE MARINE												
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	X	X
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE												
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		
Rifiuti	-	E	Entità della quota di frazione indifferenziata dei rifiuti solidi urbani (RSU) conferiti.		X		X			X		
S1 FORZA LAVORO PROPRIA												
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		
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		

Sottotema	Tipologia [2]	Natura [3]	Impatto [48 c.i] [48 c.iv]	Perimetro [4] [48 a]			Coinvolgimento [5] [48 c.ii]			Orizzonte temporale [6] [48 c.iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE												
Condizioni di lavoro	+	E	Promozione di più elevati standard di sostenibilità ambientali e sociali nei rapporti commerciali lungo la supply chain.		X		X			X		
	-	E	Eventi infortunistici a danno dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per attività di costruzione e manutenzione.		X		X			X		
S3 COMUNITÀ INTERESSATE												
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità Diritti civili e politici 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		
	-	E	Rumore generato a danno delle comunità.		X				X	X		
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI												
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 maggior comfort agli utenti aeroportuali.		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		X	X		

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

Sottotema	Tipologia	Descrizione
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI		
Adattamento ai cambiamenti climatici Mitigazione dei cambiamenti climatici Energia	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) di lunga durata, o dovute alle evoluzioni normative conseguenti, tali da comportare il crollo 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, gli impatti per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati, nonostante le azioni di mitigazione specifiche recentemente adottate (come da Piano di adattamento ai cambiamenti climatici). Tale rischio include anche quello legato al possibile aumento dei premi assicurativi relativamente a danni agli asset causati da eventi estremi atmosferici.
	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.
	Rischi di riduzione del fatturato nel lungo periodo derivante dal mancato adattamento infrastrutturale dell'aeroporto all'evoluzioni tecnologiche che coinvolgeranno gli aeromobili (es. modalità di propulsione elettrica o a idrogeno)	Eventuali future regolamentazioni e tassazioni volte alla transizione verso l'azzeramento delle emissioni del settore Aviation potrebbero comportare la necessità per le compagnie aeree di adeguare le proprie tecnologie alle nuove strategie di decarbonizzazione europee, comportando per SEA la necessità di adeguare conseguentemente le proprie infrastrutture.
	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.
	Rischio economico e strategico 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.
	Opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della carbon footprint inseriti nel Contratto di Programma	Il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta opportunità di carattere economico/ finanziario.

Sottotema	Tipologia	Descrizione
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE		
Rifiuti	Opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento degli obiettivi sulla differenziazione dei RSU previsti nel Contratto di Programma	Il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta opportunità di carattere economico/ finanziario.
S1 FORZA LAVORO PROPRIA		
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.
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI		
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi inseriti nel Contratto di Programma	Il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta opportunità di carattere economico/ finanziario.
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi inseriti nel Contratto di Programma	Il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta opportunità di carattere economico/ finanziario.
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE		
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 potrebbe attuare, 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.

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 sono molteplici e riguardano l'operatività, le infrastrutture, il rapporto con 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 2024-2028, Strategia Energetica 2023-2030, Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, Piano Strategico per la Parità di Genere, Piano di Qualità 2024-2028. In generale, il modo in cui SEA ha risposto, o prevede di rispondere, a tali effetti contempla 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].

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 per comunicare a tutti gli stakeholder informazioni complete. L'esposizione al rumore degli aerei ha un impatto sulla salute e sul benessere di coloro che vivono in comunità residenziali nelle vicinanze degli aeroporti. Per rendicontare la gestione di questo impatto,

condotta anche in linea con i riferimenti internazionali in questo ambito, sono comunicate metriche specifiche atte a misurare il rumore generato a danno delle comunità. Si rimanda alla sezione "Emissioni Acustiche" nel capitolo S3 COMUNITÀ INTERESSATE [48 h]. 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. 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].

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) 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 o la comunicazione di importi o intervalli di valore degli scenari di rischio elaborati. L'analisi qualitativa fornisce invece una visione d'insieme sugli aspetti non strettamente numerici secondo le scale di valutazione adottate [48 f].

Trattandosi di una prima Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità in conformità agli standard ESRS, non si osservano variazioni negli impatti, nei rischi e nelle opportunità rispetto al periodo di riferimento precedente [48 g].

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]

Ai fini della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, il Gruppo ha condotto un'analisi di doppia rilevanza per individuare gli impatti, i rischi e le opportunità e per valutare quali di questi sono rilevanti. È composta dall'analisi della materialità di impatto, che ha consentito di mappare gli aspetti di sostenibilità potenzialmente rilevanti, e dall'analisi della materialità finanziaria utilizzata per individuare i rischi e le opportunità ESG [53 a].

Per quanto riguarda l'individuazione degli impatti, la definizione della lista di aspetti di sostenibilità potenzialmente materiali è stata realizzata adottando quattro diverse prospettive, per ciascuna delle quali sono state utilizzate specifiche fonti documentative [53 a]:

- Company View: sono state esaminate le linee di sviluppo del business, il livello di coerenza tra valori corporate e le prassi organizzative e la mappa dei principali rischi [53 a]. Le fonti impiegate per questa attività sono [53 g]:
  - Business Plan Integrato 2024-2028;
  - ERM Risk Assessment 2024-2028;
  - Codice Etico;
  - Carte dei Servizi 2024;
  - Valutazione Impatto Ambientale Aeroporto di Malpensa - Master Plan 2035;
  - Dichiarazione Non Finanziaria 2023;
- Stakeholder View: l'attività è composta dall'individuazione, attraverso studi, sondaggi, tavoli di lavoro e altri momenti di interazione dei temi chiave, in ambito ambientale e sociale, del rapporto tra la Società e gli interlocutori di riferimento [53 a]. Nello specifico, SEA si è avvalsa del DNV-Doxa SEA Stakeholder Survey 2023 e di DNV-Doxa ESG Risks Evaluation SEA - Stakeholder 2023 [53 g];
- Context View: l'esercizio ha compreso un'analisi di normative approvate e in itinere, framework, linee guida, schemi di certificazione, policies su temi ESG a livello globale e la valutazione di report finanziari e di sostenibilità di aziende internazionali operanti nel settore aviation e infrastructures e di news e articoli su tematiche sociali e ambientali [53 a]. In

particolare, a giugno 2023 Datamaran Analysis ha esaminato Report Finanziari e di Sostenibilità di 76 peers, 243 normative obbligatorie, 831 normative volontarie e 26.500 notizie e articoli [53 g];

- Industry view: l'attività ha consentito di cogliere le tematiche ESG emergenti o in forte ascesa all'interno del settore di riferimento [53 a]. SEA ha preso in considerazione il documento ACI Europe - Sustainability Strategy for Airports e ha consultato tre materiality maps realizzate da S&P Global e riferite ai settori airlines, infrastructures e transportation infrastructures. Ha inoltre analizzato sei matrici di materalità di altrettanti grandi gestori aeroportuali europei [53 g].

La mappatura dei temi potenzialmente materiali ha generato una lista di 124 argomenti, sui quali è stata realizzata un'analisi consistente nell'accorpamento dei temi similari e nella ponderazione di ciascun argomento sulla base di diversi parametri (frequenza di citazioni, livello di importanza assegnato storicamente dagli stakeholder aziendali, livello di priorità assegnato ai vari temi attraverso ESG assessment realizzati da shareholder, ecc.) [53 b].

Nel corso dell'analisi sono stati affrontati le attività specifiche del Gruppo, i suoi rapporti commerciali, geografie o altri fattori che potrebbero comportare un rischio accresciuto di impatti negativi. In relazione a tali parametri non è emersa nessuna variante significativa [53 b.i].

Questo processo di ponderazione ha consentito di ridurre a 34 temi l'elenco degli aspetti potenziali, che è stato successivamente sottoposto alla valutazione di una rappresentanza degli stakeholder esterni e del Management [53 b].

Attraverso un sondaggio online, curata da un autorevole istituto di ricerca, le 34 issues potenzialmente materiali sono state valutate da una platea composta da 83 stakeholder e 22 Manager di SEA. Le principali categorie di stakeholder rappresentate sono le seguenti: compagnie aeree, handler, retailer, autorità di controllo aeronautico ed enti di stato, fornitori, istituti di credito e società di assicurazione, azionisti, categorie imprenditoriali del territorio, istituzioni locali, sindacati, associazioni del terzo settore, associazioni di difesa dei consumatori. Ai 105 destinatari del sondaggio è stato chiesto di valutare, assegnando un punteggio su scala 1-10, la rilevanza di ciascun aspetto potenzialmente materiale in termini di impatto generato [53 b.iii].

Le 34 issues sono state ulteriormente accorpate per affinità tematica, sino a diventare 22.

Nel 2024 è stata effettuata una ulteriore analisi desk, che ha visto coinvolte tutte le funzioni aziendali che presidiano i temi individuati. Per valutare la rilevanza degli impatti questi sono stati valutati in termini di magnitudo - entità, portata e natura irrimediabile -, e probabilità di accadimento, utilizzando scale quali-quantitative (Remota, Limitata, Media, Alta). Sono stati considerati rilevanti gli impatti effettivi che hanno superato la soglia di 3 per la gravità, e per gli impatti potenziali la soglia di 2,5 per gravità e 2,5 per probabilità, definendo in tal modo la mappatura definitiva dei topic e sub-topic effettivamente rilevanti e oggetto di rendicontazione [53 b.iv].

Ciò ha consentito di individuare 23 impatti rilevanti, per i quali è stata effettuata una analisi desk, consistente nella classificazione per tipologia (positivo/negativo, effettivo/potenziale) e nella collocazione rispetto le operazioni proprie e la catena del valore in cui la Società è inserita [53 b].

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

L'individuazione dei rischi legati alla sostenibilità ricade all'interno del processo ERM, che è di fatto completamente integrato nel processo di gestione complessivo dei rischi. L'integrazione finanziaria delle tematiche ESG nel Risk Model agevola l'identificazione di questi rischi nel corso degli incontri di Risk Assessment col Management, permettendo l'intercettazione di quelli che potrebbero compromettere la creazione di valore nel tempo. I rischi ESG sono stati 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, legati all'ambiente, alla gestione dell'energia, alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, alla gestione delle informazioni e alla corruzione. Sono stati vagliati i rischi legati alle dipendenze del business da fattori ESG e quelli conseguenti all'assunzione formale, da parte della Società, di specifici obiettivi di sostenibilità [53 a, c, e].

Inoltre, come fonti di potenziale generazione di rischi ESG sono state individuate 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 analisi di materialità. La metodologia affianca una dettagliata analisi di contesto, tesa ad individuare le possibili reazioni da parte dei player istituzionali (norme e regolamenti, obblighi e divieti), dei player di mercato (evoluzione del posizionamento ESG dei peers, mutamento delle preferenze dei passeggeri/utenti causato da questioni ESG, ecc.) e dei player tecnologici, come l'introduzione sul mercato di

innovazioni in grado di determinare ulteriori impatti o di incrementare o mitigare quelli esistenti all'interno della industry di appartenenza (ad es. propulsione elettrica/idrogeno degli aerei, produzione SAF, processi di carbon capture & storage, ecc.). Infine, l'analisi dei rischi ESG è stata alimentata dalla valutazione delle dipendenze del business della Società da fattori di tipo ambientale e sociale. Non sono emerse dipendenze del business di SEA nei confronti di specifici fattori ambientali, mentre è stata individuata e riconosciuta come finanziariamente materiale la dipendenza dal capitale umano, per cui è stato formulato un rischio connesso alla carenza di personale qualificato sia per la gestione delle operazioni dirette da parte di SEA che per la gestione di operazioni nella value chain che hanno effetti rilevanti nella gestione complessiva del servizio di trasporto aereo di cui SEA è parte integrante [53 c.i].

Nel contesto del processo ERM, SEA ha valutato i rischi su un orizzonte temporale di breve e medio termine fino a cinque anni. Tale valutazione è avvenuta attraverso metriche sia qualitative che quantitative in grado di rappresentare anche gli effetti economico-finanziari, con una scala a cinque livelli (Molto Basso, Basso, Medio, Alto, Critico) 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. L'analisi è condotta rispetto alla baseline rappresentata dall'ultimo Business Plan approvato, al fine di determinare gli scostamenti che potrebbero potenzialmente verificarsi rispetto alle proiezioni [53 c.ii].

Il catalogo dei rischi ERM comprende sia i rischi legati che quelli non legati alla sostenibilità. La metodologia di valutazione e la modalità di prioritizzazione dei rischi ESG e dei rischi non legali alla sostenibilità è identica [53 c.iii].

Il risultato del Risk Assessment, elaborato dal Chief Financial & Risk Officer con il supporto della Funzione Enterprise Risk Management, ha definito rilevanti 7 rischi e 5 opportunità. Il risultato è stato portato all'attenzione del CCRS e successivamente approvato dal CdA [53 d].

L'identificazione delle opportunità scaturisce da 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].

L'analisi di doppia rilevanza è un processo rinnovato annualmente [53 h].

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 eco-sostenibili.

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 il Rendiconto 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 "ecosostenibili" deve:

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

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

Nel 2024, a seguito di quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021, che integra il Regolamento precisando il contenuto e la modalità di presentazione delle informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili, SEA ha - per il terzo 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 ha coinvolto le Direzioni/Funzioni: Environment & Funded Initiatives, Mainteinance, CSR, Planning, Control & Regulatory Affairs, Infrastructure Development e Administration, ed 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 e 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 cui le 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 e 6.17); 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 nella descrizione si fa riferimento a manutenzione di "piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti". L'attività in questione genera ricavi - attraverso i diritti di concessione d'uso delle infrastrutture di volo e delle aree di stand by degli aeromobili - oltre che investimenti e spese operative collegati agli interventi di riqualifica e manutenzione.

4.9 TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

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

6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

SEA realizza, gestisce e manutiene infrastrutture per il funzionamento a zero emissioni di CO_2 delle operazioni proprie dell'aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria precondizionata agli aeromobili in sosta. L'attività genera ricavi attraverso la riscossione di diritti aeroportuali legati all'attività di gestione delle infrastrutture centralizzate. Gli investimenti e le spese operative riguardano la realizzazione degli impianti 400 Hz per aeromobili in sosta e delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi operativi di sedime. Nel 2024 non è stato possibile stimare le revenues associate a questa attività in quanto SEA non ha una tariffa specificatamente riferibile alle infrastrutture in oggetto. La metodologia di calcolo sarà definita nel prossimo esercizio.

6.20 OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER IL TRASPORTO AEREO

SEA svolge attività di assistenza a terra per conto di società di handling operanti nei propri aeroporti, a fronte della quale incamera ricavi per servizi handling centralizzati (ad es. de-icing, interventi di manutenzione per terzi, trasporto passeggeri in aerea air-side) e sostiene investimenti e spese operative riguardanti la progettazione, l'acquisto, l'esercizio e la manutenzione delle relative apparecchiature (border control, entry-exit system, BHS, self bag-drop, mezzi operativi).

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

SEA considera questa attività come ammissibile in quanto ha sostenuto e sosterrà investimenti specifici derivanti da attività di installazione e manutenzione di un parco fotovoltaico a Linate.

7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

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

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
L'infrastruttura o le apparecchiature di trasmissione e distribuzione si trovano all'interno di un sistema elettrico che soddisfa almeno uno dei seguenti criteri: a) il sistema è il sistema europeo interconnesso, vale a dire le zone di controllo interconnesse degli Stati membri, della Norvegia, della Svizzera e del Regno Unito, e i suoi sistemi subordinati.	**Criterio soddisfatto** La rete di distribuzione degli aeroporti (ASDC - Altri sistemi di distribuzione chiusa) è a sua volta interconnessa alla rete di distribuzione nazionale.
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio soddisfatto** 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 È in atto un piano di gestione dei rifiuti che garantisce il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti, anche attraverso accordi contrattuali con i partner per la gestione dei rifiuti, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o la documentazione ufficiale di progetto.	**Criterio non soddisfatto** Le attuali condizioni generali di contratto per lavori di costruzione o manutenzione non contengono indicazioni specifiche relative alla massimizzazione del riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati.
Pollution prevention and control Le attività non utilizzano policlorobifenili (PCB).	**Criterio soddisfatto** Le apparecchiature elettriche contenenti fluidi dielettrici (es. olio di isolamento) utilizzate nella rete di distribuzione che potenzialmente potrebbero contenere PCB (es. trasformatori isolati in olio, condensatori di potenza, ecc.) sono in origine certificati come esenti da PCB.
Protection and restoration biodiversity and ecosystem Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.

6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'infrastruttura è adibita alla fornitura di energia elettrica e aria precondizionata agli aeromobili in sosta. L'infrastruttura è adibita allo svolgimento delle operazioni proprie dell'aeroporto a zero emissioni dirette: punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno. L'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.	**Criterio soddisfatto** Gli aeroporti sono dotati di sistemi per l'alimentazione elettrica dei veicoli operanti nel sedime e per la fornitura di aria condizionata per gli aeromobili in sosta.
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio soddisfatto** Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024.

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Sustainable use and protection of water and marine resources Se è effettuata una Valutazione dell'Impatto Ambientale a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ed essa comprende una valutazione dell'impatto sulle acque a norma della direttiva 2000/60/CE, non è necessaria un'ulteriore valutazione dell'impatto sulle acque, purché siano stati affrontati i rischi individuati.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.
Transition to a circular economy Almeno il 70% (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione, conformemente al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, tenendo conto delle migliori tecniche disponibili e utilizzando la demolizione selettiva onde consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità tramite la rimozione selettiva dei materiali, avvalendosi dei sistemi di cernita dei rifiuti da costruzione e demolizione disponibili.	**Criterio non soddisfatto** Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati dalle operazioni di costruzione e demolizione.
Pollution prevention and control Sono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.	**Criterio soddisfatto** Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei 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 Si è proceduto a una Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I 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

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Le emissioni dirette di CO_2 dei veicoli di assistenza a terra sono pari a zero. La propulsione di tutti i dispositivi e le attrezzature di movimentazione a terra proviene da un motore a emissioni zero.	**Criterio non soddisfatto**
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che sono rilevanti per l'attività sono stati individuati effettuando una solida valutazione dei rischi climatici e della vulnerabilità dopo uno screening dell'attività per individuare quali rischi climatici fisici possono influenzare la performance dell'attività economica durante la sua durata prevista. La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità è proporzionata alla portata dell'attività e alla sua durata prevista: per le attività con una durata di vita prevista inferiore a 10 anni, la valutazione è effettuata, almeno utilizzando proiezioni climatiche alla scala più piccola appropriata; la valutazione è effettuata utilizzando la massima risoluzione disponibile e proiezioni climatiche all'avanguardia per tutta la gamma esistente di scenari futuri coerenti con la durata prevista dell'attività, compresi almeno gli scenari di proiezioni climatiche da 10 a 30 anni per i principali investimenti.	**Criterio soddisfatto** Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024.

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Sustainable use and protection of water and marine resources Vengono identificati e affrontati i rischi di degrado ambientale legati alla conservazione della qualità dell'acqua e all'evitare lo stress idrico. Quando viene effettuata una valutazione dell'impatto ambientale che include una valutazione dell'impatto sull'acqua in conformità, non è necessaria alcuna ulteriore valutazione dell'impatto sull'acqua, a condizione che siano stati affrontati i rischi individuati.	**Criterio soddisfatto** 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. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.
Transition to a circular economy Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, gestione dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di ristorazione) e per gestire i rifiuti residui in conformità con la gerarchia dei rifiuti. Sono in atto misure per gestire e riciclare i rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, riflessioni nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale del progetto.	**Criterio non soddisfatto** Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati dalle operazioni di costruzione e demolizione.
Pollution prevention and control L'attività non comporta la fabbricazione, l'immissione sul mercato o l'uso delle sostanze elencate nell'appendice C.	**Criterio soddisfatto** 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.

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

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'attività consiste in una delle seguenti misure individuali, se installate in loco come impianti tecnici per l'edilizia: a) installazione, manutenzione e riparazione di sistemi solari fotovoltaici e delle attrezzature tecniche accessorie	**Criterio soddisfatto** In corso la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 5,8 MWp a Linate
Do not significant harm	
Climate change adaptation L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato (criteri DNSH generici per l'adattamento ai cambiamenti climatici)	**Criterio soddisfatto** 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

**L'attività in questione non è revenue-generating e gli investimenti effettuati non fanno parte di un capex plan.*

7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Per gli edifici costruiti prima del 31 dicembre 2020, l'edificio dispone come minimo di un attestato di prestazione energetica di classe A. In alternativa, l'edificio rientra nel primo 15% del parco immobiliare nazionale o regionale in termini di fabbisogno di energia primaria operativo, come dimostrato da adeguati elementi di prova che confrontino almeno le prestazioni dell'attivo in questione con le prestazioni del parco immobiliare nazionale o regionale costruito prima del 31 dicembre 2020 e che operino almeno la distinzione tra edifici residenziali e non residenziali.	**Criterio non soddisfatto** Nessun edificio presente nei sedimi aeroportuali alla data del 31/12/2020 ha performance energetiche in linea con la APE classe A.
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020, la Domanda di Energia Primaria (PED), che definisce la prestazione energetica dell'edificio risultante dalla costruzione, è inferiore di almeno il 10% rispetto alla soglia fissata per i requisiti degli edifici a energia quasi zero (NZEB). La prestazione energetica è certificata mediante l'Attestato di Prestazione Energetica (APE).	Criterio non applicabile a SEA nel 2024
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020 e di dimensioni superiori a 5.000 m^2: L'edificio risultante dalla costruzione viene sottoposto a test di tenuta all'aria e di integrità termica e qualsiasi scostamento dai livelli prestazionali fissati in fase di progettazione o difetti dell'involucro edilizio vengono comunicati agli investitori e ai clienti. Il potenziale di riscaldamento globale (GWP) del ciclo di vita dell'edificio risultante dalla costruzione è stato calcolato per ciascuna fase del ciclo di vita e viene comunicato agli investitori e ai clienti su richiesta.	Criterio non applicabile a SEA nel 2024
Nel caso di un edificio non residenziale di grandi dimensioni (con una potenza nominale utile per gli impianti di riscaldamento, gli impianti di riscaldamento e ventilazione combinati degli ambienti, gli impianti di condizionamento dell'aria o gli impianti di condizionamento dell'aria e ventilazione combinati superiore a 290 kW), esso è gestito in modo efficiente attraverso il monitoraggio e la valutazione della prestazione energetica.	Criterio non applicabile a SEA
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio soddisfatto** 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
1. Se i principali elementi stradali (strato di collegamento, strato superficiale e piano stradale in cemento armato) sono demoliti o rimossi, il 100 % (in massa in chilogrammi) dei rifiuti non pericolosi generati in loco è preparato per il riutilizzo o è riciclato, esclusi quelli destinati al riempimento. Sono esclusi i materiali allo stato naturale di cui alla categoria 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE della Commissione. **2.** Se gli elementi stradali (strato di collegamento, strato superficiale e il piano stradale in cemento armato) sono posati ex novo dopo demolizione o rimozione, incluse le eventuali strade costruite temporaneamente allo scopo di compiere i lavori di manutenzione, almeno il 50 % (in massa in chilogrammi) degli elementi stradali strutturali utilizzati consiste in materiali riutilizzati o riciclati o in sottoprodotti industriali non pericolosi. **3.** I materiali riutilizzati o riciclati non sono trasportati a distanze superiori a 2,5 volte la distanza tra il cantiere e l'impianto di produzione più vicino di materie prime primarie equivalenti, al fine di evitare che l'uso di materiali riutilizzati o riciclati comporti emissioni di CO_2 superiori all'uso delle materie prime primarie. **4.** Se posato ex novo, lo strato di collegamento ha una vita utile non inferiore a 20 anni. **5.** L'uso di materie prime primarie per l'arredo stradale è ridotto al minimo mediante l'uso di materie prime secondarie. Il gestore dell'attività garantisce che per i metalli, come i sistemi di ritenuta in acciaio, al massimo il 30 % del materiale proviene da materie prime primarie. La soglia è calcolata sottraendo la materia prima secondaria dal quantitativo totale di ciascuna categoria di materiali utilizzata nelle opere di costruzione, misurato in base alla massa espressa in chilogrammi. Se le informazioni sul contenuto riciclato di un prodotto da costruzione non sono disponibili, si calcola che il prodotto contenga il 100 % di materia prima primaria. Per rispettare la gerarchia dei rifiuti e quindi favorire il riutilizzo rispetto al riciclaggio, si calcola che i prodotti da costruzione riutilizzati, compresi quelli contenenti materiali che non sono rifiuti ritrattati in situ, siano privi di materia prima primaria.	**Criteri non soddisfatti**
Do not significant harm	
Climate change mitigation È presentato un piano di mitigazione della congestione del traffico da attuare durante i lavori di manutenzione.	**Criterio soddisfatto**
Climate change adaptation L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato	**Criterio soddisfatto** 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 Vengono identificati e affrontati i rischi di degrado ambientale legati alla conservazione della qualità dell'acqua e all'evitare lo stress idrico. Quando viene effettuata una valutazione dell'impatto ambientale che include una valutazione dell'impatto sull'acqua in conformità, non è necessaria alcuna ulteriore valutazione dell'impatto sull'acqua, a condizione che siano stati affrontati i rischi individuati.	**Criterio soddisfatto** 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

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Pollution prevention and control Vengono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le emissioni di polvere e sostanze inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.	**Criterio soddisfatto**
Protection and restoration biodiversity and ecosystem È stata completata una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o uno screening. Per i siti/le operazioni situati all'interno o in prossimità di aree sensibili alla biodiversità, è stata effettuata un'adeguata valutazione, se del caso, e sulla base delle sue conclusioni sono state attuate le necessarie misure di mitigazione.	**Criterio soddisfatto** 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

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 non ha ricavi regolati diretti per le attività ricomprese nella stessa. È tuttavia possibile individuare ricavi riconducibili alle attività mappate, identificando una parte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati 2024, sulla base delle descrizioni dei contenuti delle attività economiche ammissibili.

La valutazione dei ricavi regolati ammissibili è stata effettuata incrociando le descrizioni riportate nelle attività economiche della tassonomia con i contenuti dell'elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione [7] che ciascun gestore aeroportuale italiano è tenuto redigere. Quest'ultimo documento riporta dettagliatamente l'elenco delle infrastrutture/impianti, dei servizi e delle relative attrezzature correlati a ciascun corrispettivo regolato.

I contenuti del citato elenco e il dettaglio delle attività economiche non sono perfettamente coincidenti: alcuni corrispettivi sono riferiti a infrastrutture, impianti, attrezzature e servizi riportati in più di una attività economica, così come la descrizione di alcune delle attività economiche della tassonomia trova riscontro in più di un corrispettivo.

Molti dei contenuti delle attività economiche della tassonomia si riferiscono a elementi trasversali riconducibili a più corrispettivi regolati, magari solo marginalmente. Si è pertanto optato per identificare i ricavi potenzialmente eleggibili secondo una logica di prevalenza, identificando i corrispettivi regolati che coincidono in gran parte con le attività economiche della tassonomia più pertinenti.

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

- 3.4. Manutenzione di strade e autostrade
- 6.17. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio
- 6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo
- 7.7. Acquisto e proprietà di edifici

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

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

[7] *Delibera n. 38/2023 - Misura 7, paragrafo 7.1.1, comma 3*

Quindi il calcolo dei ricavi ammissibili/allineati alla tassonomia è stato effettuato inserendo al numeratore la quota di ricavi ottenuta dalla metodologia sopra descritta e al denominatore il fatturato netto del Gruppo consolidato al 31/12/2024, comprensivo dei ricavi su beni in concessione (IFRIC 12).

SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX)

Il calcolo relativo alle spese in conto capitale (CapEx) è stato effettuato inserendo al numeratore le attività definite come ammissibili/allineate e al denominatore i CapEx totali del Gruppo. Il denominatore è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali verificatisi durante l'esercizio e considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di rivalutazioni.

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (3,2 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (pari a zero nel 2024) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16 e comprende gli utilizzi del Fondo di ripristino e sostituzione.

SPESE OPERATIVE (OPEX)

Il calcolo relativo alle spese operative (OpEx) è stato effettuato inserendo al numeratore i costi di manutenzioni (esterni e interni) e di pulizie delle attività associate alla tassonomia e al denominatore il totale dei costi delle stesse voci utilizzate per il numeratore.

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (3,2 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (pari a zero nel 2024) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16 e comprende gli utilizzi del Fondo di ripristino e sostituzione.

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:

Good Governance Practices

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
Governance e Responsabilità	Sentenze di condanna per responsabilità ex D. Lgs. 231	▪ Nessuna condanna negli ultimi 3 anni
	Formalizzazione ruoli e responsabilità in ambito ESG	▪ Funzione CSR ▪ Sustainability Committee ▪ Comitato Guida per la Parità di Genere ▪ Net Zero Team ▪ Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità ▪ Comitato Etico
	Adozione documentazione rilevante su Governance e Responsabilità	▪ MOG ex D. Lgs. 231 e Codice Etico ▪ Sistema di Gestione ISO 37001 (Prevenzione Corruzione) ▪ Adesione volontaria al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
	Adozione processi di gestione del Rischio (compresi ESG Risks)	▪ Enterprise Risk Management Policy (Modello ERM); dal 2019 introdotti ESG Risks ▪ Risk monitoring in ambito ISO 14001, ISO 50001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001 ▪ Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi (SCIGR), ispirato alle raccomandazioni del Codice di corporate governance emanato da Borsa Italiana
	Trasparenza sull'integrazione della sostenibilità nel business	▪ Pubblicazione Sustainability Report certificato a partire dall'esercizio 2011
	Formazione/aggiornamento competenze a dipendenti e Board	▪ Erogazione continua a tutti i dipendenti di formazione sui temi rilevanti ▪ Organizzazione sessioni di induction per CdA
Approccio integrato alle relazioni con il personale (Diritti Umani e Tutela dell'occupazione)	Documento unico che richiami Dichiarazioni internazionali HR	▪ Codice Etico 4.4. (Convenzioni Internazionali sui Diritti Umani), 3.10 (Tutela integrità morale e fisica dipendenti e collaboratori) ▪ In corso integrazione di ulteriori policy nel Codice Etico
	Politiche/Procedure singole su ciascun tema	▪ Politica Approvvigionamenti Sostenibili ▪ Codice di Condotta Fornitori
	Politiche definite nell'ambito di Sistemi di Gestione	▪ Politica per la Parità di Genere (UNI PdR 125/2022) ▪ Politica di Prevenzione della Corruzione (ISO 37001) ▪ Politica Salute e Sicurezza (ISO 45001)
Approccio equo, trasparente e responsabile alla remunerazione del personale	Politica che disciplini l'approccio della Società alla remunerazione del personale	▪ Regolamento MBO Dirigenti e Quadri
Rispetto degli obblighi fiscali	Documento che citi la politica sulla tassazione equa, trasparente e responsabile	▪ Policy Fiscale (pubblicata nella DNF e originata nel 2019 dall'applicazione del GRI 207)
	Politiche nell'ambito di sistemi di gestione riguardanti trasparenza fiscale	▪ Nessuna

Valutazione Minimum Safeguards

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 0 **Condanne per violazione normativa di riferimento**	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
STEP 1 **Integrazione delle pratiche di business responsabile nelle politiche e nei sistemi di gestione** **1.2** Tutte le policy e le procedure sono approvate dai massimi organi di governo societario (CdA, AD/DG) **1.3** Alcune policy sono pubblicate sul sito corporate e sulla DNF, dove sono descritti anche i contenuti di tutte le policy, le procedure e le prassi adottate sui temi rilevanti	Adozione di un documento sull'impegno su **Diritti Umani/Occupazione**	Codice Etico (Diritti Umani, Molestie sul lavoro) Codice di Condotta Fornitori, Politica per la parità di Genere (UNI PdR 125), Politica Salute e Sicurezza (ISO 45001)
	Adozione di un documento sull'impegno **Ambiente**	Politica integrata Ambiente, Clima ed Energia (Sistemi di gestione certificati ISO 14001, Airport Carbon Accreditation, ISO 50001)
	Adozione di un documento sull'impegno **Lotta alla corruzione**	Politica per la Prevenzione della Corruzione (ISO 37001)
	Adozione di un documento sull'impegno **Qualità Servizio e Tutela Consumatori**	Carta dei Servizi, Politica sulla Qualità (Sistema di Gestione ISO 9001:2015)
	Adozione di un documento sull'impegno **Privacy e Data Protection**	Policy sulla Cybersecurity (Sistema di Gestione ISO 27000)
	Adozione di un documento sull'impegno **Concorrenza**	▪ Policy del Gruppo SEA sullo sviluppo del traffico ▪ Procedura sugli accordi commerciali di incentivo ai vettori ▪ Procedura "Affidamento spazi commerciali"
	Adozione di un documento sull'impegno **Fiscalità**	Policy Fiscale

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status

STEP 2
Risk assessment e valutazione degli impatti
	La Società conduce Risk Assessment (basato su analisi own operations/ value chain, nonché industry, geographic location e/o fattori di rischio entity specific) finalizzato ad identificare le aree di rischio più significative	▪ 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.
		▪ Il *risk model* è strutturato in quattro categorie:
		  ▪ rischi di contesto esterno
		  ▪ rischi operativi e di business
		  ▪ rischi finanziari
		  ▪ rischi legali e di compliance.
		▪ 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.
		▪ 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.
		▪ L'impatto è valutato su 4 dimensioni: economico-finanziaria, HSE (Health, Safety, Environment), reputazionale, operativa.

STEP 2 **Risk assessment e valutazione degli impatti**	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"	A seguito di Risk Assessment e di Double Materiality Assessment condotte nel 2024 la Società ha individuato: ▪ 21 impatti negativi di tipo ambientale ▪ 3 impatti negativi di tipo sociale ▪ 8 rischi di tipo ambientale ▪ 1 rischio di tipo sociale ▪ 1 rischio di governance
	Nell'ambito del Risk Assessment la Società consulta i propri stakeholder rilevanti o coinvolti dai rischi/impatti identificati (es. personale, fornitori, clienti, comunità)	▪ Nel processo di Risk Assessment non è prevista la consultazione degli stakeholder rilevanti. ▪ Nel processo di Double Materiality Assessment gli stakeholder rilevanti sono stati coinvolti per la determinazione degli Impatti.
	La Società aggiorna il Risk Assessment con cadenza periodica, al fine di rivalutare i rischi/impatti a intervalli regolari	▪ La Società aggiorna annualmente la mappa dei principali rischi attraverso il processo di Risk Assessment
STEP 3 **Azioni di prevenzione, mitigazione o cessazione degli impatti negativi individuati**	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	La Società implementa: ▪ 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. ▪ Piani di intervento finalizzati alla prevenzione/mitigazione degli impatti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e sulla continuità delle operazioni (Piano di Adattamento Climatico). ▪ Adozione di Protocolli di attuazione delle Politiche. ▪ Formazione efficace di lavoratori, dipendenti e organi direttivi. ▪ 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). ▪ Investimenti nel miglioramento dell'efficienza energetica di infrastrutture e attrezzature. ▪ Inserimento di clausole nei contratti commerciali con i fornitori. ▪ Implementazione di screening/sistemi di rating dei fornitori attraverso: processo di qualifica all'Albo Fornitori, assegnazione di rating ESG. ▪ Implementazione di attività di audit periodico dei fornitori

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 4 **Monitoraggio e implementazione dei risultati**	La Società ha adottato sistemi di monitoraggio delle azioni di prevenzione, mitigazione, cessazione intraprese per valutarne l'efficacia	▪ 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 ▪ Monitorate e seguite l'implementazione e l'efficacia delle azioni conducendo revisioni periodiche, interne o tramite terzi (internal/external audit), dei risultati conseguiti, comunicandoli ai livelli pertinenti all'interno dell'impresa.
	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	▪ Implementate indagini interne (Survey sul clima interno, survey per la valutazione dei servizi di welfare erogati, survey sulla percezione della cultura D&I) ▪ Implementate indagini esterne (Customer Satisfaction Index, Airport Service Quality, Stakeholder Survey, Mystery Shopping)
	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
STEP 5 **Meccanismi di segnalazione e processi di rimedio**	La Società implementa un sistema di segnalazione dedicato a tutti gli stakeholder interni ed esterni all'azienda (es. personale, fornitori, clienti, comunità)	**Istituito un sistema di Whistleblowing.** Chiunque può effettuare una segnalazione, in particolare: ▪ Dipendenti della Società e i componenti degli organi di amministrazione e controllo ▪ Stakeholder e/o persone che intrattengono/hanno intrattenuto o intendono intrattenere rapporti di lavoro, di collaborazione o d'affari con SEA ▪ Sono 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. ▪ La segnalazione deve essere inviata agli "Organi competenti": Comitato Etico, Organismo di Vigilanza, Direzione Auditing di SEA, Presidente del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. **Canali interni e modalità di segnalazione** ▪ **Piattaforma whistleblowing** Piattaforma informatica, accessibile mediante pagina web, che permette di inviare segnalazioni. Il segnalante può effettuare una segnalazione scritta o telefonica (casella vocale). Sia la segnalazione scritta che telefonica possono essere effettuate in modalità riservata o modalità anonima. ▪ **Posta ordinaria** ▪ **Incontro diretto** con gli organi competenti per il tramite della Direzione Auditing
	La Società adotta un processo strutturato per la gestione tempestiva delle segnalazioni ricevute	Il processo operativo di gestione della segnalazione si articola nelle seguenti fasi: ▪ Ricezione e verifica preliminare ▪ Istruttoria ▪ Definizione di un "action plan" ▪ Reporting ▪ Monitoraggio ▪ Archiviazione 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
	La Società ha ricevuto segnalazioni da parte di stakeholder interni o esterni all'azienda in merito a potenziali violazioni	▪ Sono state ricevute 5 segnalazioni nel 2024.
	A seguito della ricezione della segnalazione di cui al punto precedente, la Società ha attivato gli strumenti per rimediare alle potenziali violazioni	▪ È stato attivato un intervento.

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 6 Comunicazione	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 del Report di Sostenibilità (sia quelli sinora redatti secondo GRI che quello redatto secondo lo standard ESRS) 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 del Report di Sostenibilità annuale e sul sito corporate delle comunicazioni in merito alle condanne ricevute

QUOTA DEL FATTURATO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE E AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Anno finanziario 2024	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	Codice (a)	Ricavi assoluti (€ in migliaia)	Quota di ricavi, anno 2024	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 2023	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0	0%																
di cui abilitante		0	0%																
di cui di transizione		0	0%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	24.402	2,8%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	18,6%		
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	6.114	0,7%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	-	Y	N	Y	Y	0,5%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	28.169	3,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	N	Y	Y	3,9%		
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	274.085	31,1%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	_	Y	N	N	N	N	Y	50,9%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		332.770	37,8%	35%	-	-	-	2,8%	-								74,1%		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		332.770	37,8%	35%	-	-	-	2,8%	-								74,1%		
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia		548.191	62,2%																
Totale (A+B)		880.961	100%																

	Quota di fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0%	35%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	2,8%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

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

Anno finanziario 2024	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	Codice (a)	Capex assoluti (€ in migliaia)	Proporzione di Capex, anno 2024	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	Proporzione di Capex allineata alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2023	Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per energie rinnovabili	7.6 CCM	3.419	3,2%	A M	N/AM	N/ AM	N /AM	N/AM	N/AM	-	Y	-	-	-	-	Y	0%		
Capex di attività ambientalmente sostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		3.419	3,2%	3,2%													0%		
di cui abilitante		0	0%														0%		
di cui di transizione		0	0%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	25.226	23,5%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	21,4%		
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	3.449	3,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	-	Y	N	Y	Y	1,8%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	1.990	1,9%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	N	Y	Y	2,7%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	1.303	1,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	N	Y	Y	3,8%		
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	38.501	35,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	_	Y	N	N	N	N	Y	40,6%		
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		70.470	65,7%	42,2%	-	-	-	23,5%	-								70,3%		
A. Capex delle attività ammissibili della Tassonomia (A.1+A.2)		73.889	68,9%	45,4%	-	-	-	23,5%	-								70,3%		
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Capex di Tassonomia-attività non ammissibili		33.389	31,1%																
Totale (A+B)		107.278	100%																

	Quota di CapEx/Capex totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	3,2%	45,4%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	23,5%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

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

Anno finanziario 2024	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	Codice (a)	Opex assoluti (€ in migliaia)	Proporzione di Opex, anno 2024	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	Opex allineata alla tassonomia o idonea, anno fiscale 2023	Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Opex delle attività ambientalmente sostenibili (allineati alla tassonomia) (A.1)		0	0%														0%		
di cui abilitante		0	0%														0%		
di cui di transizione		0	0%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	9.628	12,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	1,9%		
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	2.435	3,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	-	Y	N	Y	Y	0,1%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	21.908	28,7%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	N	Y	Y	2,7%		
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	35.961	47,2%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	_	Y	N	N	N	N	Y	6,4%		
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		69.932	91,7%	79,1%	-	-	-	12,6%	-								11,1%		
A. Opex delle attività ammissibili della tassonomia (A.1+A.2)		69.932	91,7%	79,1%	-	-	-	12,6%	-								11,1%		
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Opex delle attività non ammissibili della tassonomia		6.331	8,3%																
Totale (A+B)		76.263	100%																

	Quota di Opex/Opex totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	79,1%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	12,6%
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 [il Gruppo].

	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 16i], 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 98% rispetto a quello del 2010, oltre che di impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la riduzione delle emissioni di Scope 3 [E1-1 14].

Il settore di SEA è infatti incluso negli indici di riferimento dell'UE allineati con l'Accordo di Parigi [E1-1 16g]. Il target di riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 del 98% 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. Il Livello 5 dello stesso programma chiede una definizione del target di Scope 3. Si rimanda al paragrafo "Riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 del 98% e gestione delle emissioni di Scope 3" di questo capitolo per un approfondimento [E1-1 16a].

Le misure per ottenere questi risultati, compresi i progressi nell'implementazione [E1-1 16j], sono presentate nel paragrafo "Misure di decarbonizzazione" di questo capitolo. Queste verranno progressivamente integrate e sviluppate - in linea con le innovazioni normative e tecnologiche attese - per poter comporre un quadro di interventi ed investimenti in grado di garantire l'ottenimento dell'obiettivo. Le principali leve di decarbonizzazione sono: l'efficienza energetica, l'elettrificazione, il passaggio ad altri combustibili e l'uso di energia da fonti rinnovabili. Si rimanda al paragrafo "Mitigazione dei cambiamenti climatici e gestione dell'energia" all'interno di questo capitolo per una spiegazione delle leve di decarbonizzazione individuate e delle principali azioni connesse [E1-1 16b].

La Strategia Energetica considera anche cambiamenti di servizi e attività fino al 2030, e possibili conseguenze sulla quantità delle emissioni: l'espansione di Malpensa Terminal 1, con 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. Inoltre, 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. Si evidenzia che le attività e gli asset SEA che comportano emissioni "locked-in" sono residuali rispetto al totale delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 e risultano connesse a specifiche tecnologie materiali necessari all'attività aeroportuale (prodotti refrigeranti per apparecchiature elettriche, prodotti ghiaccianti). Complessivamente incidono per meno del 2% 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].

La Strategia Energetica 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 nonché alle policy e ai framework sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (EU Pact for Sustainable Aviation Destination 2050), nonché obiettivi internazionali di sostenibilità.

Gli investimenti degli impianti fotovoltaici trovano riscontro negli importi rendicontati ai sensi della Tassonomia, riconducibili alle attività 7.6 Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili. Anche gli investimenti per la realizzazione di infrastrutture per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta trovano riscontro negli importi rendicontati ai sensi della Tassonomia, riconducibili alle attività 6.17 Produzione di biocarburanti e biogas per il trasporto. Entrambe sostengono gli obiettivi della Strategia Energetica [16 c].

Non si comunicano obiettivi o piani (CapEx, piani CapEx, OpEx) 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 2024-2028 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 [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) con conseguenze di lunga durata.

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;
- Rischi di riduzione del fatturato nel lungo periodo, derivante dal mancato adattamento infrastrutturale dell'aeroporto all'evoluzioni tecnologiche che coinvolgeranno gli aeromobili (es. modalità di propulsione elettrica o a idrogeno);
- 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 [SBM- 3 18].

L'analisi di resilienza, inclusa l'analisi degli scenari climatici, è stata condotta per l'elaborazione del PACC per gli Aeroporti di Linate e Malpensa nel 2024 [SBM-3 19 b] e si concentra principalmente sui rischi fisici associati ai cambiamenti climatici, escludendo la valutazione dei rischi di transizione. L'obiettivo principale è garantire la continuità operativa in vari scenari climatici futuri, affrontando vulnerabilità infrastrutturali, operative e ambientali. Nel PACC gli elementi potenzialmente esclusi sono i seguenti:

- Catena del valore a monte: fornitori di beni e servizi, come materiali utilizzati per la manutenzione e le costruzioni aeroportuali;
- 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;
- 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 7 c].

Il PACC è di fatto la risposta a un quadro di crescente severità dei driver climatici, consentendo un'analisi dei rischi fisici completa e aggiornata. Il Piano è stato progettato in modo completo per proteggere gli aeroporti dalle molteplici minacce poste 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 del 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 fine ultimo del PACC è il mantenimento della continuità operativa in vari scenari climatici, garantendo che l'aeroporto possa continuare a funzionare efficacemente e in sicurezza come snodo della rete di trasporto globale, indipendentemente dalle pressioni ambientali. Attraverso un approccio completo e basato su dati oggettivi ed aggiornabili, il Piano consente di comprendere e mitigare i rischi a cui i cambiamenti climatici espongono il sistema aeroportuale. L'approccio metodologico seguito per la redazione del PACC ha previsto una fase di identificazione dei futuri scenari climatici, una fase incentrata sull'analisi del rischio climatico, mediante l'identificazione dei potenziali impatti climatici e la loro valutazione in termini di rischio considerando probabilità di accadimento per severità del danno, una fase dedicata alla prioritizzazione efficace e allo sviluppo di specifiche azioni di risposta e, infine, una fase focalizzata sulla definizione di obiettivi di adattamento pesati e validati, sulla valutazione periodica dell'effettiva implementazione delle azioni e sull'aggiornamento del Piano per consentire flessibilità man mano che l'entità delle proiezioni climatiche e degli impatti evolvono. Il Piano è uno strumento abilitante per posizionare gli aeroporti ad un elevato standard di resilienza climatica in riferimento al comparto aeroportuale europeo. L'entità di ulteriori interventi infrastrutturali e impiantistici necessari per mitigare il rischio derivante dal cambiamento climatico sarà valutata attraverso la redazione di studi e progetti a partire dal 2025. Verrà 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].

Al fine di garantire un approccio prudenziale che tenga conto dei rischi più gravi e delle loro potenziali conseguenze sulle infrastrutture e sulle operazioni aeroportuali l'analisi di resilienza ha selezionato lo scenario climatico peggiore, rappresentato dal RCP 8.5 al 2040. Il PACC verrà revisionato ogni cinque anni eventualmente riallineando l'analisi dei rischi con gli scenari climatici ed emissivi aggiornati, alla luce delle evoluzioni future degli aspetti globali sociali, economici e mitigativi [RA 7a].

Nel PACC le proiezioni climatiche sono state eseguite su due orizzonti temporali: 2040, per il breve termine, e 2060 per il medio termine [8]:

- Scenario RCP 4.5: aumento medio di temperatura al 2100 pari a +3°C
- Scenario RCP 8.5: aumento medio di temperatura al 2100 pari a +5°C

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 il Net Zero, il PACC adotta un orizzonte temporale al 2040. Ne consegue che, attualmente, gli orizzonti temporali e i perimetri delle due strategie adottate dal Gruppo SEA, pur condividendo l'obiettivo comune di promuovere la resilienza e la sostenibilità, 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].

Stabiliti gli scenari climatici futuri, sono stati individuati gli impatti climatici prevedibili e, di conseguenza, gli asset e gli ambiti aeroportuali maggiormente rilevanti e potenzialmente esposti a tali impatti (processi operativi, infrastrutture, persone presenti in aeroporto come staff e passeggeri, ecc.). Sono stati valutati i livelli di rischio utilizzando la metodologia consolidata in ambito safety aeronautico: il rischio di ciascun binomio composto da impatto climatico con asset aeroportuale è stato definito combinando severità del danno e probabilità attesa che si verifichi il danno. Questo approccio metodologico è allineato alle linee guida del settore fornite dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile [9] (ICAO) e da ENAC [10]. Le proiezioni climatiche prevedono inverni più miti, estati più calde ed eventi di piogge estreme. A breve e medio termine, gli aeroporti dovranno affrontare un aumento delle temperature medie, delle ondate di calore, delle notti tropicali e dei giorni estivi, con una riduzione dei giorni di gelo. Si prevede un incremento delle piogge intense, che potrebbe sovraccaricare le infrastrutture di drenaggio, 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.

[8] *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.*

[9] *Climate Change: Climate Risk Assessment, Adaptation and Resilience - 2022; Safety Management Manual 4th edition 2018*

[10] *Linee Guida per la elaborazione e valutazione del safety risk assessment LG-2021/001-GEN*

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 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. Gli obiettivi sono fissati con una chiara attenzione alla sostenibilità, puntando non solo a mitigare gli impatti immediati dei cambiamenti climatici, ma anche a integrare una gestione ambientale a lungo termine nelle pratiche operative dell'aeroporto. Le azioni di mitigazione proposte comprendono studi di fattibilità idraulici ed energetici, analisi e monitoraggio continuo, aggiornamento di procedure operative e standard progettuali, integrazione della resilienza climatica nei Master Plan aeroportuali, e implementazione di sistemi integrati e predittivi di gestione. La definizione 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 non solo siano allocate in modo efficace, ma siano anche indirizzate a incrementare la resilienza dei contesti più a rischio per i cambiamenti climatici previsti sul sistema aeroporto. 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].

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

Grazie alla misurazione dell'inventario delle emissioni di Scope 1 e di Scope 2, così come alla stima delle emissioni di Scope 3, SEA ha valutato i suoi impatti effettivi sui cambiamenti climatici [20 a, AR 9].

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.

Per individuarlo, nell'analisi degli scenari è stato considerato il periodo 2021-2040 per breve termine e il periodo 2041-2060 per il medio termine [RA 11 a, 13 b]. Sono stati individuati 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].

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, RA 11 c].

Gli eventi climatici estremi che generano il rischio fisico sono stati individuati attraverso il PACC utilizzando gli studi climatici e l'analisi di rischio climatico degli aeroporti di Linate e Malpensa. Il PACC guida la pianificazione strategica e finanziaria per la gestione del rischio

climatico [IRO-1 20 b ii; RA 11 a; RA 11 b; RA 11 c; RA 11 d; RA 13 a], definito a partire dallo scenario RCP 8.5[11] [IRO-1 20 b; 20 b i]. 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.

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 [IRO-1 20 c] [RA 12 c] [IRO-1 21] [RA 13].

Il Risk Assessment ERM [IRO-1 20 c i] ha passato al vaglio tutti gli attivi e le attività del Gruppo SEA [RA 12 a]. Gli eventi di transizione sono stati individuati nel breve, medio e lungo periodo, ma sono stati valutati in termini di probabilità ed entità [RA 12 b] 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 possono essere così classificati:

Rischi di natura politica e giuridica:

- 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 e strategico causato dalla dipendenza dalle risorse energetiche (fonti fossili), scarse e potrebbero essere disincentivate negli anni.

Rischi di natura tecnologica:

- Rischi di riduzione del fatturato nel lungo periodo derivanti dal mancato adattamento infrastrutturale dell'aeroporto alle evoluzioni tecnologiche che coinvolgeranno gli aeromobili (es. modalità di propulsione elettrica o a idrogeno).

Rischi di mercato:

- Rischio economico dovuto all'aumento dei costi dei fornitori legato alla loro dipendenza dalle fonti fossili [IRO-1 20 c i] [RA 12 a].

Nell'ambito della stesura della Strategia Energetica sono stati declinati strumenti, obiettivi e tempistiche. Non sono stati individuati attivi o 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" di questo capitolo per un approfondimento [RA 12 d].

Il Contratto di Programma ha permesso di individuare l'opportunità reputazionale legata al raggiungimento del target di riduzione delle emissioni del Gruppo SEA, compatibile con le limitazioni del riscaldamento globale a 1,5°C [IRO-1 20 c; 20 c i] ed è stata stimata sulle revenues aziendali costituite dai ricavi Aviation regolati [IRO-1 20 c ii].

[11] *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. Si consideri lo scenario peggiore preparandosi adeguatamente ai pericoli potenzialmente più severi dei cambiamenti climatici, e minimizzando il rischio di sottovalutare possibili conseguenze [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 baseline, 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 b; RA 13 d; RA 21].*

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P] [E1-2]

Il Gruppo SEA si impegna a ridurre in modo significativo le emissioni sotto il proprio controllo, sia dirette (Scope 1) che indirette (Scope 2, connesse agli usi energetici), per conseguire l'obiettivo Net Zero entro il 2030 per entrambi gli aeroporti. Questo impegno è sancito nella Politica Ambientale ed Energetica che affronta in modo integrato le sfide legate al cambiamento climatico [E1-2 25 a]. In quest'ottica, garantisce la conformità ai requisiti normativi e agli standard applicabili riguardanti l'ambiente e l'efficienza energetica, inclusi schemi e certificazioni volontari e condizioni dei processi autorizzativi ambientali, e introduce soluzioni di realizzazione e manutenzione 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 dell'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).

Particolare rilievo è dato alle iniziative a supporto dell'introduzione dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) e ai contributi per la costruzione delle roadmap nazionali ed europee. Queste roadmap sono fondamentali per trasformare i processi aeroportuali e accogliere i futuri aeromobili a zero emissioni, che includono quelli a propulsione elettrica, ibrida a idrogeno e a combustione di idrogeno. Relativamente alle emissioni legate all'accessibilità, il Gruppo SEA collabora da anni per lo 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. Il Gruppo SEA si è attivato per implementare e monitorare il proprio PACC, basato sulla valutazione dei rischi derivanti dalle prevedibili evoluzioni delle condizioni climatiche, definendo azioni di risposta e obiettivi di adattamento per conseguire un elevato standard di resilienza climatica. Infine, si adopera per considerare i rischi ambientali e di transizione verso un'economia a basse emissioni, correlati ai processi aeroportuali propri e della value chain, e migliorare le performance ambientali ed energetiche, al fine di minimizzare penalizzazioni della continuità operativa e dello sviluppo delle infrastrutture e altri rischi e cogliere le opportunità regolatorie e finanziarie connesse all'incremento della sostenibilità [MDR-P 65 a]. La Politica Ambientale ed Energetica, consultabile sul sito internet di SEA - Sezione Sostenibilità [12] [MDR-P.65 f], si applica al Gruppo SEA, coprendo sia l'aeroporto di Malpensa che quello di Linate, e includendo attività legate al trasporto terrestre, alle operazioni aeroportuali e al trasporto aereo riferibile al Gestore, estendendosi inoltre a dipendenti, fornitori e clienti Non Aviation [MDR-P.65 b]. Vengono considerati i benefici ai principali portatori di interesse attraverso lo sviluppo congiunto di soluzioni con enti regolatori e partner Aviation, il coinvolgimento attivo di tutti gli attori del sistema aeroportuale, un ascolto e una comunicazione trasparente con interlocutori esterni, e una partecipazione proattiva a programmi nazionali e internazionali per promuovere la sostenibilità ambientale e il rispetto del territorio [MDR-P.65 e]. 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 verifiche interne ed esterne, e manterrà l'impegno assunto nella diffusione verso gli stakeholder di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti milanesi, in una logica di progressivo miglioramento del governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del Gruppo [MDR-P.65 a]. Adottando la Politica, SEA è conforme anche con la certificazione ISO 14001 e ISO 50001, oltre che con il Programma ACA, assicurando la conformità ai requisiti normativi [MDR-P.65 d].

Azioni [E1-3] [MDR-A]

ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Azioni nel Progetto Re-MXP

All'interno del Progetto Re-MXP [13] (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), ci sono due interventi proficui, descritti a seguire, a gestire il

[12] *https://milanairports.com/sites/default/files/2025-03/Politica%20ambientale%20ed%20energetica%2031.01.2025.pdf*

[13] *https://milanairports.com/it/sostenibilita/tutti-i-progetti-sea/re-mxp*

rischio di perdita di ricavi causati da interruzioni per eventi climatici eccezionali, in linea con quanto dal Piano Industriale Integrato di SEA 2024-2028, che prevede il pillar "climate adaptation" [68 a].

Fin dal 2022, [68 c] SEA sta progressivamente migliorando il sistema di drenaggio in cinque aree del sedime per ridurre il rischio di inondazioni; migliorando la resilienza dello scalo di Malpensa rispetto ai rischi naturali [68 a], aggiornando tutto il sistema di drenaggio acque aeroportuale con benefici anche alle terze parti che operano in aeroporto [68 b]. Si prevede di completare l'intervento nel 2026 [68 c]. Questi interventi sono parte del Work Package (WP) 3 nell'ambito del Progetto. I progressi di Re-MXP sono comunicati in base a quanto richiesto dal programma CEF 2 Transport; nel 2024 sono iniziati i lavori relativi ai progetti specifici di "Terminal 1" e di "Viabilità fronte Sheraton", la cui conclusione è prevista nel 2025 [68 e].

In aggiunta, nel 2026 [68 c] verrà completato e implementato un sistema di "smart monitoring" dello scalo di Malpensa [68 b] come previsto nel più ampio WP 5, che provvederà a un 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 a]. La comunicazione dei progressi avverrà in linea con le richieste del programma CEF 2 Transport; nel 2024 sono stati installati i sensori presso gli interventi realizzati in precedenza in zona Malpensa Cargo City [68 e].

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 2024 per i sistemi di drenaggio sono stati investiti €1.212.534, e si prevede di realizzare un investimento di €2.200.000 nel 2025 [MDR-A 69 a, b, c]. Per il sistema di "smart monitoring", l'investimento del 2024 è ammontato a €2.743.910, e nel 2025 sarà pari a €2.910.515 [MDR-A 69 a, b, 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 107.000 tCO_2eq al 2030 rispetto la baseline del 2010 [29 b] e trovano copertura finanziaria nel Piano Industriale Integrato [RA 21]. Al 31.12.2024 la riduzione delle emissioni GES ottenuta è pari a 40.737 tCO_2eq [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.

Efficienza energetica	Avvio della realizzazione dei progetti di efficientamento energetico degli impianti operanti all'interno degli edifici
Elettrificazione	Sostituzione flotta con mezzi a basse emissioni (elettrici e ibridi) Avvio della realizzazione di infrastruttura per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta
Uso di energia da fonti rinnovabili	Avvio della realizzazione Parco FV Linate Utilizzo di energia elettrica e termica green derivante dall'acquisto di GO
Passaggio ad altri combustibili	Predisposizione infrastrutturale per l'approvvigionamento di HVO Avvio all'incentivazione all'utilizzo di SAF da parte dei vettori Avvio della produzione e distribuzione di idrogeno verde per i mezzi aeroportuali Supporto alla definizione roadmap italiana per una transizione energetica sostenibile

[29 a]

L'attenzione del Gruppo SEA verso l'implementazione della Strategia Energetica si evince anche dalle risorse finanziarie allocate per gli impianti fotovoltaici e la realizzazione di infrastrutture per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta. Si rimanda al capitolo EU Taxonomy per approfondimenti relativi al 2024 [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)

Al fine di raggiungere il target di riduzione delle emissioni di Scope 1 [68 a], nel 2023 SEA ha iniziato ad aggiornare [68 c] la flotta con mezzi low carbon per facilitare la mitigazione del cambiamento climatico e l'efficienza della mobilità dei mezzi operativi [68 a].

Tra il 2023 e il 2024 il parco veicoli di Linate e Malpensa [68 b] è stato rinnovato con la sostituzione di 159 veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida, oltre alla sostituzione di 13 bus interpista diesel con modelli elettrici. Nel 2024 sono stati immessi in flotta auto elettriche (27 a Linate e 65 a Malpensa) e auto ibride (36 a Linate e 31 a Malpensa) in sostituzione delle precedenti. Inoltre, nel 2024 è stato immesso nella flotta operativa un ambulift elettrico [68 e]. Il parco veicoli è stato di fatto completamente rinnovato e dal 2025 in poi il rinnovo della flotta veicoli e mezzi operativi proseguirà sistematicamente sulla base delle esigenze di sostituzione dei mezzi a fine vita/contratto. Per i mezzi operativi nel 2025 si prevede l'inserimento nella flotta di veicoli operativi di 9 bus interpista, 6 ambulift e 2 trattori elettrici.

Le spese operative del Gruppo SEA nel 2024 assegnate a questa azione sono pari a €1.384.702 [MDR-A 69 b]; per il 2025 sono pianificate spese operative per €1.751.126 [MDR-A 69 c].

Avvio della realizzazione dei progetti di efficientamento energetico degli impianti operanti all'interno degli edifici. Avvio della realizzazione Parco FV Linate. Utilizzo di energia elettrica e termica green derivante dall'acquisto GO

Per intervenire puntualmente sulle emissioni di Scope 2, SEA ha progettato tre interventi per la decarbonizzazione e l'efficienza energetica sulle proprie operazioni.

È in corso di realizzazione un progetto di efficientamento energetico degli impianti all'interno degli edifici, grazie alle quali si prevede una diminuzione di 10.000 tCO_2 a regime. L'efficientamento energetico degli edifici, già iniziato nel 2023 e con termini di completamento al 2026 [68 c], include presso Malpensa Terminal 1 la sostituzione di corpi illuminanti di tipo convenzionale con LED ad alta efficienza nell'area passeggeri, mentre a Linate il revamping delle Unità di Trattamento Aria (UTA) e l'efficientamento dei gruppi frigo elettrici [68 a; 68 b].

Al 2024 è stato sostituito il 70% delle illuminazioni e sarà completato entro il 2025, mentre le attività di efficientamento su Linate saranno completate entro il 2026 [68 c, e].

Dal 2023 [68 c] coerentemente con la propria Strategia Energetica, SEA ha predisposto l'acquisto di energia elettrica e termica green con Garanzie di Origine (GO) e la realizzazione di impianti fotovoltaici all'interno dei sedimi aeroportuali [68 a; 68 b]. Per conseguire il target Net Zero il ricorso alle GO salirà fino al 100% dei consumi energetici nel 2030, al netto dell'autoconsumo di energia elettrica rinnovabile autoprodotta [68 c]. Dopo il 2030 si confermerà il ricorso alle GO per il mantenimento dello status Net Zero. L'utilizzo delle GO per il Gruppo SEA copre tutti gli ambiti di attività dei due aeroporti [68 b]. In aggiunta, è previsto l'utilizzo di un PPA (Power Purchase Agreement) per l'acquisto sul medio-lungo periodo di energia elettrica rinnovabile certificata [68 a, b, c].

Si prevede che l'impianto fotovoltaico di Linate (da 5,8 MWp) e di Malpensa (potenza da definire) produrranno circa 25 GWh all'anno di energia elettrica [68 a; 68 b].

Nel 2024 per Linate è stato completato il progetto esecutivo e l'iter autorizzativo a seguito dell'approvazione della variante del Master Plan prevista entro il 2025 [68 b, c, e]. Invece per Malpensa è stato approvato il Master Plan al 2035 la cui progettazione e procedure autorizzative sono previste tra il 2025 e il 2026 con realizzazione entro il 2027 [68 b, c, e].

Per la realizzazione dei progetti di efficientamento energetico nel 2024 è stato fatto un investimento pari a €5.518.042 [MDR-A 69 b] e per il 2025 è previsto un investimento di €7.840.000 [MDR-A 69 c]. Per la realizzazione degli impianti fotovoltaici nel 2024 l'investimento è stato pari a €3.419.726 [MDR-A 69 b], per il 2025 si prevede un investimento di €2.525.000 e spese operative pari a €59.200 per la manutenzione dell'impianto nello scalo di Linate [MDR-A 69 b]. Infine, l'acquisto di energia elettrica e termica green ha comportato nel 2024 spese operative per €87.580 [MDR-A 69 b]; nel 2025 saranno €74.156 [MDR-A 69, 69 c]

Avvio della realizzazione di infrastruttura per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta; Predisposizione infrastrutturale per l'approvvigionamento di HVO. Avvio all'incentivazione all'utilizzo di SAF da parte dei vettori. Avvio della produzione e distribuzione di idrogeno verde per i mezzi aeroportuali. Supporto alla definizione roadmap italiana per una transizione energetica sostenibile

Come predispone la Politica Ambientale ed Energetica, SEA aspira a promuovere soluzioni sostenibili ai propri stakeholder, specialmente tra i partner Aviation che gestiscono mezzi e aeromobili. SEA ha elaborato un piano d'azione per lo sviluppo di infrastrutture ed incentivi per la sostenibilità del trasporto aereo: la predisposizione per l'approvvigionamento di carburanti a basse emissioni (HVO) e l'incentivazione all'utilizzo del SAF da parte dei vettori [68 a].

Dal 2023 [68c] è in corso l'installazione di 94 stazioni di ricarica elettrica, di cui 31 a Linate e 63 a Malpensa, sia air-side che land-side, per alimentare mezzi operativi di SEA e degli handlers, e 100 prese di ricarica intelligenti (Smart Power Sockets) per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (Ground Support Equipment - GSE) entro il 2025 [68 b; 68 c]. Al 2024 sono state messe a disposizione 72 colonnine di ricarica, di cui18 a Linate e 54 a Malpensa [68 e].

Nel 2024 [68 c] è stata avviata la realizzazione di infrastrutture per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta [68 a]. Specificamente, si prevede che saranno installati entro il 2025 84 Aircraft Ground Power Unit (AGPU), di cui 34 a Linate, già completate, e 50 a Malpensa, di cui 15 giù installate [68 b, c, e].

I due intervenenti rientrano nel progetto europeo e-MAGO e hanno richiesto un finanziamento pubblico di €4,401 mln per un totale di €14,67 mln [MDR-A 69 a]. Per l'installazione di stazioni di ricarica elettrica sia dei veicoli che degli aeromobili in sosta nel 2024 è stato fatto un investimento di €330.782 [MDR-A 69 b]; per il 2025 è previsto un investimento di €2.330.000 e spese operative per la manutenzione delle colonnine di ricarica di €22.718 [MDR-A 69 c] [MDR-A 69].

Dal 2022 è attivo un progetto per consentire la distribuzione di carburanti HVO per i veicoli e i mezzi di terra [68 a, c]. L'utilizzo di HVO al posto del gasolio permette la riduzione delle emissioni di CO_2 (circa 80%) considerando il ciclo di vita del prodotto. Nel corso del 2024 SEA ha avviato la riconfigurazione dei propri distributori di carburante airside per veicoli e mezzi operativi al fine di avviare l'erogazione di HVO, che è stata completata per Malpensa e verrà completata nel 2025 per Linate [68 b, c, e]. Nel 2024 le spese operative impegnate per questa azione sono pari a €2.859 [MDR-A 69 b]. Non sono previste risorse finanziare per il futuro [MDR-A 69 c] [MDR-A 69].

Nell'ambito del progetto Horizon "Green Airports" denominato hOLGA (hOListic Green Airport), avviato nel 2021 [68 c], SEA sta realizzando un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno verde nel sedime aeroportuale di Malpensa in forma sperimentale [68 a, b] che sarà completato nel 2025 [68 c]. Inizialmente destinato ad alimentare un autobus della flotta che opera il servizio navetta tra Malpensa Cargo City e Malpensa Terminal 2, è in valutazione la successiva riconfigurazione dell'impianto per alimentare i mezzi per i servizi di rampa, identificati in 6 veicoli di servizio, 1 ambulift e 2 Cobus, con entrata in servizio tra il 2027 e il 2029 [68 a, b, c]. L'azione rientra nel progetto europeo hOLGA a fronte di un finanziamento pubblico di €1,2 mln [MDR-A 69 a]. Nel 2024 è stato fatto un investimento di €35.581 e sono stati impegnati €5.586 di spese operative [MDR-A 69 b]. Per il 2025 è previsto un investimento di €1.000.00 e €159.000 di spese operative [MDR-A 69] [MDR-a 69 c].

SEA, in collaborazione con ENI, tra il 2022 e il 2024 negli aeroporti di Linate e Malpensa ha reso possibile per le compagnie aeree rifornirsi con carburante Jet A1 in miscela con SAF (Sustainable Aviation Fuel) [68 a, b, c]. Per favorire l'adozione di questo combustibile sostenibile, SEA ha varato un Support Program per l'utilizzo di SAF, supportando le compagnie aeree che operano il traffico di linea, charter e/o cargo presso gli aeroporti milanesi, agevolando l'avvio di un mercato nazionale e di una nuova filiera industriale. Il programma ha previsto un contributo pari a €500/t di "SAF puro" acquistato dai vettori nel 2023, innalzato a €800/t nel 2024. Il fondo totale aperto e finanziato da SEA tra il 2022 e il 2023 è stato pari a €1.000.000 [MDR-A 69 a].

Il SAF fornito negli aeroporti milanesi rispetta le stringenti caratteristiche qualitative previste dalla normativa europea RED II per una riduzione delle emissioni "life cycle" di CO_2 del 75% rispetto al Jet A1 fossile. La ripartizione dei contributi agli operatori è avvenuta con criteri di trasparenza, proporzionalità e non discriminazione [68 a, b, c]. Il programma di supporto SAF di SEA ha permesso l'erogazione negli aeroporti milanesi di circa 942 t di SAF puro tra il 2022 e il 2024, evitando circa 3.400 tCO_2.

Dal 2025 in avanti, con l'implementazione del regolamento RefuelEU Aviation 2023/2405 l'impiego di SAF è

obbligatorio per una quota minima del 2% del carburante avio erogato. SEA garantisce in ogni caso la disponibilità di SAF presso i suoi aeroporti, ma senza sostegni economici in quanto vietati dalla normativa europea [MDR-A 69 c].

Per realizzare questa azione nel 2024 sono state assegnate spese operative per €311.000 di cui €276.000 di contributo SAF [MDR-A 69. 69 b].

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 industriali (20 per SEA) sotto la supervisione di ENAC [68 a, b]. Lo scopo del progetto può riassumersi nel coinvolgimento attivo degli operatori aeroportuali, nella realizzazione di uno studio di fattibilità per l'implementazione dell'idrogeno negli hub aeroportuali e nella stimolazione di un'analisi completa della filiera, che comprenda produzione, stoccaggio e usi finali. Inoltre, il progetto prevede la selezione di casi di studio per effettuare una gap analysis e identificare le barriere all'implementazione, nonché la redazione di linee guida nazionali per l'implementazione dell'idrogeno negli aeroporti, al fine di scalare e replicare le esperienze. In particolare, è stata sviluppata l'analisi della domanda di idrogeno, produzione e scenari futuri per utilizzo nel settore aviation. Il coinvolgimento di SEA è terminato a ottobre [68 c].

Le spese operative allocate al progetto SAVES nel 2024 sono pari a €89.280 [[MDR-A 69, 69 b].

Accessibilità a basso impatto climatico [MDR-A] [E1-3]

Relativamente al perimetro delle emissioni legate all'accessibilità, 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].

A Malpensa nel corso del 2024 [68 b, c] sono proceduti i lavori per la conclusione del nuovo collegamentoT2-Gallarate finalizzato principalmente al rafforzamento e all'incremento del servizio ferroviario e anche al conseguente ampliamento dell'offerta verso Milano e 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. La conclusione dell'intervento è prevista entro il 2025 [68 a, b, c, e].

A Linate nel corso del 2024 è stata completata e aperta al pubblico [68 b, e] l'intera tratta della Linea Metropolitana M4 "blu" dalla stazione di S. Cristoforo a quella di Linate Aeroporto. Il completamento della tratta, di competenza della Metropolitana Milanese con la collaborazione di SEA, amplia le interconnessioni con le altre linee della rete metropolitana e ferroviaria già esistenti. Inoltre, Metropolitana Milanese e SEA stanno progettando il prolungamento della Linea M4 da Linate Aeroporto a Segrate AV che, in base ai programmi comunali, dovrebbe essere completata entro il 2032 [68 b, c].

Non si comunicano risorse finanziare rilevanti attuali o future del Gruppo SEA assegnate a questa azione [MDR-A 69].

Target [MDR-T] [E1-4]

ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel contesto del Progetto Re-MXP, non si comunica un target rilevante ai fini di questa Rendicontazione. Invece, si esplicita l'avanzamento dei Work Packages connessi agli interventi per il contenimento dei rischi climatici divulgando l'avanzamento economico. Nel WP 3, relativo ai lavori di miglioramento del sistema di drenaggio acque meteoriche l'avanzamento economico è pari al 6,39%; nel WP 5, relativo al sistema di smart monitoring, l'avanzamento economico è pari al 8,07% [MR-T 81 b, 81 b.i, b.ii].

MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 del 98% e gestione delle emissioni di Scope 3

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].

Coerentemente all'impegno formalizzato nella Politica Ambientale ed Energetica per la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'efficienza energetica, il Gruppo SEA si è posto l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 market-based del 98% al 2030, equivalente a 104.578 tCO_2eq [80 e], degli aeroporti di Linate e Malpensa [80 a, b, c], rispetto le emissioni del 2010 pari a 109,4 tCO_2eq [80d; E1-4 33; E1-4 34 a; E1-4 34 b].

L'impegno preso da SEA nel raggiungere il Net Zero al 2030 è riferito alle proprie emissioni dirette: lo Scope 1 contribuisce per il 7%, lo Scope 2 per il 93%. La riduzione delle emissioni di Scope 1 è conseguita attraverso l'elettrificazione, sostituendo il parco auto tradizionale con mezzi a basse emissioni. Lo Scope 2 è conseguito attraverso la decarbonizzazione dei vettori energetici, sia termici che elettrici, in linea con la Strategia Energetica del Gruppo SEA al 2030, utilizzando come leve l'efficienza energetica e l'uso di energia da fonti rinnovabili [E1-4 34 f, E1-4 11 b].

SEA ha formulato un obiettivo di riduzione delle emissioni a lungo termine, allineandosi all'IPCC e agli obiettivi dell'Accordo di Parigi per limitare l'aumento della temperatura media globale e a non superare 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali [80 f; 80 g; E1-4 34 e; E1-1 16 a; E1-4 RA 30 c].

Il target è in linea rispetto il raggiungimento senza aver registrato cambiamenti significativi. 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 2024 si mantengono stabili in quanto è aumentato il livello di consumi di energia rinnovabile acquistata per compensare un aumento dei consumi energetici. Questi aumenti sono stati determinati da svariati fattori quali l'incremento del traffico aeroportuale, le condizioni climatiche e il cambiamento del perimetro degli asset [80 j].

Il target è stato definito in linea 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. Questo programma globale di certificazione della gestione delle emissioni di CO_2 per gli aeroporti fornisce agli stessi un quadro comune per la gestione attiva delle emissioni, promuovendo la condivisione di conoscenze e l'adozione di pratiche sostenibili. Ci sono diversi elementi che gli aeroporti devono considerare per definire un obiettivo ambizioso ma realistico, innanzitutto lo scenario futuro delle emissioni che si verificherebbe senza interventi significativi di riduzione. Questo potrebbe includere la considerazione di:

- 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 [34 e, 16 a].

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 [80 f].

In aggiunta, è richiesto 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, sia attraverso i loro piani di riduzione sia attraverso misure avviate dall'operatore aeroportuale. SEA ha sviluppato il piano includendo tutte le parti interessate che sono responsabili di un contributo significativo all'impronta di Scope 3 [80 h].

Il target di riduzione è coerente con il perimetro dell'inventario delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 certificato da ACA, quindi garantisce che tutte le emissioni dirette e indirette da energia acquistata siano incluse. Il Programma 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 [34 b]. Il valore base, che è rimasto invariato dal 2010 così come l'anno base [RA 25 b], considera le emissioni di Scope 1 e Scope 2. Il valore base, che è stato accettato dal Programma, è un valore assoluto definito come somma delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 calcolate sulla base del consuntivo dell'anno solare 2010 del consumo energetico termico ed elettrico e specifici coefficienti di emissione e consuntivo di quantità di carburante e prodotti chimici e relativi specifici coefficienti di emissione. 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 [RA 25 a].

Non è ancora stato definito un target sulla riduzione di emissioni indirette di Scope 3. Per ottemperare al livello 4+ Transition, il Programma ACA richiede il perseguimento di obiettivi sulle emissioni dirette. Di contro le emissioni di Scope 3 sono generate da attività di terzi che operano nel sedime aeroportuale o al di fuori di esso, sulle quali SEA non ha a disposizione opportune leve per definire una traiettoria di riduzione. Tuttavia, questo livello di accreditamento presuppone un impegno nella riduzione anche delle emissioni di Scope 3,

agendo in sinergia con i propri stakeholder all'interno dello Stakeholder Partnership Plan volto a sensibilizzare ed influire attivamente sulle emissioni indirette, ma senza definire obiettivi specifici [MDR-T 72]. Tra le attività di maggiore impatto realizzate da SEA c'è il programma di supporto economico all'utilizzo di SAF promosso nel biennio 2023-2024. In questo contesto, SEA monitora anche le proprie emissioni indirette e le include nella propria carbon footprint che presenta ad ACA [MDR-T 81].

Inoltre, si monitorano le azioni di accessibilità a basso impatto climatico descritte in questo capitolo che sono in fase di revisione in coerenza con la Politica Ambientale ed Energetica, e nello specifico, l'impegno al contenimento delle emissioni di Scope 3. Pertanto, al momento non è espressamente indicato un obiettivo quantitativo misurabile di adattamento al cambiamento climatico [MDR-T 81]

Metriche

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO [E1-5]

Tabella - Consumi e mix energetico (in MWh) (obbligatorio) [E1-5.37] [E1-5.38] [E1-5.RA 34] [E1-5.39]

	2024
Consumo totale di energia	**388.625**
Consumo totale di energia da fonti fossili	**320.374**
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	9.508
Consumo di combustibile da gas naturale	564
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	310.302
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	82,44%
Consumo da fonti nucleari	**-**
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	**68.251**
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.)	23
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	68.228
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	-
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	17,56%
Produzione di energia da fonti non rinnovabili	**-**
Produzione di energia da fonti rinnovabili	-
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività	388.625

Tutti i dati riportati 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_2 nell'inventario nazionale UNFCCC"[14] (media dei valori degli anni 2021-2023) [MDR-M 77a]. 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 77b].

[14] *Fonte: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO_2 nell'inventario nazionale UNFCCC" https://www.ets.minambiente.it/Download/237/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202021-2023_v1.pdf*

Tabella (volontaria) - Intensità energetica in base ai ricavi netti [E1-5 RA37]

Il Gruppo SEA opera in un settore classificato ad alto impatto climatico secondo quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2023/137 [15]. 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].

Intensità energetica rispetto ai ricavi netti	2024
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività (MWh/migliaia di euro)	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].

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

Durante l'anno solare 2024 [RA 42 c], l'andamento delle 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 2024, 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 2024, 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_2 nell'inventario nazionale UNFCCC" [16] (media dei valori degli anni 2021-2023). Per il gasolio per autotrazione e la benzina, sono stati utilizzati i fattori di emissione del DEFRA [17] [E1-6 RA 39 b] [MDR-M 77 a]. SEA non genera emissioni biogeniche di Scope 1, in quanto non produce energia mediante la combustione o la degradazione delle biomasse [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 relative al consumo di energia elettrica per l'approccio "location-based" è stato utilizzato il fattore di emissione nazionale ISPRA [18] pari a 0,258 tCO_2eq/MWh [19] [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: 0,349 tCO_2eq/MWh per Malpensa; 0,355 tCO_2eq/MWh per Linate. La quota residuale di energia elettrica prelevata dalla rete esterna (in caso di temporaneo disservizio dei gruppi di generazione del fornitore) è stata calcolata utilizzando il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale, per l'Italia nel 2024 pari a 0,501 tCO_2eq/MWh [20] [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 scali comunicati a gennaio 2025: 0,12675 tCO_2eq/MWh per Malpensa; 0,12652 tCO_2eq/MWh.

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

Nelle 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

[15] *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*

[16] *Fonte: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO_2 nell'inventario nazionale UNFCCC" https://www.ets.minambiente.it/Download/237/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202021-2023_v1.pdf*

[17] *Fonte: Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6722567487df31a87d8c497e/ghg-conversion-factors-2024-full_set__for_advanced_users__v1_1.xlsx*

[18] *Fonte: "Efficiency and decarbonization indicators in Italy and in the biggest European Countries" ISPRA 2024 https://www.isprambiente.gov.it/files2024/pubblicazioni/rapporti/r404-2024.pdf*

[19] *Fonte: Fonte AIB - European Residual Mixes 2023 (Ver. 1.0 2024-05-30) https://www.aib-net.org/sites/default/files/assets/facts/residual-mix/2023/AIB_2023_Residual_Mix_FINALResults09072024.pdf*

[20] *Fonte: Fonte AIB - European Residual Mixes 2023 (Ver. 1.0 2024-05-30)*

elettrico che termico del 2024, SEA ha acquistato una quota energetica con GO pari a 34.478 MWh, al fine di raggiungere il target di emissioni annuale. Inoltre, grazie al contratto di energia termica in vigore con A2A Airport Energy sottoscritto nel 2022, è possibile usufruire di quantitativi prestabiliti di energia termica green, inclusi nel prezzo di fornitura, per i primi tre anni di contratto (ottobre 2022 - settembre 2025). Nella fattispecie, la quota di energia termica green riferita al 2024 ammonta a 33.750 MWh. Nel complesso, l'energia rinnovabile certificata corrisponde ad oltre il 17% delle emissioni legate al consumo energetico totale [E1-6 RA 45 d].

Le categorie di emissioni di Scope 3, incluse nell'inventario sono: beni e servizi acquistati, beni strumentali, rifiuti generati nel corso delle operazioni, viaggi d'affari, pendolarismo dei dipendenti, trasporto a valle, uso dei prodotti venduti, attivi in leasing a valle e investimenti. [E1-6 RA 46 i]. Per quanto riguarda le modalità di calcolo delle emissioni delle categorie di Scope 3:

1. Beni e servizi acquistati: metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
2. Beni strumentali: metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni: le emissioni derivanti dal consumo di acqua e dal suo scarico in fognatura e le emissioni associate ai rifiuti solidi prodotti negli aeroporti di Linate e Malpensa, sono calcolate moltiplicando rispettivamente i m^3 di acqua scaricata e le tonnellate di rifiuti prodotti per i fattori di emissioni [21] [E1-6 RA 39 b];
6. Viaggi d'affari: le emissioni legate ai voli aziendali dei dipendenti sono calcolate in base alla distanza e al tipo di volo (nazionale, internazionale e intercontinentale) usando il "GHG Protocol: Transport Tool, V7" [22] [E1-6 RA 39 b];
7. Pendolarismo dei dipendenti: le emissioni legate all'accesso dello staff 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 "pax.km", che rappresenta i passeggeri per chilometro, e infine si moltiplicata per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo;
9. Trasporto a valle: le emissioni legate agli spostamenti 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.), calcolando la grandezza "pax. km", che rappresenta i passeggeri per chilometro, e moltiplicando per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo; per 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. Attivi in leasing a valle: le emissioni vengono calcolate in base al consumo di energia termica ed elettrica ceduta a terzi per i rispettivi fattori di emissione (235,6 gCO_2/kWh); le emissioni dei veicoli operativi (handlers operating vehicles), che utilizzano benzina 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" sono calcolate utilizzando input provenienti dalle attività specifiche (1%) [E1-6 RA 46 g].

[21] *Fonte: DEFRA*
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6722567487df31a87d8c497e/ghg-conversion-factors-2024-full_set__for_advanced_users__v1_1.xlsx
[22] *Fonte: GHG Protocol: Transport Tool, V7*

Dall'inventario sono escluse le seguenti categorie, in quanto non facenti parte delle attività di SEA: servizi di cloud computing e di data center, attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito Scope 1 o Scope 2), trasporto e distribuzione a monte, attivi in leasing a monte, trasformazione dei prodotti venduti, trattamento di fine vita dei prodotti venduti e franchising [E1-6 RA 46 i]. Nello specifico, sono state considerate non rilevanti per SEA per i seguenti motivi:

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;

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 non genera emissioni biogeniche di Scope 3 [E1-6 RA 46 j].

L'accreditamento ACA al livello 4+ presuppone una verifica formale da parte di un certificatore terzo ogni tre anni. In aggiunta, SEA ha deciso di richiedere annualmente la certificazione della propria carbon footprint da parte di un ente terzo [MDR-M 77 b].

Tabella (obbligatoria) - Emissioni di gas serra (in tCO_2eq) [E1-6.48] [E1-6.49] [E1-6.51] [E1-6.52]

	Retrospettiva		Traguardi e anni-obiettivo	
	Anno base 2010	2024	2030	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni di GES di ambito 1				
Emissioni lorde di GES di ambito 1 (tCO_2eq)	5.946	3.875	4.806	-1%
Emissioni di GES di ambito 2				
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sulla posizione (tCO_2eq)	-	61.270	-	-
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sul mercato (tCO_2eq)	103.438	62.388	0	-5%
Emissioni significative di GES ambito 3				
Emissioni indirette lorde di GES (ambito 3) (tCO_2eq)	-	5.116.141	-	-
1. Beni e servizi acquistati	-	46.485	-	-
[Sottocategoria facoltativa: Servizi di cloud computing e di data center]	-	-	-	-
2. Beni strumentali	-	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	-	365	-	-
6. Viaggi d'affari	-	195	-	-
7. Pendolarismo dei dipendenti	-	69.241	-	-
8. Attivi in leasing a monte	-	-	-	-
9. Trasporto a valle	-	356.788	-	-
10. Trasformazione dei prodotti venduti	-	-	-	-
11. Uso dei prodotti venduti	-	4.602.977	-	-
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	-	-	-	-
13. Attivi in leasing a valle	-	12.028	-	-
14. Franchising	-	-	-	-
15. Investimenti	-	2.478	-	-
Emissioni totali di GES	**-**			
Emissioni totali di GES (basate sulla posizione) (tCO_2eq)	-	5.181.285	-	-
Emissioni totali di GES (basate sul mercato) (tCO_2eq)	-	5.182.403	-	-

Tabella (volontaria) - Intensità di GES in base ai ricavi netti [E1-6.RA 54]

Intensità di GES rispetto ai ricavi netti	2024
Emissioni totali di GES (in base alla posizione) rispetto ai ricavi netti (tCO_2eq/migliaia di euro)	6,295
Emissioni totali di GES (in base al mercato) rispetto ai ricavi netti (tCO_2eq/migliaia di euro)	6,296

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

Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio [E1-7].

Il Gruppo SEA acquista crediti di carbonio entro il primo trimestre dell'anno di esercizio successivo [RA 64], al fine di finanziare la riduzione delle proprie emissioni di GES rispetto l'anno di rendicontazione [E1-7 56 b]. Per compensare le emissioni del 2023, nel 2024 sono stati acquistati 67.000 crediti di carbonio. Lo stesso numero di crediti è previsto per il 2025, per bilanciare le emissioni dell'anno precedente [E1-7 56 b; E1-7 59 a].

In base alla Strategia Energetica del Gruppo, si prevede di cancellare crediti di carbonio per compensare 317.067 tCO_2eq dal 2025 al 2030 [E1-7 59 b, E1-7 RA 61].

In conformità alle linee guida ACA [E1-7 61 c, RA 62 a, RA 62 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 in misura decrescente fino al 2030 per compensare le emissioni residue di Scope 1 e Scope 2. Otre il 2030, raggiunto il Net Zero, si prevede di continuare per compensare le emissioni non eliminabili "bloccate" e mantenere il Net Zero negli anni a venire, con orizzonte 2050 [E1-7 AR 61] [E1-7 61 a, b].

Previa comunicazione ad ACA, SEA richiede annualmente a un ente terzo indipendente di verificare e certificare la correttezza di input e metodologia di calcolo, in aggiunta al periodico audit del Programma che avviene ogni tre anni [MDR-M 77 b].

Tabella (volontaria) - Carbon Credits cancellati nell'anno di rendicontazione [E1-7.RA 62]

Crediti di carbonio cancellati nell'anno di riferimento	2024
Totale (tCO_2eq)	67.000
Quota da progetti di assorbimento (%)	0%
Quota da progetti di riduzione (%)	100%
Norma di qualità riconosciuta 1 (%)	100%
Quota da progetti all'interno dell'UE (%)	0%
Quota di crediti di carbonio che possono essere considerati adeguamenti corrispondenti (%)	100%

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]

In linea con il contesto aziendale (company view) considerato nel processo di doppia rilevanza, il Gruppo SEA ha mappato le infrastrutture dei suoi siti e le sue attività in ottemperanza ai Master Plan degli aeroporti e alle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) che hanno individuato impatti, sia effettivi che potenziali, legati all'inquinamento nelle sue operazioni dirette e nella catena del valore a valle. L'analisi effettuata ha considerato il contesto antropico e ambientale delle ubicazioni in cui SEA si trova ad operare, le principali caratteristiche dell'infrastruttura aeroportuale, i processi e le attività che incidono maggiormente sugli impatti che gli scali aeroportuali generano in ottica di ciclo di vita, considerando due macro-processi o macro-fasi: lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e l'erogazione del servizio aeroportuale.

Le emissioni atmosferiche derivano da diverse attività, che possono essere raggruppate in tre macro-categorie principali. In primo luogo, le attività aeronautiche, come tratte, decolli, atterraggi e trasferimenti a terra degli aeromobili, sono tra le principali fonti di emissioni in ambito aeroportuale. Queste emissioni sono difficilmente influenzabili dalla Politica Ambientale del Gruppo SEA, poiché dipendono dalla tecnologia degli aeromobili e dalle rotte di volo. In secondo luogo, i mezzi di trasporto, sia all'interno che all'esterno dell'aeroporto, contribuiscono anch'essi alle emissioni. All'interno del sedime aeroportuale, il Gruppo SEA può controllare parzialmente le emissioni, mentre all'esterno, queste sono legate al traffico veicolare e alla mobilità dei dipendenti e dei clienti. Infine, gli impianti energetici che producono emissioni per il riscaldamento e la produzione di energia.

L'aeroporto di Linate è situato nelle vicinanze del fiume Lambro e la gestione delle acque di dilavamento meteorico di superfici scolanti impermeabili è stata correlata alla potenziale alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei corpi idrici superficiali. In questa zona, le acque meteoriche vengono raccolte, convogliate, sottoposte a controllo analitico e conferite nei corpi idrici superficiali dopo un trattamento di disoleazione, soprattutto per la prima pioggia.

La potenziale alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche del suolo è stata attribuita all'infiltrazione delle acque di dilavamento meteorico di 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. L'aeroporto di Malpensa, situato lontano dai corpi idrici superficiali, prevede la raccolta, il convogliamento, il controllo analitico 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.

Inoltre, il Gruppo SEA effettua regolari interventi di monitoraggio per assicurare il corretto funzionamento delle infrastrutture, prevenendo così possibili rilasci nel suolo o sversamenti su superfici.

Per quanto riguarda le consultazioni con le comunità interessate, il Gruppo SEA ha svolto incontri periodici con enti locali, associazioni ambientaliste e residenti per raccogliere feedback e condividere informazioni sulle misure adottate per la gestione dell'inquinamento. Così come previsto non solo dalle VIA, ma anche attraverso accordi bilaterali specifici, il Gruppo ha attivato tavoli di dialogo con i comuni circostanti e con le istituzioni competenti per valutare gli impatti e per ricevere suggerimenti in merito alle opportunità di miglioramento. Si cita a tale proposito 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. Inoltre, 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. Queste consultazioni sono parte integrante della strategia di responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e di trasparenza del Gruppo [ESRS E2 IRO-1 11; RA 9].

Politica Ambientale ed Energetica [E2-1] [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel capitolo ESRS 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 pratiche operative per ridurre le emissioni inquinanti in aria, assicurando che le verifiche periodiche di ARPA garantiscano la conformità alle normative ambientali, proteggendo la salute pubblica e l'ambiente. 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 effettuare un alto livello di manutenzione sulle sue infrastrutture per minimizzare il rischio di incidenti e 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. Negli aeroporti è attiva una procedura specifica per le aree di movimento dei terminal, nel rispetto delle norme di tutela ambientale. Queste misure aiutano a evitare incidenti e situazioni di emergenza e, se si verificano, a controllare e limitare l'impatto sulle persone e sull'ambiente [E2-1 15 c].

Azioni [E2-2] [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 e all'inquinamento dell'acqua e del suolo [MDR-A 68 a].

Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target in quanto sono già in vigore dei limiti stabiliti da norme obbligatorie relative all'inquinamento che il Gruppo SEA è tenuto a rispettare. 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. Saranno valutati eventuali indicatori qualitativi o quantitativi per il monitoraggio dei progressi nell'ambito del Sistema di Gestione [ESRS 2 81].

Metriche

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

Le emissioni delle operazioni proprie di SEA sono in gran parte conformi ai limiti di emissione in aria, acqua e suolo stabiliti dal Regolamento Europeo 166/2006 E-PRTR [23] [30 b, c] [MDR-M 77 a]. Sono di eccezione le registrazioni delle seguenti sostanze: rame e composti sono sopra la soglia di emissioni in aria di 100 kg/anno (registrati 674,97 kg/anno), zinco e composti superano le soglie di 100 kg/anno sia per l'acqua che per il suolo (registrati rispettivamente 225,87 kg/anno e 205,45 kg/anno) e i fenoli sono oltre la soglia delle emissioni nell'acqua di 20kg/anno (registrati 217,65 kg/anno) [28 a]. Si segnala che seppur per questi parametri sono superate le soglie, il Gruppo opera in ampia conformità ai limiti normativi rispetto alle concentrazioni di scarico degli inquinanti. L'evoluzione nel tempo è monitorata a partire dal 2024, primo anno di riferimento per le statistiche degli anni successivi [30 a]. Le emissioni di sostanze inquinanti del Gruppo SEA non derivano da attività produttive continue e, in generale, non avvengono da punti di scarico fissi. I metodi di misurazione delle emissioni si basano su stime ottenute attraverso la ricostruzione modellistica delle attività e dei fenomeni alla base dei processi emissivi [30 b, c] [MDR-M 77 a].

[23] *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*

Le emissioni di inquinanti atmosferici sono prodotte dall'uso di combustibili fossili in mezzi mobili (veicoli, impianti di generazione di calore e gruppi elettrogeni). Le misurazioni sono rilevate sistematicamente attraverso i consumi di combustibili per ciascun mezzo 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 [24] [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 ha seguito un approccio strutturato. Sono state raccolte informazioni dettagliate sul sistema di drenaggio aeroportuale, sulle precipitazioni e sulla permeabilità delle aree dilavate. Successivamente, è stata stimata la capacità massima delle vasche di prima pioggia, escludendo il volume inviato al depuratore consortile tramite le condotte fognarie. È stato poi determinato il volume delle acque di dilavamento effettivamente infiltrate nel suolo. Inoltre, sono state valutate le concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento infiltrate, basandosi sulle analisi periodiche effettuate nel 2024 da laboratori certificati. Infine, è stato quantificato il carico inquinante annuo immesso nel suolo combinando le concentrazioni medie di inquinanti con i volumi di acqua infiltrata [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 strutturato. Sono state raccolte informazioni dettagliate sul sistema di drenaggio aeroportuale, sulle precipitazioni avvenute nel corso del 2024 e sulla permeabilità delle aree dilavate. Si è pertanto stimato il volume di acque meteoriche di dilavamento effettivamente scaricate in corpo idrico superficiale durante il 2024, escludendo dal conteggio il volume accumulato nelle vasche di prima pioggia ed inviato al depuratore consortile tramite le condotte fognarie. Sulla base delle analisi condotte sui campioni di acqua prelevati dagli scarichi ed eseguite da laboratori certificati, si sono valutate le concentrazioni di inquinanti presenti negli scarichi presso i corpi idrici superficiali. Infine, il carico inquinante annuo è stato ottenuto combinando le concentrazioni medie di inquinanti con i volumi di acqua scaricati in corpi idrici superficiali [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].

[24] *Fonte: EEA, "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2023" https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/emep-eea-guidebook-2023*

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. Le acque di scarico generate dagli scali possono essere divise in acque reflue, di tipo urbano e industriale, e acque meteoriche di dilavamento, definite in linea con le normative ambientali nazionali applicabili. SEA, coerentemente con il proprio ruolo di "gestore idro-potabile" ai sensi del D. Lgs. 18/2023, monitora il corretto funzionamento della rete di distribuzione idrica e di smaltimento degli scali al fine di assicurare l'assenza di anomalie che potrebbero compromettere la quantità e la qualità delle acque erogate e degli scarichi [ESRS E3 - IRO 1 8]. Per la gestione di questo tema SEA si coordina con i Gestori Idrici limitrofi ai due aeroporti [8 b].

Politica Ambientale ed Energetica [E3-1] [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel capitolo ESRS E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, riveste un ruolo fondamentale per la gestione integrata del ciclo idrico, con particolare rilevanza per la qualità degli scarichi idrici [MDR-P 65 a]. SEA è impegnata nella gestione di tutte le fasi del ciclo dell'acqua, dal prelievo dalle falde acquifere, al controllo chimico/fisico e quantitativo, alla razionalizzazione dei consumi, fino allo scarico nei sistemi fognari pubblici e nell'ambiente (corsi d'acqua o suolo). 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 garantisce la massima attenzione nell'uso e nell'approvvigionamento della risorsa attraverso la gestione autonoma dei pozzi di emungimento all'interno dei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate. Le principali fonti idriche sono le falde acquifere, con 7 pozzi a Malpensa e 8 a Linate. A Malpensa, la falda ha una soggiacenza di circa 55 metri, mentre a Linate è di circa 4 metri per i pozzi che emungono acque non destinate al consumo umano con profondità di circa 35 metri; i pozzi potabili hanno una profondità di circa 100 metri. 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 attraverso 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].

L'ambizione di una gestione consapevole della risorsa idrica è estesa alla costruzione e all'operatività delle infrastrutture che il Gruppo SEA progetta e realizza seguendo i criteri di sostenibilità definiti dall'adesione ai più opportuni schemi di certificazione di settore ("green building") per gli interventi di sviluppo infrastrutturale [E3-1 12 c].

Il Gruppo SEA gestisce attentamente gli scarichi idrici assicurando che le acque scaricate in fognatura, nella fattispecie acque nere e acque trattate di prima pioggia, siano sottoposte a sistematici controlli di qualità garantendo che la qualità delle acque reflue rientri nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore. La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o a questi assimilati) e alle acque di dilavamento meteorico di superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree dei sedimi è assicurato 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 12a iii].

Azioni [E3-2] [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 in un'ottica di utilizzo razionale delle risorse e per garantire il rispetto dei limiti normativi e autorizzativi in termini di qualità dell'acqua erogata e degli scarichi finali [MDR-A 68 a, b]. Questa manutenzione è finalizzata a prevenire situazioni di inquinamento a valle degli scarichi e a garantire la qualità dell'acqua distribuita all'utenza [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 che viene sistematicamente svolto sull'acqua erogata e sugli scarichi nei ricettori finali. Ogni anno vengono effettuati tutti i controlli programmati [68 c, e].

Per la manutenzione della rete di distribuzione idrica nel 2024 è stato fatto un investimento pari a €520.131 e sono state affrontate spese operative di €552.469 [MDR-A 69 a, b]. Nel 2025 è pianificato un investimento pari a €50.000 [MDR-A 69 c].

Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target in quanto sono già in vigore dei limiti stabiliti da norme obbligatorie relative alla gestione della risorsa idrica che il Gruppo SEA è tenuto a rispettare. Sono realizzati audit e sono attivi specifici monitoraggi quantitativi e qualitativi della risorsa idrica che vengono regolarmente trasmessi agli enti competenti per loro verifica. Fin dal 2010, l'attività di monitoraggio è sistematica e permanente in base agli atti autorizzativi ottenuti nel tempo per l'esercizio degli aeroporti [ESRS 2 81].

Metriche

Consumo idrico [E3-4]

Il 100% delle misure proviene da misurazioni dirette, campionamenti, estrapolazioni o stime più accurate. Il consumo idrico totale è calcolato come la somma dei prelievi dei pozzi di Malpensa e Linate, per usi potabili e per usi industriali, al netto dei consumi di terzi. I prelievi idrici sono prevalentemente necessari per garantire i servizi offerti negli aeroporti (servizi igienici, lavaggi, ecc.). Sono rilevati tramite letture manuali dei contatori e successivamente trasmesse agli enti competenti attraverso denunce periodiche dei consumi anche ai fini delle dovute tariffazioni. Per quanto riguarda gli scarichi, a Malpensa i dati sono rilevati da un contatore e trasmessi semestralmente al Gestore Idrico, mentre a Linate i dati sono calcolati indirettamente dai prelievi dei pozzi potabili, al netto dei consumi dei concessionari, che sono misurati da contatori, e le perdite di rete stimate al 15% [28 e] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

L'intensità idrica (m^3/milioni di EUR) sui ricavi netti è 3,36 [E3-4 29].

Tabella - Consumo idrico (in m^3)

	2024
Consumo idrico totale [28 a]	2.765.888
Consumo idrico totale in zone a rischio idrico, comprese quelle a elevato rischio idrico [28 b]	0
Volume totale di acqua riciclata e riutilizzata [28 c]	0
Rapporto di intensità dell'acqua [29]	3,36
Prelievi idrici [32]	2.765.888
Scarichi idrici [32]	8.796.455

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]

Anche per lo standard E5 sull'uso delle risorse e l'economia circolare, le analisi di impatto ambientale degli scali, condotte nell'ambito dei Master Plan, hanno contribuito a delineare il contesto e le attività aeroportuali, individuando due impatti negativi principali: il consumo di materie prime e la produzione di rifiuti indifferenziati. In fase di ingresso, lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale implica necessariamente l'uso di materiali, mentre in uscita, nei servizi aeroportuali come le aree di transito, quelle di attesa, i punti vendita e la ristorazione, i passeggeri e le attività commerciali generano rifiuti che il Gruppo SEA è responsabile di gestire, dalla raccolta al conferimento per il ritiro da parte delle società incaricate dai Comuni territorialmente competenti. I rifiuti prodotti all'interno dell'aeroporto sono per lo più simili a quelli generati in ambito urbano, suddivisi in rifiuti solidi urbani (RSU) e rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi. In questo contesto, la raccolta differenziata non rappresenta solo una modalità di gestione dell'impatto, ma anche un'opportunità economica, grazie al raggiungimento degli obiettivi di differenziazione degli RSU stabiliti nel Contratto di Programma con ENAC, da conseguire entro il 2028 [ESRS E5 - IRO 1 11].

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P] [E5-1]

SEA si impegna, nell'ambito della Politica Ambientale ed Energetica, descritta approfonditamente nel capitolo ESRS E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, ad assicurare la conformità ai requisiti normativi sui rifiuti e 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"), e assicurando il rispetto dei requisiti normativi ambientali legati ai rifiuti [E5-1 15 a; b] [MDR-P 65 a].

Azioni [MDR-A] [E5-2]

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, già attuata nel 2024 e pianificata per gli anni futuri, viene applicata in particolare negli interventi che richiedono il rispetto di specifici standard di certificazione per la sostenibilità (come LEED e BREEAM). 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" - sono 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 che però non è possibile quantificare precisamente in quanto il dato puntuale non è esplicitato nei quadri economici dei progetti e nelle contabilità dei lavori [MDR-A 69].

RIFIUTI

Plastic-less policy: promozione del plastic free e del compostabile per le utenze dei punti ristorazione

Nel 2024, SEA ha promosso l'adozione di materiali plastic free e compostabili nei punti di ristoro degli aeroporti di Linate e Malpensa. L'iniziativa, avviata nel 2023 e che proseguirà anche nel 2025, ha l'obiettivo di ridurre l'uso della plastica, in particolare quella monouso [MDR-A 68 a, b, c, e].

Per sostenere la politica plastic-free, non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

Controllo dei processi di raccolta e conferimento da parte dei tenants (con sanzioni per interventi di ripristino) nel sedime aeroportuale

Nel 2024, 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 2023. L'obiettivo è garantire una corretta differenziazione e raggiungere il target di incremento della raccolta differenziata. Inoltre, sono previste sanzioni per i tenants a supporto degli interventi di ripristino [MDR-A 68 a, b, c, e].

Non è stato necessario allocare ulteriori risorse finanziare [MDR-A 69].

Installazione sistemi di controllo sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico e sperimentazione nelle aree pubbliche dell'integrazione di sistemi di orientamento/monitoraggio/controllo dei cestini di raccolta nei terminal (es.: WeSort, Nando)

Un'ulteriore iniziativa per migliorare e incrementare la raccolta differenziata è il lancio dei sistemi di controllo sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico, insieme alla sperimentazione di sistemi integrati per l'orientamento, il monitoraggio e il controllo dei cestini nei terminal. I passeggeri degli aeroporti, direttamente coinvolti, giocano un ruolo fondamentale in questa azione [MDR-A 68 a, b, c]. L'installazione dei sistemi di controllo è iniziata nel 2024 e proseguirà nel 2025.

Nel 2024 è stato fatto un investimento di €18.700 [MDR-A 69, 69 b]. Non sono previste risorse finanziare future [MDR-A 69 c].

Sperimentazione del servizio di raccolta door to door, sulla base del progetto realizzato e del confronto degli economics sviluppato con Food Services (AREAS)

Nel 2025, prenderà il via la sperimentazione del servizio di raccolta porta a porta, coinvolgendo alcuni punti di ristorazione selezionati a Malpensa, in collaborazione con AREAS. In base all'efficacia rilevata sperimentalmente, il servizio sarà quindi integrato nei contratti di pulizia per le attività di manutenzione, la cui contrattualizzazione attraverso bando di gara è pianificata entro il 2026 [68 a, b, c].

Non è stato necessario allocare risorse finanziare aggiuntive, in quanto le attività saranno eseguite nell'ambito dei contratti di servizio in essere [MDR-A 69].

Raccolta differenziata del PET

Dal 2023, è attiva la raccolta differenziata della plastica PET sia a Linate che a Malpensa, con l'obiettivo di migliorare e limitare i rifiuti destinati allo smaltimento indirizzandoli al recupero. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con CORIPET, proseguirà fino al 2025 [MDR-A 68 a, b, c]. Nel 2024, a Malpensa sono stati recuperati 217.840 kg di plastica. Particolarmente impattante è la quantità di bottiglie in PET recuperate in occasione dei controlli di sicurezza ai passeggeri. A Linate, non sono stati raccolti rifiuti con il compattatore CORIPET [MDR-A 68 e]. Per attuare questa attività non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

Target [MDR-T]

CONSUMO DI RISORSE NATURALI

SEA non ha adottato un target per gestire il consumo di risorse naturali. Il recupero di materiali derivanti da attività di scavo e demolizione è monitorato in linea con le normative applicabili che richiedono di rendicontare il ricorso a materiali da scavo derivanti da lavori. I documenti di contabilità dei lavori tengono traccia delle quantità effettivamente utilizzate nei singoli cantieri. Questo contribuisce all'obiettivo del Gruppo SEA di massimizzare il ricorso a materiali da scavo recuperati al fine di contenere i costi di smaltimento e limitare l'uso di materie prime che comportano impatti ambientali e sociali per estrazione e trasporto. La rendicontazione dei progressi è stata attivata dal 2018 in riferimento ai depositi di materiali da scavo presso l'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, applicando gli standard stabiliti per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani in entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa. Questo approccio si allinea con gli obiettivi di

sostenibilità e con le normative ambientali in vigore, garantendo una gestione efficiente e responsabile dei rifiuti. Il target di raccolta differenziata, definito per il periodo 2024-2028, riguarda sia il gestore aeroportuale che gli operatori presenti negli scali. L'obiettivo principale è incrementare significativamente la raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani, 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; MDR-T 80 e; E5-3 24; E5-3 24 e; E5-3 25] in confronto ai valori base del 2022 [MDR-T 80 d].

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; E5-3 25]. Sono esclusi, invece, i rifiuti gestiti come recupero energetico, i rifiuti solidi urbani scaricati dagli aeromobili e altri rifiuti derivanti da attività non direttamente collegate ai processi produttivi del gestore [80 c; 80 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 [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 47,55% nel 2023 al 48,50% nel 2024, 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 60,20% nel 2023 al 67,40% nel 2024 [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]			
				2024	2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	56% al 2028	% di rifiuti riciclabili su rifiuti totali	42% al 2022	46%	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]			
				2024	2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	60% al 2028	% di rifiuti riciclabili su rifiuti totali	49% al 2022	53%	55%	57%	58%

Metriche

CONSUMO DI RISORSE NATURALI

Flussi di risorse in entrata [E5-4]

I materiali relativi alla realizzazione e acquisizione di beni strumentali e alla loro successiva manutenzione, affidate a imprese di costruzioni, costituiscono flussi di materiali in ingresso significativi. Rappresentano materiali necessari alla realizzazione delle infrastrutture o allo svolgimento delle operazioni aeroportuali: 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 2024 ammonta a 241.766 t [E5-4 31 a], di cui circa 117.311 t [E5-4 31 a] di prodotti, circa 124.456 t [E5-4 31 a] di materiali tecnici e 102.382 t [E5-4 31 c] di componenti secondari riutilizzati di tipo tecnico pari al 42,35% dei materiali totali [E5-4 31 c]. Non sono stati impiegati materiali biologici [E5-4 31 a, b].

Questi dati considerano i pesi dei materiali forniti così come indicato sui documenti di trasporto, come le bolle di consegna o le etichetta degli imballaggi, e derivano da misurazioni dirette dell'ambito della contabilità dei lavori dei cantieri come pese, conteggio delle confezioni e 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 generati dalle attività aeroportuali sono per la maggior parte simili a quelli prodotti in ambito urbano e si suddividono in:

- Rifiuti solidi urbani generati dalle attività di pulizia nelle aerostazioni, negli edifici ausiliari e dall'attività di pulizia degli aeromobili. Tali rifiuti sono raccolti in apposite dotazioni (cassoni e cassonetti), opportunamente distribuite nei sedimi aeroportuali e smaltiti a cura delle società incaricate dalle amministrazioni comunali territorialmente competenti. I rifiuti solidi urbani sono costituiti dalla frazione secca e dalle frazioni differenziate;
- Rifiuti speciali pericolosi (ad es. olio esausto, emulsioni oleose, filtri olio e gasolio, rifiuti sanitari, ecc.) e non pericolosi (ad es. rottami ferrosi, farmaci scaduti, batterie alcaline, ecc.) derivanti dall'attività manutentiva di SEA.

Il 2024 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 5.879 t sullo scalo di Malpensa e pari a 2.595 t sullo scalo di Linate, in crescita rispetto all'anno precedente a seguito della ripresa del traffico aereo. Anche per il 2024, SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati; 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. Questo ha reso possibile riciclare e recuperare 7.719 t di rifiuti, contro 755 t destinate allo smaltimento. L'aumento della raccolta differenziata su entrambi gli scali è dovuto a un maggiore controllo ai punti di conferimento dei rifiuti e da una maggiore attenzione e verifica sul campo delle raccolte effettuate dalle aziende incaricate dei conferimenti [ESRS E5-5 38, 38 a, 38 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 [ESRS E5-5 40, MDR-M 77 a, 77 b]. Non sono coinvolti altri enti esterni per la convalida delle metriche [MDR-M 77 b].

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

	2024
Rifiuti generati	**8.474,22**
Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento	55,11
Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento a causa della preparazione per il riutilizzo	-
Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento a causa del riciclaggio	55,11
Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento a causa di altre operazioni di recupero	-
Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento	7.644,24
Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento per preparazione al riutilizzo	-
Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento a causa del riciclo	3.079,64
Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento a causa di altre operazioni di recupero	4.584,60
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento	644,14
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento mediante incenerimento	0,64
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento in discarica	-
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento tramite altre operazioni di smaltimento	643,50
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento	110,73
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento mediante incenerimento	-
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento in discarica	-
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento tramite altre operazioni di smaltimento	110,73
Rifiuti non riciclati	754,87
Percentuale di rifiuti non riciclati	8,91%

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. Promuove attivamente pratiche che rispettano i principi etici e sociali, cercando di creare un ambiente di lavoro inclusivo, equo e rispettoso delle diversità. Il Gruppo si impegna inoltre a favorire lo sviluppo professionale e personale dei propri collaboratori, investendo in programmi di formazione e di crescita. L'obiettivo finale è quello di proteggere i diritti dei lavoratori, garantendo pari opportunità e contrastando ogni forma di discriminazione. In questo contesto, il Gruppo SEA riconosce l'importanza di un simile approccio e dell'impatto positivo che ne deriva sia sull'ambiente che sulla Società, con l'intento di promuovere un modello di business che contribuisca in modo significativo al miglioramento delle condizioni lavorative.

Strategia

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

Gli impatti negativi risultati materiali a valle dell'analisi di doppia rilevanza riguardano sia i lavoratori dipendenti a tempo determinato e indeterminato, sia i lavoratori non dipendenti [SBM-3.14, 14 a] [SBM-3.15]. A fronte dell'implementazione dei Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro e la Prassi di Riferimento UNI PdR 125 per la Parità di Genere, gli impatti negativi effettivi sono da ricondurre a singoli incidenti legati a disparità di trattamento e discriminazione [SBM-3.14 b].

Gli impatti positivi identificati sono a beneficio dei lavoratori dipendenti di SEA [SBM-3.14, 14 a].

Il Piano Strategico per la Parità di Genere, certificato UNI PdR 125, adottato dal Gruppo promuove un ambiente di lavoro equo e inclusivo, valorizzando gender equality, work-life balance e crescita professionale attraverso diverse attività iniziative mirate. In particolare, le iniziative formative giocano un ruolo cruciale nello sviluppo delle competenze, attraverso programmi come la Corporate Academy di SEA, la piattaforma di e-learning GoodHabitz e la formazione continua con programmi strutturati in partnership con istituti rinomati come The European House of Ambrosetti. La formazione avviene anche online tramite la piattaforma GoodHabitz, con l'obiettivo di potenziare le competenze dei dipendenti in relazione al loro ruolo e alla loro famiglia professionale. Il programma prevede corsi obbligatori da completare nell'arco di tre anni, con la possibilità di accedere a ulteriori titoli a discrezione del partecipante. Anche i Dirigenti e i quadri traggono beneficio dalla formazione offerta per esempio dal think tank The European House of Ambrosetti, che consente ai partecipanti di costruire un percorso formativo personalizzato, in base ai propri interessi e alle aree di sviluppo individuali. L'offerta di formazione per la popolazione aziendale include anche corsi di lingua, GDPR e Privacy, Codice Appalti e un percorso di Public Speaking, offrendo ai dipendenti crescita personale e professionale su misura in base alle responsabilità e ai bisogni individuali. Queste iniziative verranno descritte nel paragrafo "Azioni per Formazione e sviluppo delle competenze". SEA offre un sistema di welfare forte, con iniziative legate alla salute e al wellbeing, 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 tramite "Fly, Child!", un sistema di orari flessibili e svariati altri contributi idonei a migliorare la qualità di vita dei dipendenti di SEA. In modo analogo alle altre iniziative di cui beneficiano i dipendenti, anche queste sono custom-made per riflettere le diverse situazioni e fasi di vita in cui possono trovarsi i 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]. La difficoltà di reperimento del personale, il cosiddetto fenomeno di staff shortage, a cui è legato un rischio materiale di discontinuità operativa dovuto al peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti, è comune al settore del trasporto aereo e al mercato del lavoro del nord Italia [SBM-3.14 d]. L'acquisizione di capitale umano da parte di SEA è caratterizzata da un processo di selezione condizionato da regolamentazioni che allungano le tempistiche e richiedono documentazioni specifiche: ad esempio la normativa del "background check" che impone controlli sui candidati, così come la richiesta di conoscenze tecniche di non comune reperimento sul mercato [SBM-3 15]. Tale rischio, che riguarda indistintamente tutte le figure professionali [SBM-3 16], potrebbe impattare nel medio periodo sulla possibilità di sviluppo della capacità aeroportuale [SBM-3.14 d].

Al 31 dicembre 2024 il totale dei dipendenti del Gruppo è pari a 2.542 persone (2.689 se si considerano anche i lavoratori somministrati), un incremento di 193 unità rispetto all'esercizio precedente (+8,2%). Il 35% del personale

dipendente è rappresentato dal genere femminile, così distribuito all'interno di ciascuna categoria: 36% Dirigenti-quadri, 43% impiegati e 13% operai. È proseguito nel 2024 il piano di accompagnamento alla pensione avviato a ottobre 2022. Il 60% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo aeroportuale con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate. La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2024 rappresentano lo 0,4% del totale dei dipendenti, mentre i lavoratori part time rappresentano il 18,7%. I somministrati al 31/12/2024 raggiungono una quota pari al 5% del totale del personale del Gruppo. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 59% 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

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 sulla forza lavoro. 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 per garantire un ambiente lavorativo inclusivo e sostenibile [S1-2 27, 27 b].

Nel 2024 è stata realizzata una survey indirizzata a tutta la popolazione aziendale, con l'obiettivo di testare il livello di ingaggio dei dipendenti [S1-2 27 a; 27 b] e misurare la satisfaction dei dipendenti e, in base ai risultati, a orientare e progettare le nuove iniziative [S1-2 27 e].

Inoltre, SEA mantiene un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività e degli obiettivi aziendali per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). 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 diversi canali. In primo luogo, il canale istituzionale regola i rapporti con gli RLS attraverso incontri periodici annuali sulla sicurezza e, in aggiunta, la promozione della partecipazione in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e delle attrezzature, nonché per ogni richiesta avanzata dagli RLS o, in alcune situazioni, direttamente dai lavoratori.

Infine, le interviste ai lavoratori vengono svolte durante gli audit del SGSSL per raccogliere feedback diretti [S1-2 27 a; 27 b]. Il coinvolgimento dei lavoratori viene verificato periodicamente attraverso strumenti di auditing e incontri periodici con preposti e RLS [S1-2 27 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].

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 Italia [25]. Nell'ambito della contrattazione collettiva, è garantita la tutela dei diritti inderogabili dei lavoratori [S1-2.27 d].

PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI LAVORATORI PROPRI DI SOLLEVARE PREOCCUPAZIONI [S1-3]

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 infortunistici nell'ambito del SGSSL [S1-3 32 a].

Sono messi a disposizione della forza lavoro canali di comunicazione sicuri e accessibili per consentire ai dipendenti di esprimere preoccupazioni che vengono prontamente trattate e monitorate.

[25] *Per i principi di dette relazioni industriali si rinvia agli accordi interconfederali sottoscritti da Confindustria e dalle organizzazioni sindacali.*

È possibile segnalare tematiche relative alla salute e sicurezza compilando il modulo di near miss disponibile sulla intranet aziendale, inviando una e-mail dedicata a sicurezzalavoro@seamilano.eu, oppure contattando via e-mail o telefono la Funzione Health & Safety at Work [S1-3 32 b, d] responsabile dell'analisi e della gestione dell'evento [S1-3 32 c, e].

È disponibile 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].

Il Gruppo ha dunque implementato un meccanismo strutturato per il trattamento dei reclami e delle denunce riguardanti problematiche relative al personale. Questo sistema consente ai dipendenti di segnalare in modo sicuro e riservato qualsiasi situazione di disagio, discriminazione o violazione dei diritti sul luogo di lavoro. Ogni reclamo o denuncia viene trattato con la massima serietà e tempestività, garantendo un'indagine imparziale e il rispetto della privacy dei dipendenti coinvolti. Il paragrafo "Codice Etico" in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE approfondisce le modalità di controllo e monitoraggio delle problematiche sollevate e affrontate [S1-3 32 e]. SEA sostiene la disponibilità dei canali di reclamo e denuncia nel luogo di lavoro attraverso una serie di processi chiari e accessibili per tutti i dipendenti [ESRS S1-3 33], garantendo la protezione dei dipendenti che si avvalgono del canale [ESRS S1-3 33].

Le segnalazioni possono provenire anche da survey anonime [S1-3 32 b] [ESRS S1-3 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].

Politiche [MDR-P] [S1-1]

CONDIZIONI DI LAVORO

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

SEA adotta politiche specifiche per individuare, valutare e gestire gli impatti rilevanti sulla propria forza lavoro; tra queste è presente la Politica Salute e Sicurezza, disponibile a tutti sul sito web di SEA [26] [MDR-P.65 f]. La Politica gestisce l'impatto derivante dal potenziale aumento degli indicatori infortunistici stabilendo l'implementazione di misure e azioni per la salvaguardia di salute e sicurezza dei dipendenti [S1-1 19].

Nella gestione delle proprie attività aeroportuali, SEA intende perseguire i seguenti principi:

- Il rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro e dei requisiti definiti da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- Lo svolgimento delle 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;
- La valorizzazione del personale attraverso attività di informazione, formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche, elementi chiave al fine di rendere i lavoratori consapevoli delle proprie responsabilità e della necessità di operare nel rispetto della vigente legislazione e delle norme operative interne;
- 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;

[26] *https://milanairports.com/it/business/sicurezza-del-lavoro-e-prevenzione-incendi*

- 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 rispetto e dell'attuazione. Ne beneficiano inoltre tutti gli operatori, enti, handler, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali, ma anche i 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, per la propria e altrui salvaguardia e sicurezza. [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 i 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 a sua volta è certificato secondo la norma ISO 45001 [MDR-P 65 a; 65 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 di SEA a contrastare qualsiasi forma di lavoro irregolare e chiede ai propri dipendenti e collaboratori di denunciare qualsiasi comportamento o azione violi tali presupposti, a tutela di sé stessi, dei propri colleghi e dell'azienda stessa [S1-1 22]. Approfondimenti sui modelli nazionali e internazionali sui diritti e sulla sostenibilità a cui il Codice Etico fa riferimento [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.

Il Gruppo SEA non dispone di politiche per gestire le tematiche di welfare e di staff shortage, in quanto sono già presidiate da procedure e processi aziendali di responsabilità della Direzione People Management [MDR-P 62]. Si intende adottare una politica di welfare entro il 2025 [MDR-P 62].

PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

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

Attraverso la Politica per la Parità di Genere, disponibile sul sito corporate [27] [MDR-P 65 f], SEA gestisce e mitiga l'impatto negativo effettivo derivante dalla possibile disparità di trattamento e discriminazione nei confronti dei dipendenti [S1-1 19].

SEA considera fondamentale l'impegno nello sviluppo di una politica mirata a consolidare la parità di genere e a creare una cultura che promuova l'equità di trattamento. La Società sostiene la promozione di un luogo di lavoro inclusivo e non discriminatorio per i dipendenti e tutti gli stakeholder, il contrasto a ogni condotta che possa essere discriminante relativamente al genere della persona, l'applicazione dell'equità di genere nei processi di assunzione, di accesso alla formazione, di retribuzione, di welfare, di mobilità interna e di sviluppo professionale per tutti i dipendenti, indipendentemente dalla forma contrattuale stipulata, e il rispetto dei principi di equità di genere nelle attività di marketing e comunicazione [MDR-P 65 a] [S1-1 24 a].

L'adozione e l'applicazione continua della Politica per la Parità di Genere è assicurata dal Comitato per la parità di genere, equità e inclusione, che svolge il ruolo di Comitato Guida secondo la Prassi UNI PdR 125 con il compito di promuovere la parità di genere e l'equità di trattamento. Il Comitato vigila sull'adozione e sull'applicazione efficace della politica, sulla comunicazione e diffusione della stessa agli stakeholder attraverso i canali aziendali, sulla redazione di un Piano Strategico per la Parità di Genere, sul monitoraggio delle azioni pianificate e la valutazione dei risultati, e sulla revisione della politica stessa [MDR-P 65 a]. Il Comitato è istituito e presieduto dall'AD.DG, massimo livello dirigenziale responsabile [MDR-P 65 c]. [MDR-P 65 a].

SEA ritiene che la parità di genere non solo rappresenti un diritto fondamentale, ma che sia anche un motore di crescita economica e di sviluppo. La partecipazione attiva delle donne alle decisioni economiche e sociali contribuisce ad ampliare le prospettive aziendali, favorendo l'innovazione e migliorando la performance complessiva. Per questo motivo, nella definizione della Politica adottata si è tenuto conto delle esigenze e degli interessi delle lavoratrici in tutte le fasi della loro vita

[27] *https://milanairports.com/sites/default/files/2023-12/Policy%20Parita%20di%20genere.pdf*

professionale e nei diversi processi aziendali, promuovendo un approccio inclusivo e sostenibile [MDR-P 65 e].

A tal fine, la Politica si applica a tutto il Gruppo SEA ed è rivolta a tutte le persone che ne fanno parte, inclusi i membri degli organi di amministrazione e controllo, il top Management, i dipendenti e i collaboratori con qualsiasi tipo di rapporto contrattuale, anche occasionale o temporaneo, nonché a clienti, fornitori e, in generale, a chiunque agisca nei confronti e/o in nome e per conto della Società [MDR-P 65 b].

SEA ha ottenuto la certificazione di genere a inizio 2024 secondo la prassi UNI PdR 125, in conformità con il Regolamento UE n. 1025/2012 e la Missione 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, focalizzata su "Inclusione e Coesione". La prassi si basa principalmente sul Goal 5 degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, che ha come obiettivo il raggiungimento della parità di genere e l'emancipazione di tutte le donne e le ragazze [MDR-P 65 d] [S1-1 21].

Al fine di contrastare ogni forma di violenza e discriminazione e promuovere una politica che garantisca pari opportunità di crescita per tutti, i seguenti aspetti sono adottati come principi fondamentali in materia di Diversity, Equity & Inclusion: origine etnica, intesa come la libera espressione della propria provenienza e/o appartenenza religiosa ed etnica; diversità culturale; orientamento di genere, con la parità di genere intesa come garanzia di pari opportunità per qualsiasi genere; orientamento sessuale, incluso nella libera espressione dell'identità di genere e dell'orientamento affettivo; identità di genere, menzionata specificamente; disabilità, con attenzione alla concreta inclusione delle persone diversamente abili; età, con il mix generazionale inteso come effettiva collaborazione tra generi di età diverse; religione, inclusa nella diversità culturale; opinioni politiche, non menzionate esplicitamente; ascendenza nazionale o estrazione sociale, non menzionate esplicitamente ma potenzialmente incluse sotto la diversità culturale [S1-1 24 b].

Come anticipato, il Comitato ha elaborato un Piano che definisce obiettivi specifici per ogni ambito di intervento, assicurando che siano semplici, misurabili, raggiungibili, realistici e pianificati nel tempo. Gli ambiti di sviluppo includono cultura e strategia, governance, gestione delle risorse umane, opportunità di crescita, equità remunerativa e tutela della genitorialità. Il Piano prevede azioni dettagliate per raggiungere gli obiettivi, con monitoraggi periodici e KPI applicabili. Ad esempio, per la selezione e assunzione dei candidati si monitorano le procedure per prevenire la disparità di genere, si utilizzano descrizioni di lavoro neutre rispetto al genere e si fornisce formazione adeguata a chi è coinvolto nel processo di selezione. Per la gestione della carriera, si definiscono processi di sviluppo non discriminanti, si promuove il bilanciamento di genere nelle posizioni di leadership e si garantiscono opportunità di crescita equamente distribuite. Inoltre, si diffondono dati aggiornati sulla situazione di genere e si promuove un ambiente di lavoro che tuteli il benessere psicofisico di tutti. In termini di equità salariale, si predispone un meccanismo di controllo per evidenziare pratiche discriminatorie e si promuove un sistema di welfare equo ed inclusivo. Per la genitorialità, sono previsti piani di congedo parentale e percorsi di supporto per il personale in rientro dai congedi. Infine, il Piano include misure per garantire l'equilibrio vita-lavoro, come il remote working e orari flessibili. Prevede inoltre azioni per prevenire ogni forma di abuso come la mappatura del rischio di abuso e la progettazione di un piano per la prevenzione delle molestie, con un sistema di segnalazione anonimo, la nomina e la formazione di Ambassador dedicati al supporto in caso di molestie o mobbing e l'uso di un linguaggio rispettoso e neutrale [S1-1 24 c]. Queste procedure, insieme alla procedura di whistleblowing, garantiscono che la discriminazione sia evitata, attenuata e affrontata qualora si verificasse un episodio [S1-1.24 d].

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 [S1-1 19; S1-1 24 a]. Il Codice Etico è lo strumento di autoregolazione che individua i principi etici e specifiche regole di condotta, compresi i diritti umani, cui devono ispirarsi i comportamenti di tutte le persone che operano in nome e per conto e/o nell'interesse di SEA e del Gruppo [S1-1 20 a].

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]. Il Gruppo SEA intende adottare un impegno politico sul tema entro il 2025 [MDR-P 62].

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

SEA adotta un approccio strategico per affrontare gli impatti negativi e positivi sulla propria forza lavoro, agendo 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, sono state sviluppate iniziative di sensibilizzazione e formazione [MDR-A 68 a, S1-4 38 a].

Health and Safety meeting

Nel 2024 è stata svolta una revisione con la leadership aziendale sui programmi e gli obiettivi di salute e sicurezza [MDR-A 68 a, c, e] [S1-4 38 a], con l'intento di migliorare la protezione della forza lavoro. Durante l'incontro sono stati esaminati gli obiettivi fissati per l'anno in corso, inclusi l'indice di gravità degli incidenti, i programmi e i piani di azione per le misure migliorative in atto. Il meeting ha visto la partecipazione di Dirigenti e quadri apicali, al fine di condividere le tematiche con tutto il personale aeroportuale operativo [MDR-A 68 b]. In aggiunta a questo incontro di carattere preventivo, in caso di incidenti sono organizzati meeting specifici, dedicati all'esame dei piani correttivi predisposti durante l'indagine delle cause principali. Il monitoraggio dell'attuazione di queste azioni è responsabilità della funzione preposta [MDR-A.69].

Safety Flash- break formativi

Per i dipendenti di Linate e Malpensa, è stata sviluppata un'attività di training in campo su tematiche specifiche, basata sul modello delle lesson learned derivanti da situazioni emerse, come near miss e incidenti occorsi. Questa formazione è stata condotta dai preposti, con il supporto del servizio di prevenzione e protezione [MDR-A 68 a, b] [S1-4 38 a]. Questa iniziativa, ideata nel 2022, è proseguita in maniera costante sia nel 2023 che nel 2024 [68 c]. Nell'anno, sono stati svolti 7 break formativi a Malpensa e 6 a Linate [MDR-A 68 e]. Non sono state allocate risorse significative [MDR-A 69].

Behavioural Safety - Formazione Istituto Piepoli

Nel biennio 2023-24 è stata sviluppata una formazione sulla sicurezza comportamentale in collaborazione con l'Istituto Piepoli [MDR-A 68 a, c] [S1-4 38 a]. L'attività ha coinvolto i preposti operativi, che hanno partecipato ad una formazione della durata di quattro ore erogata da un docente universitario. È stato condotto un assessment su tutto il personale di SEA riguardo la cultura della sicurezza e 40 dipendenti hanno partecipato ad un focus group di approfondimento organizzato in due sessioni [MDR-A 68 b]. Nel 2024 sono state sviluppate pillole formative per tutto il personale sui medesimi temi, mentre nel 2023 erano stati coinvolti i preposti operativi [MDR A-68 e].

Le spese operative del 2024 assegnate a questa azione sono pari a €25.000 [MDR-A 69 b].

Nell'ambito del SGSSL e dell'organizzazione aziendale a supporto, l'identificazione e la valutazione dell'efficacia di queste azioni è monitorata attraverso gli indicatori infortunistici [S1-4 38 d] [S1-4 39] [S1-4 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].

AZIONI PER L'EQUILIBRIO TRA VITA PROFESSIONALE E VITA PRIVATA

[MDR-A] [S1-4]

Le condizioni di lavoro dei dipendenti sono influenzate 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, con l'obiettivo di garantire benessere e flessibilità. Nel 2024 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] [S3-4 38 c].

Welfare: Pillar prevenzione e sanità

Nel 2024 SEA ha consolidato in modo significativo le iniziative legate alla prevenzione e alla salute, con l'obiettivo di migliorare il livello di benessere, soddisfazione ed engagement dei dipendenti. Oltre al noto strumento della Cassa di Assistenza Sanitaria, che fornisce rimborsi per prestazioni sanitarie, anche in convenzione, sono state implementate le seguenti iniziative: campagne di prevenzione, percorsi di disassuefazione dal fumo, l'introduzione di un servizio di telemedicina e il supporto psicologico a distanza tramite il servizio "Ti ascolto", a beneficio dei dipendenti SEA [MDR-A 68 a, b] [S3-4 38 c].

La Cassa di Assistenza Sanitaria è destinata a tutti i dipendenti del Gruppo con contratto a tempo indeterminato, mentre le iniziative di prevenzione sono estese anche ai dipendenti somministrati [MDR-A 68 b]. L'adesione alle campagne di prevenzione organizzate e al servizio di Telemedicina è in costante crescita. Nel 2024 il 65% della popolazione aziendale ha partecipato alle campagne di prevenzione, mentre il servizio di telemedicina è stato utilizzato dal 17% [MDR-A 68 e].

Le spese operative del 2024 assegnate a queste azioni sono pari a €1.015.468 [MDR-A.69 a, b]. I costi nel 2024 sono stati così distribuiti:

- Per cassa assistenza: €812.888
- Telemedicina: €30.300
- Assistenti sociali in azienda: €37.000
- Fitprime: €37.000
- Campagne di prevenzione: €97.000
- Webinar Wellfood: €1.280

Per quanto riguarda le campagne di prevenzione, al servizio di telemedicina e al servizio "Ti ascolto", nel 2025 sono state allocate risorse finanziare operative pari a €180.000 [MDR-A 69 c].

Welfare: Pillar genitorialità

Nel 2024 per consolidare il valore strategico della genitorialità, SEA ha realizzato "Fly, Child!", un programma strutturato di misure a favore di tutti i genitori, tra cui il bonus welfare "SEAlife" destinato ai neogenitori lavoratori [MDR-A 68 a, b, c] [S3-4 38 c]. Le azioni previste dal programma "Fly, Child!" hanno riscosso un buon successo, con una significativa partecipazione ai workshop di reinserimento lavorativo per le neomamme e una totale adesione al bonus welfare "SEAlife". Tutte le mamme rientrate dal congedo di maternità tra aprile e dicembre 2024 hanno partecipato al programma di formazione e supporto al rientro lavorativo [MDR-A 68 e].

Le risorse finanziare operative nel 2024 allocate per "Fly, Child!" sono di €16.900 e per il welfare genitorialità di €12.000 [MDR-A 69 a, b]. Le spese operative assegnate per il bonus welfare "SEAlife" nel 2025 sono pari a €14.000 [MDR-A 69 a] MDR-A 69 c].

Welfare: Mobilità

Per incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici anche al di fuori del tragitto casa-lavoro, nel 2024 SEA ha contribuito per il 50% della spesa per gli abbonamenti al trasporto pubblico, sostenuto dai dipendenti del Gruppo che ne hanno fatto richiesta, offrendo così un contributo diretto sia alle persone di SEA che alla sostenibilità ambientale [MDR-A 68 a, b, c] [S3-4 38 c]. Rispetto al 2023 si è registrato un incremento complessivo delle richieste di abbonamenti al trasporto pubblico superiore al 40% [MDR-A 68 e].

Le spese operative del 2024 impegnate in queste azioni sono pari a €100.150 [MDR-A.69 a, b]. Nel 2025, il costo legato agli abbonamenti al trasporto pubblico comporterà una spesa operativa di €93.547 [MDR-A 69 c].

Welfare: equilibrio vita e lavoro

Nel 2024 SEA ha implementato una serie di misure destinate a favorire un equilibrio sempre più forte tra vita privata e lavoro per tutti i dipendenti del Gruppo. Tra queste, la conferma della possibilità di lavorare da remoto, il lavoro part-time per i genitori, l'orario flessibile in ingresso per il personale non turnista, un sistema di cambio turno per il personale turnista e permessi per visite specialistiche. Sostenere il work-life balance dei dipendenti, partendo dalla fiducia che SEA ripone in loro, rappresenta una leva fondamentale sia per attrarre nuovi talenti sia per fidelizzare quelli esistenti [MDR-A 68 a, b, c] [S3-4 38 c]. I dipendenti hanno usufruito di 663 ore di permessi per visite specialistiche, 40.896 giornate di smartworking e 2 dipendenti genitori hanno scelto di lavorare part-time [MDR-A 68 e].

Le risorse finanziare del Gruppo SEA attuali e pianificate assegnate ai permessi per visite specialistiche, in particolare, sono pari a €12.476 [MDR-A 69].

L'efficacia delle iniziative di welfare è monitorata attraverso la fruizione dei servizi stessi e attraverso survey anonime che permettono ai dipendenti di esprimere un giudizio diretto rispetto ai servizi che hanno utilizzato [S1-4 38d]. Le risorse destinate alle iniziative di welfare sono sia strumentali - tra cui il portale di welfare, la struttura tecnologica per cambio turno e per accesso e rimborso a prestazioni sanitarie - che di natura economica [S1-4 43].

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

Per gestire il rischio di discontinuità operativa dovuto allo staff shortage sono state avviate iniziative di employer branding, che coinvolgono università e istituti di formazione, così da migliorare il posizionamento del Gruppo SEA nel mercato del lavoro [S1-4 40 a]. A queste si aggiungono i percorsi offerti nella programmazione formativa descritti in paragrafo "Corporate Academy di SEA: formazione specifica e trasversale", in quanto trattasi di iniziative che permettono ai dipendenti in forza in azienda di sviluppare competenze che sostengano e facilitino l'operatività.

Programmi di Reclutamento e Collaborazione Educativa

Nel 2024 sono state realizzate [MDR-A 68 c] diverse iniziative di employer branding anche attraverso partnership con università e istituti di formazione. È stato creato un palinsesto di attività con diversi istituti scolastici, sia scuole medie inferiori che medie superiori, con l'obiettivo di far conoscere l'aeroporto, i suoi spazi, le professioni e i player della comunità aeroportuale [68 a, b], coinvolgendo circa 1600 studenti [68 e]. Per il secondo anno consecutivo, sono state ospitate tre classi di un istituto professionale di secondo grado all'interno di Malpensa Terminal 2 per il corso regolare di studi. Ciò ha previsto la condivisione di diversi project work, realizzazione di progetti di Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PTCO) e approfondimenti tematici [68 a, b]. Inoltre, le partnership con le principali università lombarde sono state rafforzate attraverso la partecipazione a Career Day, workshop, business case e lezioni [68 a, b]. Infine, sono stati sviluppati progetti di stage curriculare e tesi per studenti di facoltà STEM, offrendo opportunità pratiche e di ricerca [68 a, b]. Tra il 2023 e il 2024 sono stati organizzate più di 80 iniziative, collaborando con circa 30 istituti scolastici e università. I teachers dell'Academy, circa 130, coinvolti in questa tipologia di attività hanno erogato più di 5.000 ore di formazione. L'insieme di queste attività ha permesso non solo di migliorare il livello di conoscenza e consapevolezza della ricchezza professionale del sedime aeroportuale in generale e di SEA in particolare, permettendo agli studenti di svolgere stage e tirocini per ricerche e tesi. Per alcuni, il percorso si è concluso con un'opportunità lavorativa in SEA. Sono pervenute più di 50 richieste di tesi e tirocini, frutto dell'interesse maturato anche grazie alle molteplici attività di informazione ed employer branding fatte con gli istituti scolastici [MDR-A 68 e].

La spesa sostenuta nell'anno 2024 per svolgere questo tipo di attività è stata pari a €16.000 [MDR-A 69 a] [MDR-A 69 b]. Per l'anno 2025 è pianificata la medesima spesa [MDR-A 69 c] [MDR-A 69].

Employer Branding and Recruiting

Durante il 2024 [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 aziendali per promuovere la propria cultura aziendale e le opportunità professionali offerte, migliorando così l'immagine di SEA e promuovendo posizioni aperte e opportunità di crescita al suo interno [68 a, b]. Alcuni esempi di eventi e interventi portati avanti durante l'anno 2024 sono stati presso il POLIMI di Milano il progetto Guess My Job all'interno della Digital Trasformation Career Week, progetto finalizzato a presentare, sotto forma di "quiz", lo sviluppo della digitalizzazione all'interno di un ruolo chiave delle operation di SEA e un career day. Un secondo career day è stato organizzato all'interno del percorso Master in Economia e Management dei Trasporti dell'Università Bocconi di Milano [MDR-A 68 e].

La spesa sostenuta nell'anno 2024 per svolgere questo tipo di attività è stata pari a €13.000 [MDR-A 69 a] [MDR-A 69 b]. Per l'anno 2025 la spesa prevista sarà pari a €20.000 [MDR-A 69 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 2024 sono state implementate diverse iniziative per promuovere la parità di genere e combattere gli stereotipi e i pregiudizi associati. Sono stati organizzati corsi di formazione come "Good Habitz - Combattere Mobbing e Molestie In Azienda" e "Lotta Allo Stereotipo - Unconscious Bias". Inoltre, la partnership con Valore D e Fondazione Libellula ha permesso di accedere a diverse attività formative, quali il webinar "Forse anch'io" con Fondazione Libellula e una mostra intitolata "Com'eri vestita", organizzata a Malpensa, per sensibilizzare dipendenti e passeggeri sulla tragedia rappresentata dalla violenza degli uomini sulle donne. Queste iniziative, rivolte a tutta la popolazione aziendale, inclusi i lavoratori a tempo determinato, mirano a consolidare una cultura aziendale basata sulla parità di genere e sulla non tolleranza verso qualsiasi forma di

violenza e mobbing [MDR-A 68 a] [MDR-A 68 b] [MDR-A 68 c]. L'engagement survey condotta a maggio 2024 ha rivelato un alto tasso di risposte favorevoli all'impegno di SEA verso i temi della Diversity & Inclusion, con il 70% dei partecipanti che ha espresso soddisfazione per le attività svolte [MDR-A 68 e].

Le spese operative assegnate a queste azioni nel 2024 sono pari a €66.400, [MDR-A 69 a] [MDR-A 69 b]. Le spese future assegnate al 2025 sono pari a €50.000 [MDR-A 69 c].

Diversity & Inclusion: Pillar disabilità

A dicembre 2024 è stato avviato il 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. È stato realizzato il kick-off del gruppo di lavoro interfunzionale per analizzare la cultura aziendale nei confronti della disabilità e per esaminare le infrastrutture aeroportuali e la loro accessibilità. L'iniziativa è permanente ed è rivolta a tutta la popolazione aziendale, con l'obiettivo di sviluppare competenze e sensibilità riguardanti la disabilità, eliminando comportamenti discriminatori [MDR-A 68 a, b, c, e].

Le spese operative assegnate a questa azione nel 2024 sono pari a €8.525 [MDR-A.69 a, b]. Le spese operative future allocate sono pari a €12.000 [MDR-A 69 c].

Diversity & Inclusion: Pillar orientamento sessuale e di genere

Nel corso del 2024 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 competenze e sensibilità su questi temi. SEA ha attivato una partnership con Parks, associazione a cui ha aderito, con estensione dell'iniziativa a tutta la popolazione aziendale e invito a partecipare all'Index PARKS. Inoltre, è stato organizzato un webinar di formazione in collaborazione con l'associazione AGEDO. Queste iniziative hanno contribuito a consolidare una cultura inclusiva nei confronti della comunità LGBTQ+ [MDR-A 68 a, b, c, e].

Le spese operative assegnate nel 2024 a queste azioni sono pari a €5.000, che si manterranno costanti negli anni a venire [MDR-A 69 a, b]. La stessa somma sarà allocata in futuro [MDR-A 69 c].

Il Piano Strategico per la Parità di Genere monitora l'efficacia delle iniziative attraverso obiettivi specifici e indicatori quali-quantitativi per ciascuna area di azione prevista. Annualmente il Comitato per la Parità di genere analizza lo stato di avanzamento, l'andamento delle attività e l'adeguatezza degli strumenti predisposti. Quanto rilevato è poi trascritto nell'apposito verbale e la funzione responsabile del Sistema di Gestione per la Parità di Genere ha il compito di implementare le azioni correttive e di miglioramento stabilite [S1-4 38 d, 39].

Gli interventi e i progressi sono analizzati con cadenza annuale durante gli audit interni, i cui esiti sono successivamente condivisi con il Comitato. Il monitoraggio delle azioni indicate per colmare eventuali lacune avviene con cadenza semestrale e il Responsabile del Sistema di Gestione per la Parità di Genere ha il compito di raccogliere evidenze in merito all'andamento delle azioni pianificate [S1-4 39]. Il Piano Strategico per la Parità di Genere garantisce equità, inclusione e pari opportunità, migliorando lavoro, carriera, salario e conciliazione familiare, in linea con le 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].Come previsto dal processo per sollevare preoccupazioni descritto nel paragrafo dedicato [S1-4 39], al fine di perseguire gli scopi della Politica per Parità di Genere si rimedia a episodi di discriminazione attraverso la persuasione morale, altrimenti nota come moral suasion [S1-4 38 b] [MDR-a 68 a, b, c, d], realizzata dalla funzione preposta [MDR-A 69 a].

AZIONI PER FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE

[MDR-A] [S1-4]

Corporate Academy di SEA: formazione specifica e trasversale

La Corporate Academy di SEA offre più percorsi formativi a tutti i suoi dipendenti presenti su entrambi gli scali, creando opportunità di formazione che si ispirano a costruire un'azienda che rispetti i valori fondanti della Società [MDR-A 68 a, S1-4 38 c]. I programmi di formazione sono erogati in modalità diverse e con varie finalità e talvolta rivolti a target specifici.

Nel 2024 sono stati erogati e offerti i seguenti corsi per Leader e People Manager [MDR-A 68 b, c] [S1-4 38 c]: Master People Managers e People Leaders; Percorso Ambrosetti MNGT per lo sviluppo di competenze manageriali; Percorso Ambrosetti Aggiornamento Permanente per lo sviluppo di competenze manageriali rivolto ai Dirigenti; Manifesto delle Persone di SEA:

People Manager; Formazione Manifesto delle Persone di SEA RIT; e la Formazione Smart Feedback People Manager. Questi corsi mirano a migliorare le competenze manageriali, in modo che i partecipanti possano imparare a gestire i team con empatia, valorizzare il capitale umano, fornire feedback efficaci per supportare lo sviluppo dei talenti e guidare il cambiamento della cultura organizzativa, al fine di raggiungere gli obiettivi aziendali [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c].

Un'attenzione particolare è rivolta alla formazione dei dipendenti under 40 [MDR-A 68 b], con un percorso pensato per il futuro dell'organizzazione. I programmi sono focalizzati sullo sviluppo del self-empowerment, dell'autosviluppo e della consapevolezza e supportano nel comprendere il proprio potenziale, definire obiettivi personali e professionali e sviluppare autonomia nel percorso di crescita. L'obiettivo è formare una generazione di professionisti consapevoli e proattivi, pronti a guidare il cambiamento e a contribuire attivamente al successo dell'organizzazione. Le iniziative implementate nel 2024 sono state [MDR-A 68 c]: il webinar "Smart Feedback" per il personale amministrativo e il "Development Center" per gli under 40 [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c].

Sono state anche progettate attività legate al processo di onboarding per facilitare l'inserimento dei nuovi assunti [68 b]. Le attività proposte offrono una panoramica della cultura aziendale, dei valori, delle strutture organizzative e delle risorse disponibili. Durante il welcome day, i partecipanti sono accolti con sessioni introduttive interattive, momenti di networking e presentazioni che favoriscono il senso di appartenenza. Quest'anno si è tenuto il workshop "A Day into Operations" a Linate, un momento di fondamentale importanza che ha permesso ai partecipanti di immergersi nei processi operativi che garantiscono il funzionamento degli aeroporti. Il programma, gestito dai teachers di Corporate Academy di SEA, si è rivelato un progetto di successo di knowledge sharing e valorizzazione delle conoscenze all'interno di SEA. Queste attività creano una base solida per l'integrazione, migliorano la comprensione del contesto aziendale e favoriscono la collaborazione tra le diverse aree della Società. Inoltre, nel 2024 è stato offerto il workshop "Vivo i valori SEA" [MDR-A 68 a, c] [S1-4 38 c].

Esiste anche il piano formativo GoodHabitz per tutta la popolazione aziendale che ha durata triennale, si concluderà nel 2026 per i colleghi amministrativi e nel 2027 per i colleghi turnisti [68 b, c]. La formazione trasversale mira a sviluppare competenze applicabili a diversi ruoli e contesti, come comunicazione, problem solving, leadership e lavoro di squadra, fondamentali per affrontare un ambiente lavorativo in continua evoluzione. Parallelamente, i contenuti formativi presenti nella piattaforma GoodHabitz promuovono l'autoapprendimento e la formazione continua, rafforzando l'autonomia e la crescita professionale a lungo termine. Nel 2024 è stato anche erogato il percorso di formazione di train the trainer intitolato "Teachers SEAAcademy" [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c].

Nel complesso, attraverso le iniziative sono state erogate oltre 95.000 ore di formazione [MDR-A 68 e].

Le spese operative assegnate alle attività formative nel 2024 sono ammontate a €287.000, di cui €113.700 finanziati dal fondo aziendale per la formazione [MDR-A.69 a] [MDR-A.69 b]. Per il 2025 è previsto un incremento delle spese operative a €316.000 [MDR-A 69 c].

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 avviene analizzando le opportunità di crescita interna. In aggiunta, 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].

Per alcune attività e percorsi formativi SEA si avvale di enti esterni qualificati che collaborano alla progettazione, erogazione e validazione del percorso formativo e sono responsabili di presentare, guidare e condurre tutte le attività formative [S1-4 43].

Target [MDR-T] [S1-5]

CONDIZIONI DI LAVORO

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

L'adesione alla Politica Salute e Sicurezza e l'implementazione delle relative azioni sono integrate nel SGSSL tramite le funzioni responsabili del monitoraggio quotidiano e della gestione delle tematiche collegate [MDR-T 81 b; b i]. Per garantire un miglioramento continuo e una protezione efficace per tutti i lavoratori, sono stati definiti indicatori prestazionali, che includono incidenti e infortuni, e indicatori preventivi, come near miss, formazione, break formativi, audit e ispezioni di campo. In particolare, dal 2023 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 aziendale 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 teachers coinvolti e le richieste di stage e assunzioni emerse a seguito degli eventi [MDR-T 81, 81 b, b.i, b.ii].

PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

Target per la parità di trattamento

Con l'obiettivo di affrontare la disparità di trattamento e la discriminazione dei dipendenti SEA monitora la percentuale di donne nella propria forza lavoro, con l'intento di raggiungere il 40% entro il 2030. Impegnarsi per il raggiungimento di questo target è fondamentale per promuovere gli impegni politici di 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".

Si riporta un costante incremento della percentuale di donne presenti in azienda negli ultimi anni. Su base semestrale, viene consuntivata la percentuale di genere, per cogliere progressi e stato di avanzamento rispetto al target. Nel 2024, questa percentuale è cresciuta del 2% rispetto al 2023 [MDR-T 80 j].

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% al 2030	% di donne sul totale dei dipendenti	716 nel 2022	Non ci sono obiettivi intermedi

SEA non ha identificato un target per la formazione rilevante da rendicontare [MDR-T 81]. Nonostante ciò, la formazione è monitorata attraverso le ore che impegnano ciascun dipendente e la soddisfazione stimata attraverso questionari di soddisfazione redatti al termine di ogni attività formativa e, in alcuni casi, anche tramite test finali per la formazione online, che servono a verificare la qualità della docenza e l'apprendimento dei partecipanti [MDR-T 81 b] [MDR-T 81 b i]. L'offerta aggiornata e costante consente la crescita e lo sviluppo continuo delle competenze e delle potenzialità, rispondendo da un lato alla richiesta di "continuous learning" che le nuove generazioni ricercano per il loro sviluppo professionale, e dall'altro permette alle persone più senior un aggiornamento costante della loro professionalità [MDR-T 81 b ii].

Metriche

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa [S1-6]

[S1-6.50 a] [S1-6 RA 55] Tabella - Modello per la presentazione di informazioni sul numero di dipendenti in base al genere

Genere	2024
Donne	893
Uomini	1.649
Altro	-
Non comunicato	-
Totale	**2.542** [S1-6.50]

[S1-6.50 a] [S1-6 RA 55] Tabella - Modello per la presentazione del numero di dipendenti nei paesi in cui l'impresa conta almeno 50 dipendenti che rappresentano almeno il 10 % del numero totale di dipendenti

Paese	2024
Italia	2.542 [S1-6.50 a]

[S1-6.50 b] [S1-6 RA 55] Tabella - Modello per la presentazione di informazioni sui dipendenti in base al tipo di contratto, suddivisi per genere (in numero di persone o ETP) (le comunicazioni sui dipendenti a tempo pieno e parziale sono facoltative)

	2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti	**893**	**1.649**	**-**	**-**	**2.542**
Numero di dipendenti a tempo indeterminato [S1-6.50 b.i]	887	1.644	-	-	**2.531**
Numero di dipendenti a tempo determinato [S1-6.50 b.ii]	6	5	-	-	**11**
Numero di dipendenti a orario variabile [S1-6.50 b.iii]	0	0	-	-	**0**

Si rimanda al paragrafo 9.3 Costi del lavoro del Bilancio Consolidato [50 f].

Al 31.12.2024, le cessazioni di rapporti di lavoro sono state 152, sostanzialmente imputabili alla prosecuzione del piano di accompagnamento alla pensione varato nel 2022 con orizzonte temporale a tutto il 2025. Il tasso di avvicendamento, calcolato come il totale dei dipendenti dimessi nell'anno su totale dipendenti a fine periodo, pari al 5,98% [S1 6 50 c] [MDR-M 77 a].

Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa [S1-7]

La forza lavoro del Gruppo SEA è anche composta da 147 lavoratori non dipendenti, tutti forniti dalle imprese che esercitano attività di ricerca, selezione e fornitura del personale [S1-7 55 a] [S1-7 55 c].

L'organico dei lavoratori dipendenti e non dipendenti è espresso in headcount e presente al 31.12.2024 [S1-6.50 d; 50 d i; 50 d.ii] [S1-7 55 b; b i]. L'indicatore conteggia tutto il personale amministrato a fine periodo, compresi 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].

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 2024, la percentuale dei dipendenti del Gruppo SEA coperti da contratti collettivi di lavoro e da rappresentanti dei lavoratori è del 100% [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].

[S1-8 RA 70] Tabella - Modello di rendicontazione per la copertura della contrattazione collettiva e il dialogo sociale

	Copertura della contrattazione collettiva		Dialogo sociale
Tasso di copertura	**Lavoratori dipendenti - SEE (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)**	**Lavoratori dipendenti - non SEE (stima per le regioni con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)**	**Rappresentanza sul luogo di lavoro (soltanto SEE) (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)**
0-19%			
20-39%			
40-59%			
60-79%			
80-100%	ITALIA		ITALIA [63 a]

Metriche della diversità [S1-9]

[S1-9.66 b] Tabella - Numero e percentuale dei dipendenti per fascia di età a fine periodo

Numero di dipendenti	**2024**
Sotto i 30 anni	211
Percentuale di dipendenti con meno di 30 anni	8,30%
Tra i 30 e i 50 anni	806
Percentuale di dipendenti di età compresa tra 30 e 50 anni	31,71%
Oltre 50 anni	1.525
Percentuale di dipendenti con più di 50 anni	59,99%

[S1-9.66 a] Tabella - Numero ed età percentuale dei dipendenti di alto livello dirigenziale per genere

Numero di dipendenti di livello dirigenziale	**2024**
Donna	2
% del totale a livello di top Management	22,22 %
Uomo	7
% del totale a livello di top Management	77,78 %
Altro genere	-
% del totale a livello di top Management	-
Nessun dato	-
% del totale a livello di top Management	-
Totale	**9**

Si considerano come membri dell'alta dirigenza il Comitato esecutivo e gli Amministratori Delegati delle società controllate [S1-9 RA71] [MDR-M 77 a].

I dati relativi alle caratteristiche dei dipendenti in termini di diversità, come genere e data di nascita, 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 apparenza, con il relativo supplemento derivante dalla contrattazione collettiva aziendale [69]. Vengono quindi applicate le normative in materia di lavoro e la rispettiva contrattualista 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 2024, risultano in forza 120 dipendenti appartenenti alle categorie protette, di cui 3 rientrano nelle categorie previste dall'articolo 18 della Legge 68/99 [MDR-M 77 a], pari al 4,72% dei dipendenti [S1-12.79, RA 76]. 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

	2024				
	Donna	Uomo	Altro	Non divulgato	Totale
Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera [83 a]	42,11%	36,99%	-	-	**38,79%**
Numero medio di ore di formazione per dipendente [83 b]	40,4	36,1	-	-	**37,59**

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

	2024		
	Dipendenti	Non dipendenti	Totale
Percentuale dei propri lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza basato su requisiti legali e (o) standard o linee guida riconosciuti [88 a]	100%	100%	**100%**
Numero di decessi tra la propria forza lavoro a seguito di infortuni sul lavoro e malattie professionali [88 b]	0	0	**0**
Numero di infortuni sul lavoro registrabili per la propria forza lavoro [88 c]	38	8	**46**
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili per la propria forza lavoro [88 c]	9,37	19,43	**10,29**

Sono state perse 1.161 giornate da parte dei dipendenti a causa di lesioni dovuti a infortuni sul lavoro [88 e]. Non ci sono stati casi di malattie professionali registrabili per i dipendenti del Gruppo [88 d].

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 [88 b].

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

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

	Donna	Uomo	Altro genere	Non comunicato	Totale
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno diritto a prendere concedi per motivi familiari [93 a]	100%	100%	N/A	N/A	**100%**

Tabella -Percentuale dei dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari

	Donna	Uomo	Altro genere	Non comunicato	Totale
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari [93 b]	26,09%	26,08%	N/A	N/A	**26,08%**

Il diritto al congedo per motivi familiari è contemplato dal contratto collettivo nazionale [93 a]. Sono stati considerati i congedi goduti e l'organico presente al 31.12.2024 [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 8,25% [97 a]. La media della retribuzione oraria lorda è stata calcolata a partire dalle ore teoriche lavorabili [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) è pari a 17,56 [97 b].

I redditi dei lavoratori part-time sono stati convertiti in equivalenti a tempo pieno, mentre i redditi pro quota sono stati considerati come se fossero percepiti per l'intero anno. Questo metodo garantisce una valutazione uniforme e completa. In ogni fase del calcolo, è stato utilizzato il valore del reddito complessivo per assicurare la coerenza e l'accuratezza dei risultati [97 c] [MDR-M 77 a].

La metodologia è conforme a quanto previsto dai requisiti applicativi nello standard ESRS S1-16 [MDR-M 77 a]. 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 proprio personale, né rivendicazioni per lavoro forzato o minorile [S1-17 104 a].

Nel 2024 i canali di segnalazione [MDR-M 77 a] hanno registrato cinque episodi di discriminazione legati al lavoro, di cui due riguardano molestie e tre altre forme di discriminazione [S1-17 103 a; 103 b]. Dei due casi di molestie, uno è stato confermato dalla funzione competente, che ha adottato un intervento di persuasione morale nei confronti del reparto coinvolto. L'altro caso non è stato verificato, poiché mancavano circostanze specifiche. I tre casi di discriminazione rimanenti sono stati correlati alla distribuzione dei carichi di lavoro [S1-17 103 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.

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 catena del valore a monte è popolata da fornitori a vario titolo che effettuano attività di fornitura servizi o realizzazione di opere con cui SEA, intrattenendo relazioni commerciali, monitora la conduzione delle loro attività, anche con riferimento a standard di sostenibilità. Le tipologie di lavoratori che esercitano la propria attività professionale presso le sedi di SEA includono i fornitori di servizi (ad es. pulizia, manutenzione e vigilanza), i fornitori di costruzione di opere (ad es. società terze operanti nella realizzazione di infrastrutture, edifici, impianti per il funzionamento dell'aeroporto) e i fornitori di beni per il business aeroportuale (ad es. attrezzature e prodotti chimici) [SBM-3.11, 11 a.i, a.ii].

L'analisi di doppia rilevanza ha evidenziato 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 [28]. Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti si svolge sulla base dei criteri di qualificazione che prevedono requisiti soggettivi e afferenti alla capacità economico finanziaria e tecnico-professionale. Con riferimento agli affidamenti "core sottosoglia" [29] e "no core" [30] la procedura interna prevede l'invito di almeno tre fornitori tra quelli inclusi nell'Albo aziendale, nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti in relazione alle caratteristiche specifiche del contratto da assegnare. Al fornitore affidatario del contratto, tra i vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali che è tenuto a osservare è richiesto di rispettare il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia. Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione del contratto, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa [SBM-3.11].

SEA ha adottato presidi per la tutela dei lavoratori della catena del valore, 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, SEA recepisce il Codice Appalti, stabilendo il CCNL applicabile e stimando i costi della manodopera. Sono previsti criteri premiali per offerte migliorative e clausole sociali per la tutela occupazionale, tra cui l'equità salariale. La sicurezza sul lavoro è garantita attraverso la definizione di costi non ribassabili e verifiche di congruità. Le condizioni generali di contratto impongono la regolarità nei pagamenti, prevedendo ritenute e obblighi di trasparenza per l'appaltatore. Infine, SEA aderisce al Protocollo d'Intesa per la regolarità e sicurezza nel settore delle costruzioni e infrastrutture [SBM-3 11 d].

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. Al fine di valutare gli aspetti di sostenibilità connessi alla selezione dei fornitori, SEA prevede l'introduzione progressiva di criteri di sostenibilità sia nella qualificazione dei fornitori che nelle griglie di valutazione delle offerte, nonché nei capitolati tecnici e nelle clausole contrattuali per l'acquisto di beni, servizi e lavori [SBM-3.11 d].

È stato altresì individuato un impatto negativo effettivo che coinvolge i lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per attività di costruzione e manutenzione [SBM-3 11, 11 a, 11 a ii]. I danni causati dagli eventi infortunistici sono connessi a singoli incidenti, in quanto SEA ha adottato il SGSSL al fine di rilevare eventuali criticità e carenze di salute e sicurezza anche nei riguardi di questi lavoratori nella catena del valore e al fine di promuovere così misure preventive [11 c].

[28] *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 delle gare sopra soglia UE. Di conseguenza, nel 2024, si è operato per i nuovi affidamenti nell'osservanza dei vincoli del nuovo.*

[29] *Appalti pubblici il cui valore è inferiore a una soglia specifica stabilita dalla normativa europea e nazionale*

[30] *Appalti che non rientrano nelle categorie principali di beni, servizi o lavori considerati strettamente funzionali alla messa a disposizione, a favore dei vettori, delle infrastrutture aeroportuali.*

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

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 [22 b] svolti nei cantieri durante i quali sono effettuate interviste dirette alle maestranze dell'appaltatore o del subappaltatore a seconda del caso [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 specifiche disciplinate dal titolo IV del D. Lgs. 81/81. Le modalità attraverso cui vengono condotti gli audit comprendono la verifica documentale, la raccolta di evidenze e 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, dalla complessità, rilevanza e/o criticità dell'attività da verificare [S2-2 22 b]. Inoltre, sono occasionalmente organizzate delle Safety Walk specifiche per le attività in appalto durante le quali i lavoratori dell'appaltatore possono essere colloquiati direttamente o attraverso l'attivazione del preposto [S2-2 22 a, b].

Gli audit interni e le Safety Walk sono gestiti dalla Funzione Health & 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, di alcuni requisiti dello ISO 45001 e dell'efficacia e mantenimento del SGSSL [S2-2 22, 22 a].

Nello specifico, la valutazione dell'efficacia degli audit considera la verifica della conoscenza e corretta applicazione delle norme da parte delle maestranze, del rispetto delle misure di sicurezza e di coordinamento identificate per l'attività specifica e la conoscenza delle regole di comportamento e delle procedure di SEA. A fronte di situazioni non conformi SEA richiede l'attivazione di misure correttive e le evidenze documentali attestanti la correlata attuazione. Inoltre, alle società appaltatrici e subappaltatrici viene richiesto di segnalare eventuali situazioni di pericolo, incidenti o near miss occorsi durante lo svolgimento delle attività previste a contratto, al fine di collaborare e identificare le cause degli accadimenti per prevenire che possano verificarsi infortuni o incidenti. Tale richiesta viene formalizzata nei contratti di forniture, lavori e servizi [22 e].

PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI [S2-3]

È un obbligo contrattuale per tutti i soggetti appartenenti alla catena del valore segnalare qualsiasi incidente o mancato incidente. La segnalazione attiva un processo di gestione e analisi che inizia immediatamente dopo l'accaduto. Questo processo, che coinvolge anche eventuali terzi, prevede l'analisi delle cause dell'evento, 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. Nei contratti sono descritte le modalità di comunicazione ai referenti di SEA che a loro volta, se del caso, attivano le altre funzioni interni. Il lavoratore 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 sicurezzalavoro@seamilano.eu. La modalità di verifica dell'efficacia delle azioni intraprese a seguito di segnalazioni considera gli indicatori infortunistici [S2-3 27 a, b, d].

A supporto dell'obiettivo di miglioramento continuo del SGSSL, SEA ritiene necessario sensibilizzare ed incoraggiare i lavoratori a comunicare anche le situazioni pericolose, gli incidenti e mancati incidenti, poiché solo attraverso la loro analisi si possono approntare concrete condizioni di prevenzione. Oltre l'obbligo di segnalazione di questi eventi, nelle condizioni contrattuali SEA ha integrato anche una "stop work policy" che prevede l'immediata sospensione dell'attività in caso di pericolo per le lavorazioni che espongono a rischi significativi. Inoltre, le funzioni operative amministratrici dei contratti di servizi e opere sono periodicamente sensibilizzate a incentivare i propri appaltatori ad effettuare tali segnalazioni. 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].

Un altro canale a disposizione dei fornitori è la piattaforma whistleblowing [ESRS 2-3 27 a] messo a disposizione tramite il Codice di Condotta dei Fornitori [ESRS 2-3 27 b]. In fase di qualifica, SEA acquisisce da parte del fornitore la dichiarazione o la documentazione relativa alla adozione di strumenti di governance aziendali quali il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/01, un Codice di Condotta/Codice Etico interno, la presenza di un bilancio di sostenibilità e se questo è stato certificato. È anche verificata la disponibilità di certificazioni per la prevenzione della corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001) [ESRS 2-3 27 c]. La presenza del canale di whistleblowing esplicitata anche nel Codice di Condotta dei Fornitori, garantisce che tutti i fornitori che si iscrivono all'Albo o partecipano a gare pubbliche ed i fornitori già presenti in Albo che aderiscono progressivamente al Codice, siano consapevoli della sua esistenza. Il Codice di Condotta dei Fornitori è consultabile sul portale fornitori del sito SEA Corporate, nonché nella sezione Governance [ESRS 2-3 28]. Maggiori informazioni sulla modalità di controllo e monitoraggio delle problematiche sollevate e affrontate [S2-3 27d] e sulla protezione delle persone che si avvalgono del canale [ESRS 2-3 28] sono descritte in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, paragrafo "Codice Etico".

Politiche

CONDIZIONI DI LAVORO

Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili [MDR-P] [S2-1]

Il Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili del Gruppo SEA diffondono i principi e i comportamenti alla base della partnership commerciale e sanciscono l'impegno per fornitori, subappaltatori e la loro catena di fornitura, a rispettare i valori di SEA nonché all'osservanza dei principi di legalità. Tutti i fornitori che si iscrivono all'Albo o partecipano a gare pubbliche sottoscrivono il Codice [MDR-P 65 a; 65 b, S2-1.16]. Per informazioni più dettagliate sul Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili si rimanda al sito Corporate, sezioni Fornitori [31] [MDR-P.65 f].

La Politica di Acquisti Sostenibili è un insieme di principi e linee guida che SEA adotta per rafforzare l'applicazione dei principi ESG al proprio processo di procurement. La Politica è definita e aggiornata in base ai complessivi obiettivi aziendali in materia ESG. Il monitoraggio dell'attuazione della policy viene effettuato attraverso modalità differenziate, in funzione dei diversi aspetti coinvolti. Per i fornitori qualificati, i parametri reputazionali e la scadenza di eventuali certificazioni sono sottoposti a un monitoraggio costante tramite un sistema informativo dedicato, che garantisce un controllo continuo e puntuale. Per quanto riguarda tutti i fornitori, è sempre verificato il possesso del DURC prima di procedere al saldo delle fatture, assicurando il rispetto delle normative in materia di regolarità contributiva. Inoltre, SEA intende dotarsi di un sistema di verifiche a campione sui fornitori considerati particolarmente rilevanti, al fine di accertare l'effettiva applicazione dei parametri della policy previsti dal contratto specifico. Tali verifiche non saranno necessariamente svolte dalla Direzione Supply Chain and Innovation, ma potranno essere effettuate da funzioni specialistiche preposte. I risultati delle verifiche devono essere condivisi con la Direzione Supply Chain and Innovation per arricchire il patrimonio informativo di SEA rispetto al proprio parco fornitori e rendere più efficace il proprio processo di vendor management, anche con riferimento all'applicazione di policy ESG [MDR-P.65 a].

A supporto, il Codice Condotta dei Fornitori elenca dieci principi che SEA integra nelle proprie attività di procurement:

1. Tutela dell'ambiente e ecosostenibilità;
2. Coinvolgimento del territorio;
3. Tutela dei diritti umani e del lavoro;
4. Sicurezza e salute sul lavoro;
5. Adozione di strumenti di governance aziendale;
6. Concorrenza leale;
7. Prevenzione della corruzione e dei conflitti di interesse;
8. Utilizzo delle informazioni, proprietà intellettuale e privacy;
9. Sicurezza delle informazioni - Cybersecurity;
10. Qualità e reputazione aziendale.

[31] *https://milanairports.com/it/fornitori*

Al fine di una efficace implementazione del Codice, SEA si riserva la facoltà di procedere periodicamente a verificare la compliance dei propri fornitori relativamente ai summenzionati principi e ulteriori previsioni di contratto. Qualora dovessero emergere comportamenti o eventi da parte del Fornitore che risultino incoerenti con i principi e le azioni stabiliti nel presente Codice, SEA fornirà il supporto necessario affinché lo stesso possa adottare tempestivamente le misure correttive più appropriate, ove possibile. Qualora le suddette incongruenze dovessero però comportare grave inadempimento contrattuale o rispetto alle normative vigenti, oppure in caso di ripetute violazioni dei principi del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 di SEA 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. 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 in sinergia con le commissioni di gara, ove previste. 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. Inoltre, il Comitato Etico è incaricato di gestire il processo di whistleblowing e la raccolta di segnalazioni riguardanti eventuali violazioni del Codice. 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 [S2-1.19] [MDR-P 65 d].

Tra i principi del Codice Condotta dei Fornitori si trova il rispetto dei diritti umani, dell'osservanza del principio di non discriminazione per ragioni di razza, colore, religione, età, genere, sesso e orientamento sessuale, lingua, nazionalità, estrazione e stato sociale, opinioni politiche, appartenenza sindacale, condizione di salute o disabilità [S2-1.17, 17 a].

Attraverso la sottoscrizione del Codice, tutti i fornitori iscritti all'Albo o partecipanti a gare pubbliche aderiscono a questi principi etici. 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 [S2-1.17 b].

Analogamente, SEA richiede che i propri fornitori, anche con riferimento alla loro catena di fornitura, garantiscano il rispetto dei medesimi principi nella gestione della propria attività aziendale e che, in nessun caso, potrà essere fatto ricorso al lavoro forzato, al lavoro minorile o a qualsiasi forma di sfruttamento illecito dei lavoratori. Inoltre, SEA chiede che i propri fornitori garantiscano un ambiente di lavoro sicuro e salubre, rispettoso di tutte le norme europee e nazionali in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ponendo in essere tutte quelle misure previste dalla vigente normativa in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro e di igiene del lavoro, inclusa un'adeguata formazione specifica ai propri dipendenti, accogliendo favorevolmente l'adozione di sistemi certificati di gestione della salute e sicurezza dei dipendenti [S2-1.18].

Il Codice Etico, descritto dettagliatamente in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, prevede l'approccio ai diritti umani seguendo i principi, i modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S2-1 16], sancisce l'impegno di SEA al rispetto di ogni stakeholder con cui entra in relazione, garantendone la tutela, la dignità personale, l'integrità e i diritti [S2-1 17, S2-1 17 a, S2-1 17 b].

Nel 2024 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 fornitori [S2-1 19]. In caso di impatti sui diritti umani, il whistleblowing è accessibile anche a terzi per l'invio delle segnalazioni [S2-1 17 c].

Secondo quanto riportato nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA, paragrafo "Politica Salute e Sicurezza", i fornitori sono protetti dai principi della Politica per garantire la tutela della loro salute e sicurezza [S2-1 16].

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 PROMOZIONE DI SOSTENIBILITÀ NELLA SUPPLY CHAIN [MDR-A] [S2-4]

Ove possibile, SEA supporta il fornitore intervenendo tempestivamente con misure correttive per evitare impatti negativi sui lavoratori nella catena del valore derivanti da episodi o comportamenti attribuibili al fornitore che evidenzino incongruenze rispetto ai principi e alle azioni dal Codice di Condotta. Tuttavia, in presenza di gravi inadempimenti o violazioni ripetute del Modello ex D. Lgs. 231/01 di SEA o del Codice Etico, SEA attiva i rimedi contrattuali per tutelare la propria immagine e i propri interessi [S2-4 35].

SEA promuove i più elevati standard di sostenibilità ambientali e sociali nei rapporti commerciali lungo la supply chain attraverso le iniziative descritte di seguito [S2-4 32 c].

Attualmente, il monitoraggio e la valutazione sono svolti con riferimento ai fornitori registrati in Albo [S2-4.32 d].

Sistema e monitoraggio e reporting delle richieste ESG sia in fase di qualifica che di gara/affidamento

Per monitorare l'impegno nel promuovere standard ESG più elevati lungo la supply chain, SEA ha avviato nel 2022 le attività di qualifica dei fornitori, richiedendo loro l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori. In questo modo, entro il 2026 [MDR-A 68 c], il 100% dei fornitori iscritti in Albo avrà accettato il Codice [MDR-A 68 a; 68 b].

A supporto di ciò, nel 2024 è stata conclusa l'attività di definizione dei requisiti funzionali della piattaforma di gestione dell'Albo, affinché fossero allineati con le esigenze di verifica dei profili ESG dei fornitori [MDR-A 68 a; 68 b 68 c 68 e]. Nello stesso anno [MDR-A 68 c], è stata avviata la revisione della piattaforma anche per i processi di gara e affidamento, per ottenere una rendicontazione delle richieste in ambito ESG [MDR-A 68 a] durante le attività di qualifica dei fornitori in gara e lo scoring model per gli affidamenti [MDR-A 68 b] entro il 2026 [MDR-A 68 c] [S2-4 32 c].

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].

Al 31 dicembre 2024, i fornitori presenti in Albo ammontavano a 846 (910 nel 2023) e anche nel 2024 è proseguita la campagna di riqualificazione dei fornitori, che prevede la sottoscrizione obbligatoria del Codice di Condotta dei Fornitori SEA. I fornitori che hanno già aggiornato il loro profilo, con l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori SEA, sono 736, pari al 87% (495, 54% a fine 2023) [MDR-A 68 e] [S2-4 32 c].

Il portale fornitori e la piattaforma Open-es sono risorse rilevanti per supportare la concreta applicazione dei principi ESG nel processo di Procurement di SEA [S2-4 38]. Nel 2024 gli investimenti allocati a queste azioni sono pari a €92.620 e le spese operative assegnate €148.219 [MDR-A 69, 69 a].

Sensibilizzazione dei fornitori alle tematiche di sostenibilità attraverso l'adesione volontaria alla 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 ed il miglioramento delle proprie performance di sostenibilità. Il Gruppo SEA sostiene la piattaforma Open-es, permettendo ai fornitori di accedere gratuitamente a strumenti di valutazione, condivisione di buone pratiche e strumenti operativi legati alla sostenibilità, che hanno quindi la possibilità di migliorare il proprio profilo ESG [MDR-A 68 a; 68 b; 68 c] [S2-4 32 c].

A giugno 2022, la piattaforma Open-es è stata presentata ai fornitori con un webinar per illustrare iniziative e obiettivi SEA e stimolare l'onboarding a luglio 2022. Durante il 2024 è proseguita la campagna di sensibilizzazione all'iscrizione alla piattaforma tramite e-mail. Ad oggi, si precisa che tra i fornitori qualificati al 31.12.2024 gli iscritti su Open-es sono 481 (57% dei qualificati) [MDR-A.68 e] [S2-4 32 c].

Le spese operative allocate nel 2024 e pianificate sono pari a €30.000 all'anno [MDR-A.69 a] [MDR-A 69].

Sviluppo di un processo integrato per programmare audit verticali (Ambientale, Sicurezza del lavoro) e generali e raccoglierne le risultanze nella piattaforma di qualifica dei fornitori, per le relative finalità

Nel 2024 è stato approfondito il processo di condivisione dei dati e la relativa soluzione tecnologica per la raccolta e la condivisione, integrata nei processi dell'Albo al fine di programmare audit verticali (ambientale, sicurezza del lavoro) e generali, raccogliendo le risultanze nella piattaforma di qualifica dei fornitori per le relative finalità [MDR-A 68 a] [MDR-A 68 b]. Nel 2025 è previsto il completamento del sistema informatico di supporto per poterla utilizzare nel 2026 [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].

Mappatura di rischio

Per il 2025 è pianificato il rilascio della prima versione della mappa di rischio [MDR-A 68 a] con l'obiettivo di completare l'attività entro il 2026 [MDR-A 68 c]. La mappatura si baserà su una nuova analisi dei rischi della catena di fornitura, in linea con il nuovo Codice di Condotta, e includerà i rischi ESG così da renderla confrontabile con l'ERM [MDR-A.68 a] [MDR-A 68 b] [S2-4 32 c].

L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69].

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

SEA ha implementato diverse azioni preventive per evitare di causare o contribuire a causare l'impatto negativo relativo alla salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori nell'ambito dei propri contratti di fornitura, servizi e lavori eseguiti presso i propri sedimi aeroportuali [S2-4 32 a, 35]. L'implementazione delle azioni di rimedio è invece in capo alle imprese appaltatrici [MDR-A 68 d] [S2-4 32 b].

L'identificazione e valutazione dell'efficacia delle azioni considera gli indicatori infortunistici, così come per 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, 33 c, 35, 38].

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

Safety Walk presso i sedimi aeroportuali

SEA conduce nel corso dell'anno [68 c] dei monitoraggi di taglio prettamente operativo per la verifica delle attività con potenziale impatto in termini di salute e sicurezza del lavoro sui terzi a vario titolo presenti negli ambienti di lavoro e, più in generale, presso gli spazi di proprietà del Gestore aeroportuale [68 a, b]. La finalità è la verifica del rispetto di regolamenti e norme di comportamento in ambito salute e sicurezza definite da SEA, delle condizioni degli ambienti di lavoro (cartellonistica, segnaletica, presidi antincendio, condizioni igienico-sanitarie, ecc.), del corretto utilizzo di DPI, mezzi, attrezzature, apprestamenti, delle interferenze generate dalla presenza di attività in regime d'appalto, cantieri e contemporaneità di cantieri in conformità al titolo IV, e della gestione degli spazi (presenza di materiali e/o attrezzature non autorizzate, sostanze pericolose non adeguatamente identificate e stoccate, abbandono di materiale, ecc.). Le Safety Walk si traducono nella conduzione di sopralluoghi operativi la cui esecuzione è a cura del SPP e di altre funzioni aziendali [68 a] [S2-4 32 a, b, 33 b]. In totale, nel 2024 sono state effettuate 1.500 Safety Walk, di cui 317 dei quali dedicate ai lavoratori dei cantieri e degli appalti [MDR-A 68 e].

L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69].

Health and Safety meeting

In ottica di miglioramento per la protezione della forza lavoro, nel 2024 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 il cantiere Malpensa - Terminal 1

Nel 2024 è stato completato [68 e] un audit interno presso Malpensa Terminal 1 [68 a, b, c]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [69 a] [S2-4 32 a, b, 33 b].

4 audit nel 2024 presso appaltatori Maintenance

Nel 2024 sono stati completati 4 audit di seconda parte [68 c, e]. Questi audit includono verifiche approfondite, condotte anche attraverso interviste con i lavoratori di appaltatori, subappaltatori e partner commerciali. L'obiettivo principale è garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza, salute e ambiente (SSL), contrattuali e normativi [68 a] [S2-4 32 a, b, 33 b]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a].

Target [MDR-T]

Nel corso del 2025 è prevista l'implementazione di un sistema di reporting strutturato che consenta 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 e le certificazioni che permettono di tracciare il profilo di sostenibilità delle aziende in relazione ai parametri indicati nel Codice [MDR-T.81 b, b.i]. L'ambizione è avere entro il 2025 un parco fornitori qualificati composto da soli fornitori che abbiano accettato il Codice di Condotta dei Fornitori SEA, determinante per monitorare nel tempo l'andamento del profilo di sostenibilità dei fornitori [MDR-T.81 b.ii]. Sin dall'introduzione del Codice è stato monitorato il numero dei fornitori che lo hanno accettato, firmandolo e allegandolo nel portale di gestione dell'Albo [MDR-T.81 b.ii, 80 d].

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, b.i] [MDR-T 81 b.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]

Il rumore aeronautico e i benefici di carattere socio-economico sono generati nella catena del valore a valle tramite i rapporti commerciali che il Gruppo SEA intrattiene con altri attori, in particolare le compagnie aeree [SBM-3 9].

Il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore 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 - e anche per i comuni di San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone [SBM-3 9 a, 9 a.i]. Il rumore generato a danno delle comunità è un impatto sistemico degli aerei [SBM-3 9 b]. L'inquinamento acustico è regolato in Italia con 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.

Le comunità che vivono nelle aree circostanti gli aeroporti sono altrettanto influenzate positivamente dall'impatto socio-economico [SBM-3 9 a, 9 a.i]. Gli aeroporti di Malpensa e Linate svolgono un ruolo fondamentale nel catalizzare i processi economici di sistema, generando connettività aerea diretta. Ciò consente ai passeggeri e alle merci provenienti dal territorio di riferimento di accedere in tempi e costi accessibili al maggior numero di destinazioni in Europa e nel mondo. In particolare, questo impatto è strettamente legato alle dinamiche turistiche e al commercio internazionale. Le comunità che traggono vantaggio da questo ruolo svolto dal sistema aeroportuale milanese sono in ordine di importanza: le province di Milano e Varese, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Alcuni effetti, seppur con minore intensità, si estendono anche alle regioni del Nord-Est, dell'Emilia-Romagna, della Toscana e al Canton Ticino in Svizzera [SBM-3 9 a, 9 a.i, 9 a.ii].

Infatti, gli aeroporti di Malpensa e Linate generano impatti diretti, indiretti, indotti e catalitici. Gli scali contribuiscono all'occupazione e alla creazione di valore ospitando le attività economiche all'interno dei loro sedimi e stimolando l'aumento della domanda aggregata derivante dai salari dei lavoratori impiegati negli scali, alimentando dinamiche economiche più ampie nel contesto regionale. SEA potenzia ulteriormente l'economia locale attraverso l'acquisizione di beni e servizi da fornitori del territorio, sostenendo numerosi posti di lavoro e generando valore economico nelle filiere di fornitura esterne. È possibile quantificare l'impronta socio-economica degli scali milanesi sulla base di dati contenuti in diversi studi commissionati all'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School. Il sistema aeroportuale di SEA nel 2024 ha generato ricadute complessive sul territorio lombardo quantificabili in €45,6 mld (in diminuzione rispetto ai €47,5 mld del 2023) in termini di valore della produzione e a cui corrisponde l'attivazione di oltre 297.000 posizioni lavorative (anziché le 285.000 nel 2023).

Malpensa ha mantenuto stabile a 507 il numero di attività produttive e sostenuto l'occupazione di 21.600 posti, con un valore della produzione di €6,21 mld. L'impatto indiretto dello scalo ha generato 13.300 posti di lavoro e €2,21 mld, mentre quello indotto ha attivato 10.000 posti e €2,91 mld. Complessivamente, Malpensa ha generato 45.000 posti di lavoro e €11,33 mld.

A Linate sono presenti 314 attività economiche che comportano 13.600 posti di lavoro, con un valore della produzione di €3 mld. L'impatto indiretto ha contato 8.400 posti e €1 mld, mentre quello indotto ha generato 6.300 posti e €1,4 mld. In totale, Linate ha attivato 28.400 posti di lavoro e €5,5 mld.

Inoltre, la connettività globale degli aeroporti favorisce il commercio internazionale e il turismo. Da un lato, il flusso di merci che transitano negli scali ha un impatto significativo sulle esportazioni nazionali, in particolare nei settori della moda e dell'arredamento. Dall'altro, l'attrazione di milioni di turisti porta benefici economici al territorio, contribuendo in modo sostanziale all'occupazione nel settore turistico e nei servizi correlati. Questo

effetto positivo si estende anche a settori collegati, come la ristorazione, i trasporti e la vendita al dettaglio, che vedono un incremento della domanda grazie al continuo afflusso di viaggiatori e merci. Malpensa ha gestito flussi di import-export per €58,1 mld, pari al 4,9% del commercio estero italiano, ed ha accolto 7,5 mln di visitatori (6,8 mln internazionali). Linate invece ha veicolato 2,6 mln di turisti. La dimensione economica degli influssi turistici si è stimata essere pari a circa €6,9 mld (Malpensa) e di oltre €1,5 mld (Linate).

Infine, gli aeroporti di Malpensa e Linate sono fattori chiave nell'integrazione del territorio con le principali economie internazionali, consolidando la posizione competitiva della Regione Lombardia e dell'Italia nel contesto globale. La loro capacità di attrarre investimenti esteri e promuovere scambi commerciali rappresenta una leva fondamentale per lo sviluppo e la crescita economica a livello locale e nazionale [SBM 3 9 c].

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

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

Le iniziative di sviluppo del traffico, in particolare quello di Malpensa, finalizzate a incrementare la economic footprint generata dagli aeroporti, non prevedono il coinvolgimento delle comunità interessate [S3-2 24]. Tuttavia, il Gruppo SEA ha sistematici contatti con le amministrazioni locali in relazione agli impatti ambientali. Per Malpensa, la Commissione Aeroportuale per la gestione del rumore è presieduta da ENAC, vi partecipano tutti i comuni interessati dai livelli acustici previsti e il Consorzio Urbanistico Volontario composto dai comuni limitrofi agli aeroporti [S3-2 21].

Nella gestione del rumore ambientale il Gruppo SEA si ispira al balanced approach (approccio equilibrato), così come richiesto dalla normativa applicabile. È affidata al gestore aeroportuale la responsabilità dell'elaborazione della mappatura acustica, che descrive la situazione del rumore esistente causata dal traffico aeroportuale e dei piani d'azione, che illustrano le criticità legate all'inquinamento acustico e le relative misure di mitigazione per ciascun aeroporto. In occasione della predisposizione dei piani d'azione relativi agli aeroporti di Malpensa e Linate, al fine di consentire la partecipazione del pubblico e degli enti interessati alla loro preparazione, sono pubblicate sul sito le sintesi non tecniche di tali documenti, segnalando la possibilità di inviare osservazioni e commenti. Il Gruppo SEA è pertanto impegnato ad attivare forme specifiche di intervento nei confronti dei rappresentanti dell'Amministrazione Pubblica e dei cittadini residenti nei comuni limitrofi all'aeroporto, al fine di continuare l'opera di sensibilizzazione mirata ad evitare il proliferare di nuove costruzioni a ridosso dell'aeroporto [S3-2 21, 21 a]. Inoltre, con l'intento di controllare le azioni programmate nei piani di azione, il confronto con gli enti locali e con i rappresentanti territoriali è gestito in maniera costante, valorizzando i contributi utili a contenere l'impatto acustico complessivo generato dalla presenza dell'aeroporto, nella consapevolezza che le diverse realtà devono trovare un punto d'incontro che renda la convivenza accettabile a tutti [S3-2 21 b].

L'efficacia del coinvolgimento delle comunità interessate viene valutato nell'ambito delle attività svolte dal Gruppo SEA all'interno della Commissione Aeroportuale, che vede la presenza dei rappresentanti degli enti territoriali interessati nella gestione degli impatti acustici degli aeroporti [S3-2 21 d]. La funzione e il ruolo di livello più elevato cui spetta la responsabilità operativa di assicurare che tale coinvolgimento abbia luogo e che i risultati orientino l'approccio del gestore aeroportuale è l'AD.DG [S3-2 21 c].

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

SEA opera in ottemperanza a pareri, approvazioni e autorizzazioni che specificano, direttamente o in riferimento alle norme in vigore, i limiti degli impatti sull'ambiente e sul territorio, incluse le popolazioni circostanti. Tramite i processi di monitoraggio e autocontrollo, SEA rileva l'andamento dei fenomeni ambientali di interesse e gli impatti e ne comunica gli esiti agli enti o, dove previsto, tramite il proprio sito web. 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].

Tramite la casella postale elettronica segnalazioniambientali@seamilano.eu qualsiasi soggetto può segnalare anomalie, disturbi e impatti ritenuti eccessivi [S3-3

27 b, d]. 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, c]. La possibilità di utilizzarla è indicata nella pagina web dedicata ai temi della sostenibilità ambientale del sito web SEA [S3-3 27 c]. 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 proprio 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].

Politiche

SVILUPPO DEL COMMERCIO ED OPPORTUNITÀ DI CRESCITA DELLE COMUNITÀ LOCALI

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

Il fattore cruciale di competitività sistemica di un aeroporto è la connettività aerea diretta, cioè la possibilità - per passeggeri e merci del territorio di riferimento dell'aeroporto - di raggiungere con tempi e costi accessibili il più alto numero di destinazioni in Europa e nel mondo. Il Gruppo SEA, al fine di perseguire una strategia orientata ad uno sviluppo costante della connettività dello scalo di Malpensa, a beneficio dell'ampia catchment area territoriale di riferimento, ha pubblicato una Politica di sviluppo del traffico sull'aeroporto di Malpensa [MDR-P 65 a, b] [S3-1 14], disponibile sul sito del Gruppo [32] [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 che ha ribadito la centralità strategica del ruolo dell'aeroporto di Malpensa quale "Gate Intercontinentale" di riferimento del Nord Italia [MDR-P 65 a].

Lavorando a stretto contatto con le compagnie aeree, le autorità politico-istituzionali, la business community, esperti e altri stakeholder, SEA mira a generare un'offerta di connettività aerea diretta che risponda al meglio alle esigenze del territorio di riferimento. La collaborazione con le compagnie aeree passeggeri e cargo permette di esplorare nuove opportunità di mercato e instaurare partnership durature e proficue. L'intesa con le comunità locali permette di individuare soluzioni sostenibili alle sfide e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione dei propri aeroporti in modo equo.

Questo approccio consente di accrescere i volumi di traffico a beneficio degli aeroporti e delle compagnie aeree partner [MDR-A 68 b, e]. SEA si impegna a garantire una concorrenza leale tra le compagnie aeree operanti nei propri aeroporti. 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].

La politica di incentivazione identifica tre differenti segmenti di traffico di aviazione commerciale e, per ciascuno di essi, definisce gli obiettivi prioritari in materia di sviluppo del traffico aereo. Per il traffico passeggeri di lungo raggio, si punta allo sviluppo di nuovi collegamenti diretti, all'incremento su rotte già operate e alla destagionalizzazione dei programmi operativi dei vettori, ovvero l'estensione dell'operatività di rotte stagionali. Inoltre, si prevede l'implementazione di collegamenti di breve e medio raggio a sostegno dei flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di partnership e accordi di rete su Malpensa. Per il traffico passeggeri di breve e medio raggio, la politica prevede il posizionamento di una flotta di almeno tre aeromobili incrementali narrow-body, basati a Malpensa, con prevalente attività finalizzata allo sviluppo di nuovi collegamenti diretti. Si definiscono piani pluriennali di sviluppo sullo scalo di Malpensa, con un target minimo di un milione di posti offerti (bidirezionali su base annua) e tassi di crescita annuali pianificati. Inoltre, si promuove l'utilizzo di una flotta con un basso impatto ambientale, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 dB per posto offerto su base annua. Per quanto riguarda il traffico cargo, la politica mira alla creazione di nuove basi

[32] *https://milanairports.com/sites/default/files/business/new_policy_sviluppo_traffico_marzo_2024_final.pdf*

operative a Malpensa o al potenziamento dell'attività di basi già esistenti. Si prevede l'incremento di frequenze da parte di vettori non basati su mercati strategici, e lo sviluppo di attività da parte di nuovi vettori, sempre su mercati strategici [MDR-P 65 a, b].

A tal fine, l'AD.DG è il massimo livello dirigenziale del Gruppo SEA responsabile per l'attuazione della politica [MDR-P 65 c]. 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 nel paragrafo dedicato, 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 di ogni stakeholder con cui entra in relazione garantendone la tutela, la dignità personale, l'integrità e i diritti [S3-1 16, S3-1 16 a, S3-1 16 b, S3-1 17].

Nel 2024 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 whistleblowing è accessibile anche a terzi per l'invio delle segnalazioni [S3-1 16 c].

Il Gruppo SEA intende integrare all'interno del Codice Etico entro il 2025 degli impegni che sanciscono l'approccio di SEA nelle relazioni con le comunità locali [MDR-P 62].

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 da e verso un ampio spettro di interlocutori esterni, utili a garantire la sostenibilità ambientale e il rispetto della conformità ai requisiti normativi nonché ai processi autorizzativi ambientali [S3-1 14].

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

SVILUPPO DEL COMMERCIO ED OPPORTUNITÀ DI CRESCITA DELLE COMUNITÀ LOCALI [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].

Sviluppo del traffico passeggeri

Il traffico passeggeri nel segmento intercontinentale di lungo raggio ha beneficiato dell'aumento dei collegamenti verso diversi mercati importanti. Air India ha incrementato le frequenze su Nuova Delhi, Cathay Pacific su Hong Kong, LATAM su San Paolo del Brasile e Gulf Air su Bahrein. Inoltre, il portafoglio di destinazioni di lungo raggio offerte da Malpensa si è arricchito con l'attivazione di voli per Ashgabat operati da Turkmenistan Airlines, Chongqing da Hainan Airlines, Chengdu da Air China, Xi'an da China Eastern Airlines e Tokyo Haneda da ANA. Infine, sono stati sottoscritti accordi con Malawi, Mali, Mongolia, Regno Unito, Togo e Uzbekistan per aumentare le frequenze settimanali di passeggeri e cargo [68 a, b] [S3-4 32 c].

Sviluppo del traffico cargo

La crescita delle merci trasportate è stata sostenuta sia dagli operatori già presenti a Malpensa, come Silk Way West Airlines, Turkish Airlines, Air China International, Emirates Cargo e Cargolux, sia dalle compagnie aeree che hanno avviato le attività nel 2024, tra cui Turkmenistan Airlines, MSC Air Cargo e Georgian Airlines [68 a, b] [S3-4 32 c].

Destination marketing

A favore di incentivare il traffico incoming, sono state intraprese iniziative di destination marketing per accompagnare e orientare le compagnie aeree interessate a

operare un collegamento diretto con Milano, collaborando con le risorse e le competenze dei principali stakeholder del territorio e della filiera del turismo. Queste collaborazioni hanno contribuito alle novità già annunciate per l'estate 2025, come i voli per Boston operati da Delta Airlines e per Hanoi operati da Vietnam Airlines [68 a, b] [S3-4 32 c].

L'efficacia 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].

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

Per garantire la sostenibilità ambientale e il benessere delle comunità interessate dal rumore [MDR-A 88 a], il Gruppo SEA ha intrapreso e pianificato azioni per prevenire, mitigare e porre rimedio al rumore [MDR-A 68 e; S3-4 32 a; S3-4 32 b; S3-4 35].

Non sono stati segnalati gravi problemi o incidenti legati ai diritti delle comunità locali [S3-4 36].

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; MDR-A 68 e] la revisione delle rotte di decollo "SID" (Standard Instrument Departure) [MDR-A 68 a]. 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 che si dovrà esprimere al fine della loro adozione entro il 2025 [MDR-A 68 e].

Nel 2024 non sono state assegnate risorse finanziare significative del Gruppo SEA [MDR-A 69 a, b]. Nel 2025 sono state pianificate spese operative pari a €56.000 [MDR-A 69 c].

Definizione di interventi di mitigazione presso i ricettori

Nel 2024 [MDR-A 68 c] 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 entro il 2026 [MDR-A 68 a, e].

Nel 2024 non sono state impiegate risorse finanziare per questa azione né è previsto a piano un impiego per questa azione. A Bilancio è stato accantonato un fondo pari a €2.381 migliaia per eventuali interventi di mitigazione che SEA dovrà realizzare [MDR-A 69].

Sistema di verifica del rispetto delle rotte

Nello stesso anno [MDR-A 68 c] 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 per il controllo del rispetto delle rotte di decollo, al fine di migliorare il disturbo e la percezione degli aerei sulla comunità nei dintorni. L'effettiva operatività del sistema avverrà successivamente alla conclusione della revisione delle rotte di decollo, implementando progressivamente tra il 2025 e il 2026 i controlli e le comunicazioni con ENAC e le compagnie aeree per la segnalazione delle situazioni di eventuali non conformità [MDR-A 68 a, e].

Nel 2024 il Gruppo SEA ha assegnato €16.950 di spese operative [MDR-A 69 a, b]. Nel 2025 il Gruppo SEA ha pianificato spese operative pari a €28.250 [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 in avanti [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]. Per questo motivo, è stata avviata la preparazione della documentazione in conformità con le regole e le procedure per l'introduzione di restrizioni operative legate al rumore negli aeroporti dell'Unione Europea, che sarà completata entro il 2025 [MDR-A 68 e].

Nel 2024 non sono state assegnate risorse finanziare significative del Gruppo SEA [MDR-A 69 a, b]. Le spese operative del Gruppo SEA assegnate a questa azione nel 2025 sono pari a €152.000 [MDR-A 69 c].

Green charges

Nell'ambito del Contratto di Programma, che ha durata fino al 2028 [MDR-A 68 c], è stata sviluppata una proposta di modulazione delle tariffe aeroportuali di Linate e Malpensa in funzione dei livelli di emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici, nonché del periodo diurno e/o notturno. Queste nuove tariffe dette "Green Charges",

sono strutturate secondo: un elemento basato sul peso dell'aeromobile senza differenziazione per fasce e per tipologia di traffico; un premio/penalizzazione in base alla rumorosità dell'aeromobile, un correttivo legato all'introduzione di una maggiorazione notturna, una tariffa basata sulle emissioni inquinanti (NOX). Le nuove tariffe contribuiranno a favorire il ricambio delle flotte verso aerei più sostenibili, così come previsto dalla Politica Ambientale [MDR-A 68 a, b]. Nel corso del 2025 [MDR-A 68 c] è prevista l'approvazione finale della proposta delle tariffe e l'implementazione del nuovo schema [MDR-A 68 e].

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

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].

Sono vigenti target per valutare l'efficacia degli interventi al fine di contenere l'impronta acustica degli aeroporti [S3-4 32 d] a partire dal monitoraggio dell'esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate e di Malpensa [S3-4 33 a].

I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali. Nel 2022 è stata attivata una centralina a Turbigo che consente il monitoraggio dell'area a sud di Malpensa misurando principalmente gli impatti degli aeromobili in fase di atterraggio sulle piste. SEA opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo di ARPA, al fine di migliorare l'azione di monitoraggio e la salvaguardia del territorio che circonda gli scali.

La zonizzazione acustica di Linate è stata approvata nel 2009, mentre la zonizzazione acustica di Malpensa è stata approvata nel 2023 [S3-4 33 b].

L'aumento dei dati del monitoraggio del 2024 conferma il pieno recupero del traffico post-Covid, con livelli in crescita nella maggior parte delle centraline. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico. Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web corporate[33] [S3-4 33 c].

Questo è altresì reso possibile dal sistema di 15 stazioni sul campo (11 a Malpensa e 4 a Linate) e di 4 centraline mobili, utilizzate per campagne di misura specifiche e il sistema informatico a supporto. Oltre alla rete di monitoraggio, SEA dispone di una struttura dedicata alla gestione del rumore attraverso tutti gli strumenti attuali (modelli, ricerche, dati) in accordo con gli standard più recenti in materia di acustica aeroportuale. È inoltre attiva la Commissione Aeroportuale che approva la zonizzazione degli aeroporti [S3-4 38].

Target [MDR-T] [S3-5]

SVILUPPO DEL COMMERCIO ED OPPORTUNITÀ DI CRESCITA DELLE COMUNITÀ LOCALI

Il Gruppo SEA implementa le migliori pratiche per mantenere stabile e, ove possibile, migliorare lo sviluppo commerciale e le opportunità di crescita delle comunità locali, anche se non sono stati fissati target specifici [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].

EMISSIONI ACUSTICHE

In accordo con quanto previsto dalla Politica Ambientale, mantenere la medesima impronta acustica dentro i confini della zonizzazione aeroportuale anche in presenza di un aumento del traffico promuove la sostenibilità dell'impatto del rumore [MDR-T 80 a].

[33] *Rumore | SEA Corporate (https://milanairports.com/it/sostenibilita/sostenibilita-ambientale/rumore)*

La zonizzazione rappresenta il limite di rumore a cui devono attenersi il gestore e 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. Per Malpensa, il target si applica dal 2024 al 2035, mentre per Linate dal 2025 al 2030 [MDR-T 80 e]. I target, perseguiti in applicazione della normativa vigente relativa al controllo del rumore aeroportuale [MDR-T 80 f], si basano sulle analisi condotte da ARPA sugli impatti da rumore con un modello di calcolo che ha considerato per Malpensa il periodo 2015-2018, mentre per Linate il 2008 [MDR-T 80 g].

Target di 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]
Rispetto della zonizzazione acustica definita sulla base dell'impronta acustica del 2018	60 al 2030	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]	Natura dell'obiettivo [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 2025	Decibel dB(A) LVA	Zonizzazione definita dalla Curva di rumore con traffico di Linate relativo al 2008	Non ci sono obiettivi intermedi

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, secondo le tempistiche previste dalla normativa applicabile, la Commissione è aggiornata in merito alle attività volte al rispetto dei limiti e informata in caso di superamento [S3-5 42 b]. L'analisi svolta per la rendicontazione del conseguimento o meno dei target, tipicamente annuale o su richiesta degli Enti partecipanti alla Commissione, permette di identificare i motivi per cui si verificano eventuali scostamenti e di confrontarsi sulle possibili modifiche alle misure di mitigazione in essere o misure aggiuntive alle stesse [S3-5 42 c]. Il riesame ha mostrato che i target hanno un andamento stabile e sono rispettati [MDR-T 80 j].

Metriche [MDR-M]

EMISSIONI ACUSTICHE

Entity-specific - Indice LVA - Livello di Valutazione del Rumore

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 [34]). 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 annualmente verifica gli indici di Linate e Malpensa [MDR-M 77 b].

[34] *LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVA relativi alle tre settimane a maggior traffico. ARPA Lombardia controlla la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale secondo la normativa nazionale.*

Linate

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

Malpensa

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

S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Strategia

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

Le tematiche di sostenibilità materiali 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 che necessitano di assistenza speciale [SBM-3.10, 10 a]. Per generare impatti positivi, SEA implementa le azioni necessarie per gestire le infrastrutture aeroportuali, garantendo l'efficienza, la sicurezza e la qualità dei servizi offerti. Il Sistema di Gestione della Qualità di SEA assicura elevati standard nella produzione e nell'erogazione dei servizi. La qualità erogata viene misurata attraverso indicatori oggettivi relativi ai principali servizi operativi che impattano sull'esperienza del passeggero, monitorati direttamente sul campo o tramite sistemi automatici. Inoltre, il sistema prevede certificazioni dei servizi e piani di audit per garantire il rispetto degli standard qualitativi. Il Comitato, presieduto da SEA e composto da ENAC, compagnie aeree e operatori aeroportuali, si occupa della condivisione delle performance dei servizi e della definizione di un piano di miglioramento continuo. Questo processo assicura la raccolta, il monitoraggio e l'attuazione di iniziative di miglioramento, coinvolgendo direttamente anche i passeggeri. Si trovano più dettagli nei paragrafi che trattano le azioni per migliorare la customer experience dei passeggeri e l'accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta (PRM) [SBM-3.10 c]. Il raggiungimento dei target connessi [SBM-3 12] costituisce un'opportunità reputazionale per SEA, oltre che essere integrati all'interno del Contratto di Programma tra ENAC e Gruppo SEA [SBM-3.10 d]. Nel 2024 il Contratto di Programma è in fase di discussione, antecedente all'approvazione. 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.

È stato inoltre individuato un impatto negativo sulla salute e sicurezza dei passeggeri, in quanto possono verificarsi eventi infortunistici a loro danno all'interno dei sedimi aeroportuali per causa delle operazioni di SEA o derivanti dalla catena del valore [SBM-3 10, 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 [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]

SEA, in veste di gestore aeroportuale, esamina tutte le rilevazioni di qualità con lo scopo di affrontare le criticità emerse. Il Responsabile della Funzione Qualità ha la responsabilità operativa di assicurare 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] [S4-2 20 c].

Le indagini di Customer Satisfaction consistono in interviste dirette ai passeggeri presso i gate di entrambi gli aeroporti, utilizzando un campione stratificato e ponderato in base all'aeroporto di partenza e di destinazione (Nazionale - Schengen - non Schengen) [S4-2.20 a]. Per le indagini di Customer Satisfaction è applicato il sistema dell'ASQ, il sondaggio globale promosso da ACI. Il sondaggio è condotto in oltre 400 aeroporti nel mondo tramite un questionario standardizzato distribuito ai passeggeri al gate prima dell'imbarco. I passeggeri valutano i servizi aeroportuali e la loro esperienza complessiva, assegnando un punteggio da 1 (scarso) a 5 (eccellente).

Le ricerche sono condotte da un'azienda leader del mercato che garantisce la rilevazione di campioni statistici rappresentativi. Le attività di raccolta ed elaborazione dei dati della qualità che emergono dalle ricerche e inerenti ai processi aeroportuali, sono effettuate direttamente dalla Funzione Qualità SEA, in conformità ai requisiti della norma ISO 9001. L'ascolto attivo e il monitoraggio continuo permettono di rispondere in modo efficace alle esigenze dei passeggeri. In caso di ripetuti feedback negativi in un lasso di tempo ridotto in prossimità di un servizio, viene attivato immediatamente il controllo del servizio stesso per la verifica della problematica e la conseguente risoluzione. Il riscontro espresso dagli utenti evidenzia non solo la coerenza con gli standard dichiarati, ma anche la capacità di individuare aree di eccellenza e opportunità di miglioramento come accaduto nel caso del servizio wi-fi e dalle postazioni per la ricarica dei dispositivi elettronici (cd. charging station), per le quali si è garantito un miglioramento del servizio erogato [S4-2.20 d].

A supporto del sistema di monitoraggio della qualità percepita, dal 2015 è attiva la rilevazione della soddisfazione del passeggero attiva 24 ore su 24 tramite i totem emoticon (con faccine verde, gialla e rossa), che permettono ai passeggeri 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, la ristorazione e altri servizi al passeggero. Il sistema raccoglie i dati sulla soddisfazione dei clienti e li condivide con i fornitori, i responsabili aziendali e gli operatori tramite app, e-mail e dashboard, permettendo interventi tempestivi per migliorare gli standard di qualità. SEA gestisce anche le recensioni su Google, rispondendo ai commenti dei passeggeri sia su Google Maps che sul motore di ricerca [S4-2 20 b]. Inoltre, 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.

Al fine di comprendere meglio il punto di vista di passeggeri appartenenti a categorie "fragili" quali i passeggeri a mobilità ridotta, sono effettuate delle specifiche interviste nelle Sale Amica e ne sono tracciate le risultanze. 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 [S4-2 20 a, 20 b]. Quanto emerge viene analizzato e verificato al fine di definire le misure correttive da implementare in quanto parte integrante del processo di analisi dell'accaduto [S4-2 20]. Il coinvolgimento dei lavoratori è valutato in termini di efficacia nel meeting periodico Health and Safety at Work - per un approfondimento si rimanda al paragrafo "Health and Safety meeting" nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA [S4-2 20 c] [S4-2 20 d].

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 certificato da un organismo indipendente che governa tutti i processi aziendali che impattano sulla qualità dei servizi aeroportuali [S4-3.25 a].

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, ma il principale canale è la homepage dei siti aziendali. In alternativa, i reclami e i suggerimenti possono essere consegnati direttamente ai banchi informazioni tramite il modulo allegato alla Carta dei Servizi [S4-3.25 c], oppure possono essere inviati via lettera [35] o via email-PEC. [36] 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]. Sensibile alle problematiche che possono verificarsi nei suoi aeroporti, SEA ha istituito un "Tavolo di conciliazione" con le Associazioni dei Consumatori, facenti parte del Comitato Regionale per la tutela dei diritti dei Consumatori e degli Utenti (CRCU). Attraverso l'istituto della conciliazione, i passeggeri possono ottenere eventuali risarcimenti del danno subito [S4-3.25 c; d]. Il controllo e il monitoraggio della gestione delle problematiche segnalate vengono periodicamente verificati attraverso un audit interno sul Sistema e la supervisione della gestione dei reclami, con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati [S4-3 25 d].

Per quanto riguarda la salute e sicurezza dei passeggeri, è in vigore una procedura specifica sugli eventuali infortuni o incidenti accaduti ai danni di persone non dipendenti con il coinvolgimento diretto degli interessati. La piattaforma CRM raccoglie anche segnalazioni, comunicazioni e notifiche riguardanti tematiche di salute e sicurezza sul lavoro, che vengono prontamente trasmesse alla funzione preposta [S4-3 25 a, b, c, d].

Il Gruppo SEA ritiene che i passeggeri siano a conoscenza dell'esistenza di tutti i possibili canali di comunicazione per l'invio dei reclami in quanto verifica regolarmente i canali di segnalazione che vengono effettivamente utilizzati [S4 3-26].

Inoltre, i passeggeri possono accedere alla piattaforma di whistleblowing per la comunicazione per segnalare comportamenti del personale aeroportuale, esigenze o preoccupazioni [ESRS S4-3 25 a] attraverso la sezione Governance del sito Corporate SEA [ESRS S4-3 26]. Maggiori informazioni sulla modalità di controllo e monitoraggio delle problematiche sollevate e affrontate [ESRS S4-3 25 d], e sulla protezione delle persone che

[35] *Indirizzo: Customer Relationship Management SEA Aeroporto di Milano Linate 20054 Segrate (MI).*

[36] *Indirizzo: customercare@pec.seamilano.eu*

si avvolgono del canale [ESRS S4-3 26] sono descritti nel paragrafo "Codice Etico" nel capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE.

Politiche per la Qualità [MDR-P] [S4-1]

La Politica per la Qualità, collocata all'interno delle rispettive Carte dei Servizi per gli scali di Linate e Malpensa, disponibile sul sito Corporate[37] [MDR-P 65 f], esprime l'impegno di SEA nel proporsi come un operatore aeroportuale altamente qualificato, impegnato 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 della collettività coinvolta nelle attività aeroportuali [MDR-P 65 e]. SEA si impegna inoltre a creare condizioni che rendano l'esperienza di viaggio serena e confortevole 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 coinvolge i servizi ai passeggeri inclusi i servizi commerciali (shop e food) erogati all'interno dei terminal di Linate e Malpensa, affinché la soddisfazione del passeggero sia garantita sia nei servizi erogati direttamente sia in quelli mediati [MDR-P 65 b]. Il monitoraggio avviene tramite il Sistema di Gestione per la Qualità, certificato ISO 9001 [MDR-P 65 d], oltre che gli audit interni e le interviste [MDR-P 65 a].

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 in G1 nel paragrafo dedicato, regola l'approccio ai diritti umani seguendo i principi, i modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S4-1 15], sancisce l'impegno di SEA al rispetto di ogni stakeholder con cui entra in relazione, garantendone la tutela, la dignità personale, l'integrità e i diritti [S4-1 16, S4-1 16 a, S4-1 16 b, S4-1 17].

Nel 2024 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]. In caso di impatti sui diritti umani, il whistleblowing è accessibile anche a terzi per l'invio delle segnalazioni [S4-1 16 c].

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 - 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

CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI [S4-4] [MDR-A]

In accordo con la Politica per la Qualità, nel Piano per la Qualità sono definite le azioni che SEA attuerà al fine di raggiungere gli obiettivi definiti in relazione all'esperienza del passeggero in aeroporto [S4-4 31 c]. Di seguito sono descritte le azioni pianificate per il periodo 2024-2028 [MDR-A 68 c] per il miglioramento della customer experience e il perseguimento della relativa opportunità legata al raggiungimento degli obiettivi del Contratto di Programma [S4-4 31 c; S4-4 33 b]. L'efficacia è monitorata dalla misurazione della qualità erogata e percepita da parte dei passeggeri, attraverso la somministrazione di interviste e valutazioni rilasciate tramite totem o feedback internet [S4-4.31 d] e dai target descritti nel paragrafo S4-5. In questo contesto, il Sistema di Gestione per la Qualità certificato ISO 9001 rappresenta un valore aggiunto nel monitorare le performance e i relativi progressi. Con l'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma, SEA potrà considerare il Piano degli Investimenti allegato come una ulteriore risorsa finanziaria [S4-4.37].

[37] *Linate: https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_81_file_it.pdf*
Malpensa: https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_80_file_it.pdf

Azioni per la percezione del livello di pulizia e di funzionalità delle toilette

Per raggiungere gli obiettivi relativi alla percezione del livello di pulizia e funzionalità delle toilette, sia a Linate che nei terminal di Malpensa, SEA ha adottato diverse misure. Sono stati eseguiti interventi di manutenzione straordinaria, completata la riqualificazione di sette blocchi di toilette (due a Linate e cinque a Malpensa), ottimizzata l'organizzazione del presidio delle attività di pulizia e sperimentati strumenti tecnologici per il controllo della qualità delle pulizie. Si prevede che queste azioni portino a un miglioramento della valutazione complessiva del comfort dello scalo da parte dei passeggeri. Il miglioramento della qualità percepita contribuirà a rendere l'esperienza di viaggio più serena e confortevole per i passeggeri [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Non ci sono risorse finanziarie significative per attuare questa azione nel 2024 [MDR-A 69].

Tempo di attesa ai controlli di sicurezza

Con riferimento agli obiettivi dei tempi di attesa ai controlli di sicurezza per i terminal in entrambi gli aeroporti, SEA intende traguardarli grazie anche a la Smart Security 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, anche con l'introduzione di migliorie tecniche incrementali e all'avanguardia a cui integrare un piano di formazione del personale e con la revisione dei processi di pianificazione delle risorse. Nel periodo regolatorio 2024-2028 si potranno quindi consolidare i nuovi standard di qualità in termini di Security e far fronte ad un numero maggiore di passeggeri, riducendo al contempo i tempi di attesa. I nuovi dispositivi installati EDS-CB, installati in entrambi gli aeroporti, porteranno i benefici sui tempi di attesa in quanto questi dispositivi sono in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio senza dover estrarre i liquidi, coerentemente con la normativa vigente, e gli apparati elettronici dal bagaglio stesso, inoltre le rulliere di trasporto dei vassoi presentano lunghezza maggiore e sono di tipo automatizzato per quanto riguarda il riposizionamento dei vassoi vuoti (altrimenti noto come automatic tray return system) [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c]. Nel 2024, sono state acquistate tre rulliere e antenne da installare. Prima del 2024 a Malpensa sono state completate 18 delle 21 linee previste di EDS-CB, mentre a Linate 9 su 10 [MDR-A 68 e].

Il Gruppo SEA ha fatto un investimento di €311.157 per l'attuazione di questa azione [MDR-A 69 a, b]. Per il 2025 il Gruppo SEA ha pianificato un investimento pari a €50.000 [MDR-A 69 c].

Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side

Uno dei servizi aeroportuali che incide maggiormente sul livello di soddisfazione dei passeggeri è la disponibilità di posti a sedere. A tal fine, SEA ha pianificato interventi per aumentare progressivamente il numero di posti a sedere nell'area air-side, con un incremento del 15% a Malpensa e del 10% a Linate. Inoltre, è prevista una rivisitazione e ottimizzazione del layout dei posti. Questa azione ha l'obiettivo di migliorare significativamente il rapporto tra posti disponibili e numero di passeggeri, tenendo conto anche dell'evoluzione del traffico [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c]. Nel 2024 sono state realizzate 20 panche nel piano partenze di Linate e 28 panche al Terminal 1 di Malpensa [MDR-A 68 e].

Per la realizzazione di questo intervento, nel 2024 il Gruppo SEA ha fatto un investimento di €112.574 [MDR-A 69 a, b].

Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS

L'esperienza del passeggero è anche condizionata dalla gestione dei bagagli. A Linate sono state definiti più interventi per assicurare un livello di eccellenza dell'impianto Baggage Handling System (BHS): sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria per garantire la ridondanza del sistema di discesa al BHS e per migliorare il presidio delle attività di manutenzione, con particolare attenzione alla prontezza degli interventi in caso di guasti. In modo analogo, anche a Malpensa sono previsti più interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Non si comunicano risorse finanziare impegnate per il 2024; per il futuro è stato allocato un investimento pari a €1.200.000 per la ridondanza della discesa al BHS dell'area check-in 1 a Linate [MDR-A 69].

Tempo di attesa al check-in

Le aree check-in dell'aeroporto di Linate e Malpensa Terminal 1 possono essere punti di attese e di accodamento dei passeggeri. A fine di monitorare, gestire e minimizzare possibili accodamenti, al Malpensa Terminal 1 SEA sta investendo in una nuova tecnologia: il sistema "Passenger Flow Monitoring". Questa tecnologia consentirà di monitorare in modo continuativo il livello di servizio delle operazioni di registrazione e consentirà di individuare in real time le situazioni di criticità che si generano nell'area check-in con la possibilità quindi di identificare in modo più tempestivo rispetto alla situazione attuale

eventuali disagi ai passeggeri ed attivarsi per le conseguenti azioni di mitigazione (es. intervento dei facilitatori, coinvolgimento handler etc.). Inoltre, sulla base dell'esperienza positiva dei sistemi in uso a Malpensa Terminal 2, è prevista l'installazione di nuovi Self Bag Drop a Malpensa Terminal 1. L'implementazione di sistemi di Self Bag Drop a Linate sarà valutata in base alle risultanze del trial avviato a Linate [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Si pianifica di assegnare a questa azione investimenti per €3.040.000 e costi per €2.000.000 nel 2025 [MDR-A 69 a, c].

Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop

SEA riconosce la crescente importanza dei dispositivi elettronici dei passeggeri che transitano nei suoi aeroporti e, a fronte dell'attuale carenza di postazioni di ricarica, si implementeranno progressivamente maggiori punti di ricarica direttamente nelle sedute dedicate ai passeggeri o in postazioni di lavoro. A Malpensa e Linate, le postazioni di ricarica saranno ampliate nell'area air-side [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c]. Nel 2024 sono state fornite 7 colonnine di ricarica USB e 4 banchi con sgabelli da 4 posti ciascuno nelle aree partenze di Linate e sono stati fatti lavori per l'elettrificazione delle sedute [MDR-A 68 e].

Per la realizzazione di questo intervento, nel 2024 il Gruppo SEA ha effettuato un investimento di €110.086 [MDR-A 69 a, b] e nel 2025 ha pianificato un ulteriore investimento di €101.980 [MDR-A 69 c].

Wi-fi service quality

Per soddisfare i passeggeri che usano i propri dispositivi elettronici, SEA ha definito alcuni interventi per un migliore servizio wi-fi nei propri aeroporti, sia in area land-side che air-side. Gli interventi sono:

- il rilievo puntuale e periodico della copertura del servizio in area passeggeri land-side e air-side;
- il consolidamento di una nuova modalità di accesso al servizio più flessibile e veloce attraverso l'accesso alla rete tramite un semplice click 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 e l'aumento delle aree di copertura wi-fi;
- eventuali indagini di Customer Satisfaction ad hoc mirate ad intercettare le eventuali cause di disservizi e le relative azioni di miglioramento da intraprendere [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Nel 2024 all'ammodernamento hardware e software dell'intera architettura dei sistemi server a supporto dei servizi di Captive Portal e alle attività specialistiche di aggiornamento del software sono stati assegnati €75.635 [MDR-A 69 b], mentre ai servizi di manutenzione hardware dei nuovi sistemi sono state assegnate €8.148 [MDR-A 69 c].

Ambience

A Linate sono previsti miglioramenti e rinnovamenti dei locali e degli ambienti che fanno parte del più ampio piano di restyling avviato a partire dal 2019. In particolare, l'area finger offrirà un'infrastruttura rinnovata con elementi architettonici distintivi che conferiranno all'aeroporto un'immagine più moderna, accogliente, funzionale e capace di regalare un'esperienza di viaggio coerente con le aspettative dei passeggeri e con le altre aree già oggetto di re-styling. Sono previsti altri interventi di adeguamento funzionale del terminal come il proseguimento dei lavori di riqualifica dei blocchi bagno presenti in area land-side, la sostituzione dei banchi imbarchi e la riqualifica della Sala Amica in area check-in [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Nel 2024 non sono state assegnate risorse finanziarie [MDR-A 69 a, b]. Per questa azione, nel 2025 è pianificato un investimento pari a €4.200.000 [MDR-A 69 c].

Disponibilità toilette

Il Gruppo SEA ha da anni avviato un piano di rifacimento delle toilette al fine di migliorarne l'estetica, la funzionalità e la numerosità. Le attività proseguono con interventi di manutenzione straordinaria e la riqualifica di alcuni blocchi toilette a Linate e a Malpensa, che consentiranno di ampliare il numero di cubicoli disponibili all'interno dei blocchi bagno [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c]. Nel 2024 sono stati ristrutturati e ampliati due gruppi di bagni a Malpensa ed è stato integrato un servizio igienico e ampliato un gruppo di bagni a Linate. Anche prima del 2024 sono stati riqualificati servizi igienici in entrambi gli aeroporti [MDR-A 68 e].

L'investimento del Gruppo SEA nel 2024 per implementare questa azione è pari a €1.244.603 [MDR-A 69 a, b]. Per il 2025, l'investimento pianificato è pari a €780.000 [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:

1. Il consolidamento del processo di validazione dei codici di ritardo in partenza che, governato dal gestore aeroportuale in condivisione con gli operatori aeroportuali (vettori e handler), aiuta a comprendere le cause dei ritardi e prioritizzare le azioni correttive;
2. L'implementazione dell'Airport Operation Control Centre (APOC), di cui SEA è responsabile, è la naturale evoluzione del concetto di A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) implementato a Linate nel 2016. Tale progetto si concretizza come una comune piattaforma operativa di scalo per la gestione ottimizzata delle prestazioni aeroportuali, sia real-time che a breve termine, fornendo ai principali stakeholder un set di indicatori prestazionali concordati. In particolare, con l'implementazione di APOC vengono monitorati e condivisi i dati e i KPI riguardanti tutti i processi del sistema aeroportuale. Una strutturata e completa condivisione delle informazioni nell'ambito della comunità aeroportuale consente una mutua collaborazione fra i principali attori interessati, a tutto vantaggio di una consapevole e rapida capacità decisionale, in particolar modo nella gestione di eventuali emergenze o disruption del servizio nonché di una migliorata qualità del servizio offerto agli utenti finali;
3. 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 che hanno impatto sull'operatività dell'aeroporto. L'AOP introduce una più dettagliata ed ampia automazione a supporto del monitoraggio delle prestazioni del sistema aeroportuale. Tramite una continua attività di monitoraggio ed archiviazione dati e l'utilizzo dei più moderni algoritmi di machine learning, il sistema è in grado di elaborare previsioni sugli scenari operativi nel breve e medio termine con un'accuratezza progressivamente crescente [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Nel 2024, sono stati assegnati all'APOC €12.085, sono già stati valutati €20.000 nel 2025 [MDR-A 69 a, b]. Per lo sviluppo dell'AOP si pianifica di investire €942.000 a fronte di un costo di €141.300 nel 2025 [MDR-A 69 c].

Disponibilità sistemi di piazzola - precondizionamento

Il livello e servizio di precondizionamento per Malpensa Terminal 1 sarà progressivamente migliorato attraverso due interventi previsti: la riqualifica e manutenzione straordinaria dei PCA (Preconditioned Air Unit) ai bridge dei satelliti A e B, e l'efficientamento dei processi manutentivi ordinari e in caso di guasto, con riduzione dei tempi d'intervento [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b] [S4-4 31 c].

Non si comunicano risorse finanziare impegnate per il 2024; è previsto un investimento di €1.925.211,70 per la fornitura e posa delle 13 PCA nuove in sostituzione [MDR-A 69].

ACCESSIBILITÀ PER I PASSEGGERI CON MOBILITÀ RIDOTTA [S4-4] [MDR-A]

In accordo con la Politica per la Qualità, nel Piano per la Qualità sono definite le azioni che pongono attenzione ai percorsi, ambienti e facilities aeroportuali con lo scopo di assicurare una reale accessibilità e fruibilità dell'infrastruttura anche ai passeggeri a mobilità ridotta per offrire loro un'esperienza di viaggio sempre più serena e confortevole [S4-1 31 c]. A seguire verranno descritte le azioni pianificate per il periodo 2024-2028 [MDR-A 68 c] per gestire l'impatto relativamente al miglioramento della customer experience e per perseguire l'opportunità di raggiungere gli obiettivi del Contratto di Programma legati all'esperienza di viaggio e transito anche ai passeggeri con specifiche necessità legate alle proprie particolari esigenze psico-fisiche [S4-1 31 c; S4-4 33 b]. L'efficacia è monitorata dalla misurazione della qualità percepita da parte dei passeggeri, attraverso la somministrazione di interviste e valutazioni rilasciate tramite totem o feedback internet [S4-4.31 d], e dai target descritti nel paragrafo S4-5. In questo contesto, oltre il Sistema di Gestione ISO 9001, costituisce una risorsa rilevante il supporto di LEDHA (Lega per i diritti delle persone con disabilità) nella valutazione dell'accessibilità e fruibilità degli spazi e ambienti per passeggeri con disabilità visiva (ciechi e ipovedenti), affinché rispondano in modo sempre maggiore ai reali bisogni di questi passeggeri. avvalendosi dell'esperienza e delle competenze tecniche di esperti di UICI - Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti [S4-4.37].

Per PRM in partenza con prenotifica: tempo di attesa per ricevere l'assistenza da uno dei punti designati dell'aeroporto

Per l'aeroporto di Linate e Malpensa Terminal 1, SEA ha adottato un piano di miglioramento che si basa

sull'entrata a pieno regime dell'importante investimento per l'implementazione 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 integrato e unico consente una gestione completa dei processi legati al servizio di PRM Assistance, con un focus sia sulla gestione del personale che sul servizio al passeggero. Tra le principali funzionalità, il sistema offre l'interpretazione della messaggistica in formato regolare ricevuta dai vettori, l'ottimizzazione e il supporto all'assegnazione in tempo reale delle attività in base alle qualifiche del personale e alle posizioni di svolgimento delle missioni di assistenza. Inoltre, garantisce una visione immediata e sistemica dei processi e della forza lavoro, migliorando l'analisi delle performance grazie a una consuntivazione puntuale delle attività e a un'efficace reportistica. Infine, il sistema consente un monitoraggio in tempo reale degli standard di qualità, contribuendo a elevare il livello complessivo del servizio. Inoltre, SEA conferma l'impegno di avviare un nuovo schema di certificazione dedicato ai processi di assistenza, in ambito aeroportuale, ai passeggeri con mobilità che prevede un maggior coinvolgimento delle associazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità nella verifica sul campo dei servizi presenti in aeroporto per i PRM [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b].

Le risorse allocate e pianificate per il sistema GroundStar non sono dedicate esclusivamente ai PRM, tuttavia a questi si può ricondurre un impatto stimato tra il 40% e il 60%. Nel 2024 le risorse sono ammontate complessivamente a €80.500, mentre nel 2025 si prevede un investimento di €140.950 [MDR-A 69 a] [MDR-A 69 b] [MDR-A 69 c].

Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM

Per l'aeroporto di Linate è confermata la proposta inclusa nel Piano della Qualità, finalizzata al miglioramento e al consolidamento degli spazi dedicati ai PRM, con l'obiettivo di raggiungere livelli di eccellenza. Tale iniziativa si inserisce nel proseguimento dell'investimento per il restyling dell'infrastruttura aeroportuale, che coinvolge direttamente anche le facilities dedicate ai PRM. In particolare, il piano prevede la ristrutturazione completa delle due Sale Amica, situate rispettivamente in area land-side (zona check-in) e air-side, oltre alla riqualifica dei blocchi bagno, inclusi i servizi dedicati ai PRM. Questo intervento garantirà una rivisitazione totale degli ambienti, offrendo maggiore comfort e aumentando il numero di bagni dedicati. Una completa rivisitazione degli ambienti, degli apparecchi sanitari e dei terminali d'impianto garantirà la fruibilità dell'infrastruttura stessa e maggiore comfort [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b].

L'investimento del Gruppo SEA per attuare questa azione nel 2024 è stato pari a €136.931 [MDR-A 69 a, b] ed è pianificato un investimento pari a €172.374 per il 2025 [MDR-A 69 c].

Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali

In entrambi i terminal di Malpensa, il percorso di consolidamento dei servizi dedicati ai PRM e in particolare la fruibilità dell'infrastruttura è in corso di miglioramento grazie ai seguenti interventi: la realizzazione della nuova Sala Amica a Malpensa Terminal 2, gli interventi di manutenzione ordinaria per le Sala Amica di Malpensa Terminal 1, i lavori per rifare e aumentare il numero di bagni per persone con disabilità, prevedendo due bagni per ogni nuovo blocco (aggiornando la precedente configurazione di uno solo unisex) e una completa rivisitazione degli ambienti e degli apparecchi per migliorare la fruibilità e il comfort [MDR-A.68 a] [MDR-A.68 b]. Nel 2024 al Terminal 2 di Malpensa è stata aperta una nuova Sala Amica con servizi igienici modificati ed è stato installato un sistema di chiamata allarmi per disabili [MDR-A 68 e].

L'investimento allocato a questa azione dal Gruppo SEA nel 2024 è stato di €400.000 e le spese operative assegnate nel 2024 sono pari a €13.520 [MDR-A 69 a, b].

SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI [S4-4] [MDR-A]

Il Gruppo adotta azioni di natura preventiva e correttiva per gestire l'impatto di salute e sicurezza sui passeggeri [S4-4 31 a, b].

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, 32 c, 34, 37].

Nel 2024 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 Recurrent Online

Come consuetudine annuale, nel 2024 è stato somministrato il programma di training che coinvolge gli operatori aeroportuali che lavorano con i PRM. La formazione viene rivista annualmente in base agli incidenti occorsi [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].

Safety walk

Durante l'anno SEA conduce [68 c] ispezioni dei propri spazi di proprietà per le attività con potenziale impatto in termini di salute e sicurezza del lavoro anche sui passeggeri [68 a, b]. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo omonimo nel Capitolo S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE.

Audit ISO 45001

Nel 2024, SEA ha condotto audit periodici a 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].

Interventi su scale mobili

A seguito di infortuni subiti dai passeggeri durante l'uso delle scale mobili [MDR-A 68 d] [S4-4 31 b, 32 b], sono state adottate diverse misure di miglioramento negli scali di Linate e Malpensa nel 2024, tra cui il potenziamento dell'illuminazione, l'integrazione di infografiche e la riduzione della velocità su alcuni impianti [MDR-A 68 a, b, c, e]. Gli interventi hanno fatto parte della manutenzione ordinaria e non hanno richiesto l'allocazione di risorse finanziarie rilevanti [MDR-A 69].

L'identificazione e valutazione dell'efficacia delle azioni avviene attraverso gli indicatori di andamento infortunistico che considerano la frequenza e la gravità degli incidenti [S4-4 31 d] [S4-3 32 a].

SEA persegue l'obiettivo del miglioramento continuo delle condizioni di salute, sicurezza e benessere sul luogo di lavoro e si impegna a diffondere e consolidare una cultura della sicurezza e la consapevolezza dei rischi, promuovendo ed indicando i comportamenti da tenere. In situazioni di emergenza (ad esempio, pandemie ed emergenze sanitarie in generale, catastrofi naturali, atti di terrorismo), sono rigorosamente attuate le misure di prevenzione e contenimento dei rischi, in linea con le normative vigenti di volta in volta a tutela dei passeggeri, con l'obiettivo di garantire loro le migliori condizioni di salute e sicurezza, unitamente alla continuità operativa degli scali, in funzione dell'interesse generale. I passeggeri possono segnalare violazioni delle norme di condotta contenute nel presente Codice Etico attraverso la procedura di segnalazione del whistleblowing, così come descritto in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE [S4-4 34].

Target [MDR-T] [S4-5]

CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI

Nello sforzo formalizzato nella Politica di Qualità di SEA di creare condizioni che rendano l'esperienza di viaggio serena e confortevole per tutti i passeggeri sono stati fissati i seguenti target diversi per i due aeroporti, considerando le loro circostanze specifiche.

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. Viene selezionato uno scenario di riferimento basato sulle condizioni operative e previsioni future. I dati provengono da fonti ufficiali, report di settore e analisi comparative. I target sono allineati con obiettivi politici nazionali, UE e internazionali, integrando principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Infine, si tiene conto della situazione locale per garantire obiettivi realistici e contestualizzati [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 esigenze del settore, inclusi i passeggeri, la sostenibilità economica e le politiche di miglioramento continuo della qualità aeroportuale [MDR-T.80 h]. Il raggiungimento dei target, monitorati su base trimestrale, è in linea con le ambizioni proposte per il 2028. Per la maggior parte degli indicatori sono stati conseguiti e superati i traguardi intermedi fissati al 2024 [MDR-T 80 j].

ENAC e il Comitato Utenti - quest'ultimo rappresentante delle compagnie aeree e degli operatori aeroportuali - saranno coinvolti nella fase di discussione precedente all'approvazione della Carta dei Servizi, che include gli obiettivi e il piano di miglioramento di SEA per il 2025

[S4-5 41 a] [S4-5 41 c]. Per monitorare le proprie prestazioni rispetto ai target, SEA ha interagito direttamente con i passeggeri attraverso le interviste [S4-5 41 b].

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Linate e i suoi passeggeri per il periodo 2024-2028 [MDR-T.80 a] [MDR-T.80 c] [MDR-T.80 e]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T.80 d].

Target di Linate	**Obiettivo misurabile al 2028 [MDR-T.80 b]**	**Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]**	**Baseline al 2022** (ove non diversamente specificato) **[MDR-T.80 d]**	**Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]**			
				2024	**2025**	**2026**	**2027**
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	06:00	Minuti nel 90% dei casi rilevati	07:53	7:00	6:50	6:40	6:20
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	96%	Percentuale di passeggeri soddisfatti	93,9%* ** 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.*	95,5%	95,5%	96,0%	96,0%
Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side	2,0	TPHP per numero di sedute [38]	2,2	2,1	2,1	2,1	2,0
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS [39]	0,1	Numero di bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri in partenza	0,13	0,12	0,12	0,11	0,10
Tempo di attesa al check-in	09:00	Minuti nel 90% dei casi rilevati	16:27* ** Questo valore è il risultato del 2022 al netto del primo trimestre.*	13:00	12:00	11:00	10:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop, nelle aree comuni, ove presenti	95%	Percentuale passeggeri soddisfatti	81,70%	83%	84%	85%	90%
Wi -fi service quality	3,85	Punteggio da 1 a 5	3,05* ** 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.*	3,4	3,5	3,7	3,75
Ambience	4,00	Punteggio da 1 a 5	3,45 **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.*	3,6	3,7	3,8	3,9
Disponibilità toilette	11,0	TPHP per numero di toilette	11,7	11,5	11,5	11	11
Ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale (codici: 19, 58, 85, 87)	0,30%	Numero di ritardi per totali di voli in partenza per voli di passeggeri in partenza	0,34%	0,33%	0,32%	0,31%	0,30%

[38] *TPHP, typical peak hour passengers: numero di passeggeri nell'ora di punta.*

[39] *BHS: Baggage Handling System; HBS: Hold Baggage Screening.*

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Malpensa e i suoi passeggeri per il periodo 2024-2028 [MDR-T.80 a] [MDR-T.80 c] [MDR-T.80 e]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T.80 d].

Target di Malpensa	**Obiettivo misurabile al 2028 [MDR-T.80 b]**	**Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]**	**Baseline al 2022** (ove non diversamente specificato) **[MDR-T.80 d]**	**Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]**			
				2024	**2025**	**2026**	**2027**
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	07:00	Obiettivo di qualità erogata, assoluto, l'unità di misura è il tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati.	8'47" * **Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal.*	8:00	7:45	7:30	7:15
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	93%	Obiettivo di qualità percepita, assoluto, l'unità di misura è la percentuale di passeggeri soddisfatti.	82,4% * ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal*	84%	85%	88%	90%
Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side	1,8	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il tTPHP / n° sedute.	2,1	2,0	1,9	1,9	1,8
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS	0,36	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il n° bagagli disguidati / 1000 pax in partenza.	0,47	0,45	0,43	0,40	0,38
Tempo di attesa al check-in di Malpensa Terminal 1	14:00	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	21:15* ** Questo valore è il risultato del 2022 al netto del primo trimestre.*	18:00	17:00	16:00	15:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop, nelle aree comuni, ove presenti	93,0%	% pax soddisfatti	71,20% * ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal*	78,0%	80,0%	88,0%	90,0%
Wi -fi service quality	3,85	punteggio da 1 a 5	3,06 ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal*	3,40	3,50	3,70	3,75
Overall satisfaction	4,00	punteggio da 1 a 5	3,72 * ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal*	3,80	3,85	3,90	3,95
Disponibilità sistemi di piazzola - precondizionamento	92%	% tempo funzionamento dei sistemi di piazzola - nell'orario di apertura dello scalo	90,19%	90,5%	91,0%	91,5%	92,0%
Disponibilità toilette	10,0	TPHP/n° toilette	11,7 * ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri e le infrastrutture del 2019 su entrambi i terminal*	10,8	10,6	10,4	10,2

ACCESSIBILITÀ PER I PASSEGGERI CON MOBILITÀ RIDOTTA

Gli obiettivi stabiliti nel Piano di Qualità sono fondamentali per garantire una vera accessibilità e usabilità dell'infrastruttura anche per i passeggeri a mobilità ridotta (PRM). La loro formulazione si basa sulle Linee Guida ENAC, quale stakeholder come descritto sopra [MDR-T.80 f; 80 h], incluso il processo di interazione con l'Ente per definirli [S4-5 41].

Il Gruppo SEA è in linea con le ambizioni proposte per il 2028 per il raggiungimento dei target. Rispetto alla milestone del 2024, due target sono stati non solo raggiunti ma anche superati [MDR-T 80 j].

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Linate per la soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità per il periodo 2024-2028 [MDR-T.80 a] [MDR-T.80 c] [MDR-T.80 e]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T.80 d].

Target Linate	**Obiettivo misurabile al 2028 [MDR-T.80 b]**	**Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]**	**Baseline al 2022** (ove non diversamente specificato) **[MDR-T.80 d]**	**Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]**			
				2024	**2025**	**2026**	**2027**
Per PRM in partenza con prenotifica: Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotifica	04:30	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	06:00	5:30	5:15	5	4:45
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)	96%	% PRM soddisfatti	94,20% * ** Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2018*	94,5%	95%	96%	96%

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Malpensa per la soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità per il periodo 2024-2028 [MDR-T.80 a] [MDR-T.80 c] [MDR-T.80 e]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T 80 d].

Target Malpensa	**Obiettivo misurabile al 2028 [MDR-T.80 b]**	**Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]**	**Baseline al 2022** (ove non diversamente specificato) **[MDR-T.80 d]**	**Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]**			
				2024	**2025**	**2026**	**2027**
Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotifica per PRM in partenza da Malpensa Terminal 1	18:00	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	24:00	20:00	19:00	18:30	18:15
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture dei terminal: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc.	92,0%	% PRM soddisfatti	86,60%* ** Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal*	88,0%	89,0%	90,0%	91,0%

SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI

Non è presente un target rilevante da rendicontare sulla salute e sicurezza per i passeggeri [MDR-T 81]. [MDR-T 80 b, b.i]. L'andamento degli indicatori infortunistici relativi agli incidenti che coinvolgono i passeggeri viene costantemente monitorati e discusso negli Health and Safety meeting, al fine di valutare se necessario porre in essere ulteriori azioni [MDR-T 80 b.ii, 80 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 legati al verificarsi di episodi di corruzione o di pratiche commerciali scorrette non sono incluse all'interno della mappatura dei rischi ERM in quanto, attraverso l'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. Ciò nonostante, il rischio è stato valutato rilevante dall'analisi di rilevanza finanziaria poiché il SGCP pone un obiettivo assoluto e sfidante di "zero casi" di corruzione attiva e passiva e un eventuale episodio di corruzione avrebbe un impatto a livello reputazionale che lo rende di conseguenza materiale dal punto di vista finanziario. Il SGCP prevede che annualmente sia aggiornata la mappatura del rischio di corruzione, che include la valutazione e la classificazione del rischio associato a ciascun processo e le misure di prevenzione adottate da SEA risultanti dall'analisi dei processi aziendali. La mappatura è stata realizzata considerando l'organizzazione di SEA in qualità di gestore aeroportuale e la convenzione sottoscritta con ENAC, il contesto normativo di riferimento, l'ubicazione territoriale degli aeroporti, la composizione del Gruppo SEA, l'articolazione del modello di Governance in diverse direzioni e funzioni di staff dipendenti dal Presidente e dall'AD.DG, il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, e le relazioni con gli stakeholder rilevanti per il SGCP [ESRS 2 IRO-1.6].

Politiche

CODICE ETICO [G1-1]

SEA definisce la propria cultura d'impresa attraverso il Codice Etico, approvato dal Consiglio di Amministrazione, con l'ultima revisione avvenuta nel 2020. Il Codice delinea il purpose, i valori e i principi alla base del Sistema Etico. Al suo interno sono descritti i principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo, i comportamenti che i principali stakeholder devono seguire per promuovere una crescita sostenibile, integrata ed inclusiva, i meccanismi di diffusione, formazione, attuazione, controllo e segnalazione di eventuali violazioni. Le norme di condotta del Codice coprono aspetti come correttezza, integrità, imparzialità, conflitto di interessi, prevenzione della corruzione, doni e benefici, trasparenza contabile, concorrenza leale, salute e sicurezza, tutela del patrimonio aziendale, integrità morale e fisica, riservatezza, comunicazioni esterne e privacy. Il Gruppo SEA riconosce le caratteristiche peculiari e distintive dei propri processi di creazione del valore, come la loro coniugazione con la pubblica utilità, sottesa alla gestione e allo sviluppo di infrastrutture aeroportuali che fungono da porta d'accesso al mondo, sia per le persone che per le merci, al fine di accrescere il benessere e la prosperità del territorio di riferimento. Inoltre, la predilezione per l'innovazione è considerata una modalità elettiva di risposta alla crescente complessità che caratterizza la gestione del business. Infine, la costante ricerca dell'efficienza è intesa come attenzione alla migliore utilizzazione delle risorse aziendali e all'individuazione delle migliori condizioni per l'impiego delle stesse [MDR-P 65a] [G1-1 9].

L'impegno del Gruppo SEA sui i temi definiti nel Codice, in particolare alle politiche di sostenibilità, ha quale riferimento la Dichiarazione dei Diritti Umani dell'ONU, la Convenzione dell'OIL su principi e diritti fondamentali nel lavoro, la Convenzione dell'ONU contro la corruzione, l'Agenda 2030 dell'ONU e i Sustainable Development Goals, il Framework, Guideline, Policy e Recommended Practices emanate su tali temi da istituzioni (ICAO) e organizzazioni di categoria (ACI Europe) e le best practices internazionali del trasporto aereo [MDR-P 65 d].

Il Codice Etico è rivolto ai componenti degli organi di governo societario, i suoi dipendenti e i collaboratori legati a SEA e alle società del Gruppo SEA da rapporti contrattuali di lavoro di qualsiasi natura, occasionali o temporanei, nonché altre specifiche categorie di stakeholder, tra cui clienti, fornitori, soci in affari. 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 SEA è l'organo deputato a garantire la diffusione, l'effettività, l'osservanza, la corretta interpretazione, l'adeguatezza e l'aggiornamento del Codice Etico [MDR-P 65 c]. A questo scopo, monitora il rispetto del Codice attraverso verifiche e valutazioni di eventuali violazioni delle norme di condotta [MDR-P 65 a] ricevute attraverso il whistleblowing, il canale dedicato alle segnalazioni anche anonime di comportamenti illeciti o situazioni a rischio, aperto sia a dipendenti che terzi [G1-10 a].

SEA garantisce la massima diffusione delle norme di condotta a tutti i destinatari: ai dipendenti, che possono consultare il Codice sull'intranet aziendale, sono dedicate annualmente sessioni formative e attività informative, e agli stakeholder esterni, che possono consultarlo dal sito corporate di SEA [40] [MDR-P 65 e, f] [G1-1 10 c i, 10 g].

Il Comitato Etico esamina le segnalazioni ricevute attraverso il canale dedicato e avvia le indagini necessarie, assistendo e tutelando i segnalanti, promuovendo iniziative per proteggerli da pressioni e ritorsioni e garantendo la riservatezza [41] [G1-1 10 a; 10 c ii]. In caso di segnalazione, tra le azioni conseguenti alla segnalazione è compresa un'approfondita formazione professionale nell'ambito della violazione segnalata, qualora accertata [G1-1 10 c i].

La controllata SEA Prime ha adottato un proprio Codice Etico, ispirato al Codice del Gruppo SEA ed ha designato come proprio Comitato Etico quello della capogruppo.

Il Codice Etico è un componente fondamentale del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 (MOG), approvato a febbraio 2025, che ha l'obiettivo di garantire trasparenza e correttezza nelle attività aziendali e prevenire i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani previsti dalla normativa e descrivere le misure preventive e i relativi protocolli. Insieme agli altri componenti - la mappatura dei rischi, il sistema organizzativo e procedurale aziendale, i poteri autorizzativi e di firma, il controllo di gestione, il sistema premiante e sanzionatorio, la comunicazione e formazione del personale, il sistema informativo, la governance aziendale, l'attività di controllo e il whistleblowing - contribuisce a definire il quadro di riferimento per una gestione aziendale responsabile e conforme alle normative.

Il paragrafo "Azioni" di questo capitolo descrive il sistema integrato di vigilanza e rispetto contro la corruzione [G1-1 16 e].

[40] *https://milanairports.com/sites/default/files/2024-10/Codice_Etico%20SEA.pdf*

[41] *Il Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali." ha abrogato l'articolo 6, commi 2-ter e 2-quater, del D. Lgs. 231/01 introdotti dalla Legge n. 179/2017 e ha sostituito il comma 2-bis; tale ultimo comma prescrive che i Modelli di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 prevedano canali di segnalazione interna, il divieto di ritorsione e il sistema disciplinare in conformità al D. Lgs. 24/2023 [G1-1.10 c ii].*

CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Politica per la prevenzione della corruzione [MDR-P] [G1-1]

Il CdA è fermamente convinto che il proprio impegno verso la prevenzione della corruzione possa influenzare positivamente le proprie relazioni contrattuali e in generale le proprie attività, garantendo così una progressiva diffusione dei principi e valori etici ad una sfera di portatori di interessi sempre più ampia.

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, finalizzato non soltanto a garantire la compliance alle norme e agli standard nazionali e internazionali e a tutelare la reputazione del Gruppo SEA, ma anche ad evitare ripercussioni sulla sua operatività. Essa concorre ad aumentare il grado di conformità alle leggi, ai regolamenti e alle buone pratiche applicabili e, al fine di dare concreta attuazione ad una cultura aziendale ispirata al valore dell'onestà, ai comportamenti eticamente corretti, alla prevenzione e al contrasto della corruzione.

La Società ribadisce come la propria attività sia caratterizzata dai principi di integrità, trasparenza, onestà e correttezza con le seguenti prescrizioni:

- Rifiuta e condanna il ricorso a comportamenti illegittimi o comunque scorretti per raggiungere gli obiettivi economici che essa si è data;
- Non tollera alcun tipo di corruzione nei confronti di pubblici ufficiali, o qualsivoglia altra parte, pubblica o privata, in qualsiasi forma o modo e in qualsiasi giurisdizione. In particolare:
    - Promettere od offrire - direttamente o indirettamente - ai rappresentanti della P.A. (oppure a persone a questi "vicine" o "gradite") o qualsivoglia altra parte, pubblica o privata, un vantaggio economico, denaro, doni o altra utilità in nome e/o per conto della Società e/o in elusione delle procedure societarie e/o del Codice Etico;
    - Accettare la richiesta da, o sollecitazioni da, o autorizzare qualcuno ad accettare o sollecitare, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico o altra utilità da chiunque quando l'intenzione sia (tra le altre) di:
        - Indurre un Pubblico Ufficiale o un privato a esercitare in maniera impropria qualsiasi funzione di natura pubblica nell'esercizio delle proprie responsabilità;
        - Influenzare un atto ufficiale (o una omissione) da parte di un Pubblico Ufficiale o qualsiasi decisione in violazione di un dovere d'ufficio;
        - Influenzare o compensare un Pubblico Ufficiale o un privato per un atto del suo ufficio;
    - Effettuare spese di rappresentanza ingiustificate e con finalità diverse dalla mera promozione dell'immagine aziendale;
    - Promettere o fornire, ottenere, ricevere, anche tramite "terzi", lavori/servizi di utilità personale;
    - Fornire o promettere di fornire, sollecitare od ottenere informazioni e/o documenti riservati o comunque tali da poter compromettere l'integrità o la reputazione di una o entrambe le parti;
    - Favorire, nei processi d'acquisto, fornitori e sub-fornitori in quanto indicati dai rappresentanti stessi della P.A. come condizione per lo svolgimento successivo delle attività;
- Vieta di offrire e ricevere omaggi, o altre utilità che possano integrare gli estremi della violazione di norme, o siano in contrasto con la Politica [MDR-P 65 a].

I valori espressi e i contenuti nella Politica si applicano agli amministratori, sindaci, Dirigenti, dipendenti, consulenti, collaboratori e in generale tutti coloro che operano per conto o in favore della Società o che con la stessa intrattengono relazioni di affari ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni e responsabilità [MDR-P 65 b].

La Politica, consultabile sul sito internet di SEA [42] [MDR-P 65 f], garantisce che tutte le azioni, operazioni, transazioni e più in generale i comportamenti tenuti e seguiti dai dipendenti e dai collaboratori, siano incentrati sulla massima correttezza, trasparenza e imparzialità, al fine di prevenire qualsiasi rischio legato alla corruzione. Inoltre, è sottoscritta per osservanza da parte dei Dirigenti.

SEA incoraggia tutti i destinatari della Politica e in ogni caso chiunque venga a conoscenza di fenomeni

[42] *https://milanairports.com/sites/default/files/2024-03/SEA_Politica_prevenzione_corruzione_def%20per%20sito%20corporate.pdf*

di corruzione o di violazione del SGPC a segnalare tali situazioni senza timore di ritorsioni o discriminazioni. Eventuali violazioni alla Politica devono essere segnalate da parte dei destinatari nelle forme e modalità previste dalla procedura di whistleblowing.

La Direzione Auditing della Società effettua i controlli e il monitoraggio sull'attuazione, mantenimento, aggiornamento e miglioramento continuo del SGPC e sull'applicazione della Politica. 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].

Attraverso l'attuazione della Politica, SEA si impegna a rispettare il Codice Etico e il D. Lgs. 231/01, per le parti compatibili, e la ISO 37001 [MDR-P 65 d].

SEA comunica la Politica a tutti i destinatari all'interno della Società in modo chiaro e strutturato. La formazione, obbligatoria per tutti i dipendenti, è promossa affinché ciascun dipendente comprenda, in relazione al proprio ruolo, il contenuto della politica, con particolare riferimento ai principi delineati, i rischi di corruzione cui potrebbe essere soggetto, gli aspetti relativi al proprio ruolo all'interno della Società e nel SGPC e le azioni preventive da intraprendere e le segnalazioni da effettuare in caso di rischio o sospetto di pratiche illecite [G1-1 10 g].

Nell'annuale aggiornamento della 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, Non Aviation Business Development, Aviation Business Development, Regulatory Affairs, Cargo and Real Estate, Finance, Infrastructures, Environment and Funded Initiatives, Security, Health and Safety, People Management, Public Affairs. Relativamente alla società controllata SEA Prime, che non è certificata secondo la ISO 37001, sono state identificate le seguenti funzioni responsabili di processi a rischio corruttivo, identificate all'interno della mappatura dei rischi ai sensi del D. Lgs. 231/01: Commercial, Infrastructures and Maintenance, Operation [G1-1 10 h].

Azioni [MDR-A] [G1-3]

Il MOG rappresenta un elemento cruciale per la condotta d'impresa poiché permette alle aziende di prevenire e mitigare i rischi legati alla responsabilità amministrativa derivante da reati commessi nell'interesse o a vantaggio dell'azienda. Svolge un ruolo essenziale per tutti i dipendenti e collaboratori, nonché i soggetti esterni che si rapportano con SEA, fornendo linee guida chiare, procedure di controllo e misure preventive per contrastare la commissione di reati e pratiche illecite. A integrazione del MOG e degli elementi che lo costruiscono [43], SEA ha adottato le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012", approvate nel 2020, che stabiliscono le modalità di prevenzione in linea con la legge 190/2012 e il D. Lgs. 231/01 e il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione certificato ISO 37001.

L'OdV effettua le attività di monitoraggio e verifica sulle segnalazioni rientranti nell'ambito del D. Lgs. 231/01. Riceve e valuta le segnalazioni ricevute, e le eventuali conseguenti iniziative a sua ragionevole discrezione e responsabilità. Può disporre l'audizione del segnalante, se identificabile, e del responsabile della presunta violazione. Questo organismo opera in autonomia, con risorse finanziarie adeguate e poteri indipendenti di iniziativa e controllo. La composizione dell'OdV garantisce il requisito di autonomia e indipendenza, fondamentale affinché non sia direttamente coinvolto nelle attività gestionali oggetto della sua attività di controllo. L'OdV è privo di compiti operativi, mantiene una posizione di terzietà rispetto a coloro sui quali effettua la vigilanza e risponde, nello svolgimento della funzione, solo al vertice operativo della Società [G1-3 18 a, b].

Circa l'efficacia di queste misure, al CdA e al Collegio Sindacale riferiscono l'OdV e il Comitato Etico. L'OdV prepara relazioni semestrali e annuali per il CdA sullo stato di implementazione del MOG, evidenziando controlli, verifiche, criticità, anomalie e aggiornamenti necessari. In caso di gravi criticità riferisce prontamente su eventuali reati al Presidente del CdA. Nell'ambito dell'implementazione del Codice Etico, descritto nel paragrafo dedicato, il Comitato redige una relazione, almeno annuale, indirizzata al CdA, o per singoli casi di gravi irregolarità, sullo stato di attuazione del Codice Etico [G1-3.18 c]. Per ulteriori approfondimenti su controlli e procedure di governance si veda ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI.

[43] *Il Codice Etico, il whistleblowing, il MOG e la Politica per la Prevenzione della Corruzione sono disponibili sul sito di SEA consultando la sezione "Governance - Etica e compliance" del sito corporate SEA [G1-3 20].*

L'OdV può delegare alla Direzione Auditing le attività di verifica sulle segnalazioni ricevute. La Direzione Auditing, che dipende direttamente dal CdA, ha un canale dedicato per le segnalazioni che esulano dagli ambiti di competenza del Comitato Etico e dell'OdV. Al fine di evitare possibili incompatibilità nella verifica delle segnalazioni da parte di Direzione Auditing, il cui Direttore è componente dell'OdV di SEA, dell'OdV di SEA Prime e del Comitato Etico, oltre che essere destinatario di un canale di segnalazione dedicato, è attivo un canale di segnalazione al Presidente del CdA per segnalazioni riguardanti componenti della Direzione Auditing. Le indagini su presunti casi di corruzione sono regolate dalle procedure di segnalazione e verifica secondo quanto previsto dal SCPC. SEA Prime, controllata del Gruppo SEA, ha anch'essa adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/01 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Gli Organismi di Vigilanza di SEA e della controllata SEA Prime, anche attraverso la Direzione Auditing, svolgono attività di verifica su idoneità ed effettività dei protocolli adottati dalle Società per prevenire la commissione dei reati [G1-3 18 a, b].

SEA garantisce che il 100% dei Dirigenti e del personale delle funzioni aziendali a rischio, secondo la mappatura del rischio anticorruzione, partecipi ai programmi di formazione contro la corruzione, con una frequenza almeno triennale o alla nomina di nuovi Dirigenti [G1-3 21 b].

Nel 2024 i membri del CdA e del Collegio Sindacale non hanno ricevuto formazione aggiuntiva rispetto all'induction già ricevuta nel 2023, per i nuovi membri nominati è condotta dalla Direzione Auditing nell'ambito dell'adozione della Politica di prevenzione della corruzione e volta a illustrare i contenuti della stessa e le misure di prevenzione della corruzione adottate [G1-3.21 c].

Nell'ambito dell'aggiornamento e dell'implementazione su base annuale [MDR-A 68 c] delle iniziative di formazione e divulgazione del Codice Etico ai destinatari previsti [MDR-A 68 b], nel 2024 sono stati offerti diversi programmi di formazione contro la corruzione attiva e passiva variabili a seconda del pubblico di riferimento [MDR-A 68 a]:

- Formazione in aula per Dirigenti e componenti di funzioni a rischio: questa formazione copre le Misure di prevenzione della corruzione, la Politica di Prevenzione della Corruzione, i processi a rischio corruttivo, il D. Lgs. 231/01 e il Modello di Organizzazione e Gestione, inclusi i reati corruttivi configurabili nell'interesse e vantaggio dell'Ente, e il whistleblowing [G1-3.21 a, MDR-A 68 a, b]. L'aggiornamento formativo in aula e la sottoscrizione della Politica di Prevenzione della Corruzione hanno interessato 6 nuovi Dirigenti [MDR-A 68 e];
- Formazione per neoassunti durante il "welcome day": questa sessione formativa si concentra sul Codice Etico, con particolare riferimento alla prevenzione della corruzione, esempi di potenziali condotte corruttive, conflitti di interesse, disciplina relativa a doni e omaggi, Politica anticorruzione, Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, whistleblowing, D. Lgs. 231/01 e Modello di Organizzazione e Gestione [G1-3.21 a, MDR-A 68 a, b]. Durante i Welcome Day 2024, 138 neoassunti (96 turnisti e 42 amministrativi) hanno ricevuto una formazione specifica su tematiche anticorruzione da parte della Direzione Auditing [MDR-A 68 e];
- Corsi online per tutti i dipendenti amministrativi e turnisti: questi corsi includono un test finale di apprendimento, con particolare attenzione alla prevenzione della corruzione, conflitti di interesse, disciplina relativa a doni e omaggi, Misure anticorruzione, D. Lgs. 231/01 e Modello di Organizzazione e Gestione [G1-3.21 a, MDR-A 68 a, b]. Al 31 dicembre 2024, il completamento dei compiti assegnati risulta essere dell'85% (1522 su 1793) per i turnisti e dell'89% (582 su 659) per gli amministrativi [MDR-A 68 e];
- Corso online sul Codice Etico: questo corso, rivolto a tutti i dipendenti amministrativi, include un test finale e tratta i valori e principi etici, la prevenzione della corruzione e dei conflitti di interesse, la disciplina di doni e omaggi, e il whistleblowing [G1-3.21 a, MDR-A 68 a, b];
- Attività di sensibilizzazione sul whistleblowing destinata a tutti i dipendenti, attraverso infografiche pubblicate nella intranet con 1.791 conferme di lettura per SEA e SEA Prime [G1-3.21 a, MDR-A 68 a, b, e].

A integrazione di ciò, nel 2024 è stato diffuso attraverso la intranet aziendale l'aggiornamento della mappatura dei rischi 231/01, assicurando che tutti i dipendenti fossero informati sui potenziali rischi e sulle misure di prevenzione adottate. [MDR-A 68 a, b, c].

La formazione in aula in ambito anticorruzione, D. Lgs. 231/01 e Codice Etico è stata svolta nel 2024 dalla Direzione Auditing. Nel 2024 per approntare i due corsi online sul Codice Etico diretti a SEA e a SEA Prime è stato sostenuto un costo operativo pari a €6.000 [MDR-A 69 a, b].

La seguente tabella rappresenta la natura, portata e grado di approfondimento della formazione contro la corruzione attiva e passiva [G1-3.21 a].

Tabella - Formazione anticorruzione attiva e passiva [G1-3.RA 8]

	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
Estensione della formazione				
Totale (ore)	301,5	29	0	195,5
Totale destinatari della formazione (numero)	339	13	0	203
Modalità di erogazione e durata				
Formazione mezzo A - Formazione in aula (ore)	66,5	16	0	26,5
Formazione mezzo B - Corsi online (ore)	235	13	0	169
Formazione mezzo C - Informativa su Intranet (ore)	0	0	0	0
Frequenza				
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				
Temi trattati attraverso la formazione in aula	▪ Codice Etico con riferimento alla prevenzione della corruzione ▪ Esempi di corruzione ▪ Politica anticorruzione ▪ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ▪ Whistleblowing ▪ MOG 231/01 (reati corruttivi in interesse e vantaggio)	▪ D. Lgs. 231/01 e MOG (reati corruttivi in interesse e vantaggio) ▪ Misure di prevenzione della corruzione ▪ Politica anticorruzione, processi a rischio corruttivo ▪ Whistleblowing ▪ Sottoscrizione per osservanza della Politica di prevenzione della corruzione		▪ Codice Etico con riferimento alla prevenzione della corruzione ▪ Esempi di corruzione ▪ Politica anticorruzione ▪ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ▪ Whistleblowing ▪ MOG 231/01 (reati corruttivi in interesse e vantaggio)
Temi trattati attraverso i corsi online	▪ Codice Etico con riferimento a: prevenzione della corruzione, conflitti di interesse, doni e altre utilità, esempi di corruzione ▪ Politica anticorruzione ▪ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ▪ MOG 231/01 (reati corruttivi in interesse e vantaggio) ▪ Whistleblowing ▪ Corso su Codice Etico: prevenzione della corruzione, conflitto di interessi, doni e altre utilità			▪ Codice Etico con riferimento alla prevenzione della corruzione, conflitti di interesse, Doni e altre utilità, Esempi di corruzione ▪ Politica anticorruzione ▪ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ▪ MOG 231/01 (reati corruttivi in interesse e vantaggio) ▪ Whistleblowing ▪ Corso su Codice Etico: prevenzione della corruzione, conflitto di interessi, doni e altre utilità
Temi trattati via informativa su Intranet	▪ Segnalazione di condotte illecite ▪ Codice Etico	▪ Segnalazione di condotte illecite ▪ Codice Etico		▪ Segnalazione di condotte illecite ▪ Codice Etico

Nel 2024 [MDR-A 68 c], è stata realizzata un'analisi dei processi aziendali del Gruppo SEA al fine di individuare i rischi collegati alla corruzione [MDR-A 68 a; 68 b] e sono stati completati 32 audit (di cui 23 presso SEA e 9 presso la controllata SEA Prime [MDR-A 68 b]) [MDR-A 68 a] che hanno riguardato anche la verifica di processi a potenziale rischio di corruzione e l'idoneità e l'effettività delle relative procedure [MDR-A 68 a] da cui non sono emerse criticità [MDR-A 68 e]. Tali attività rientrano nelle responsabilità di Direzione Auditing [MDR-A.69].

Metriche

Casi accertati di corruzione attiva o passiva [G1-4] [MDR-T]

Nel 2024, non sono stati accertati casi di corruzione attiva e/o passiva [G1-4 24 a, b]. Il monitoraggio dei canali di raccolta delle informazioni, sia interni che esterni, attraverso i quali si sarebbero potuti rilevare eventuali episodi corruttivi - quali i canali ufficiali di segnalazione, tra cui le autorità giudiziarie (Procura della Repubblica, Guardia di Finanza, Polizia Giudiziaria), l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) e la Corte dei Conti, inchieste giornalistiche e investigazioni per individuare eventuali casi segnalati dai media, segnalazioni da privati e cittadini, denunce anonime o firmate presentate presso Carabinieri e Guardia di Finanza, canale di whistleblowing a disposizione dei dipendenti e dei terzi, non hanno registrato alcun episodio [MDR-M 77 a]. Questo è verificato dal certificatore esterno che annualmente effettua l'audit sul SGPC in conformità alla ISO 37001 [MDR-M 77b].

Target

Nel contesto della rendicontazione, non è possibile trasferire i target del Sistema di gestione per la Prevenzione della Corruzione, che si pone come obiettivo l'assenza di episodi corruttivi. Il monitoraggio dell'efficacia della Politica e delle azioni è garantito dal SGCP e dal Modello 231/01, nonché dai relativi flussi informativi [MDR-T.81 b; 81 b i]. Al fine di garantire il miglioramento continuo delle proprie prestazioni e il mantenimento di un alto livello di impegno nella prevenzione della corruzione, SEA definisce e monitora annualmente [MDR-T.80 b.ii, 80 d] obiettivi qualitativi e quantitativi che nel 2024 hanno riguardato le attività di comunicazione e sensibilizzazione sui principi e valori del Codice Etico, la revisione della "Nota Operativa per l'applicazione della procedura per le Operazioni con Parti Correlate del Gruppo SEA", il monitoraggio degli audit eseguiti e degli audit programmati rispetto allo stato di attuazione delle azioni correttive a fronte dei rilievi emersi e il monitoraggio dell'effettuazione dell'attività di formazione [MDR-T.81 b ii].

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
ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI	
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
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI	
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

Obbligo di informativa	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo SEA
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
E2 INQUINAMENTO	
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
E3 ACQUE E RISORSE MARINE	
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
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE	
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
S1 FORZA LAVORO PROPRIA	
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

Obbligo di informativa	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo SEA
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
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	
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
S3 COMUNITÀ INTERESSATE	
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
G1-3 - 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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo SEA
ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI					
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.

[44] *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).*

[45] *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).*

[46] *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).*

[47] *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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI					
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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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	Per l'anno di rendicontazione 2024, che corrisponde al primo anno di redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità ai sensi degli ESRS, 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 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a) ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)		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			

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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		
E2 INQUINAMENTO					
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
E3 ACQUE E RISORSE MARINE					
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 m3 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
E4 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI					
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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE					
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
S1 FORZA LAVORO PROPRIA					
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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE					
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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata 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
S3 COMUNITÀ INTERESSATE					
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 [44]	Riferimento terzo pilastro [45]	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento [46]	Riferimento normativa dell'UE sul clima [47]	Paragrafi nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo SEA
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI					
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
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE					
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

EY
Shape the future
with confidence

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
Shape the future
with confidence

EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente 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 2024 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 2024 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.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 – 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 – 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.975.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited

EY
Shape the future
with confidence

Altri aspetti - Informazioni comparative

La Rendicontazione di sostenibilità dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 contiene, nella specifica sezione "EU Taxonomy", le informazioni comparative di cui all'art. 8 del Regolamento Tassonomia riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, che non sono state sottoposte a verifica.

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.

EY
Shape the future
with confidence

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;

EY
Shape the future
with confidence

- 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 Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (aeroporto di Malpensa). 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, 14 aprile 2025

EY S.p.A.

Paolo Zocchi
(Revisore legale)

4

GRUPPO SEA
BILANCIO CONSOLIDATO

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2024 Totale	31 dicembre 2024 di cui Parti correlate	31 dicembre 2023 Totale	31 dicembre 2023 di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	1.001.684		993.513	
Immobilizzazioni materiali	8.2	95.593		99.615	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.628		13.002	
Investimenti immobiliari	8.4	105		3.398	
Partecipazioni in società collegate	8.5	80.199		84.560	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	73.927		68.209	
Altri crediti non correnti	8.8	26.878		14.921	175
Totale Attività non correnti (A)		**1.292.015**	**0**	**1.277.219**	**175**
Rimanenze	8.9	4.427		2.730	
Crediti commerciali	8.10	173.225	19.223	153.058	18.997
Crediti per imposte	8.11	848		459	
Altri crediti correnti	8.11	4.638		5.089	
Crediti finanziari correnti	8.12	165.406		125.168	
Altre attività finanziarie correnti	8.13	402			
Cassa e disponibilità liquide	8.14	62.213		91.123	
Totale Attivo corrente (B)		**411.159**	**19.223**	**377.627**	**18.997**
Attività destinate alla vendita (C)	**7**	**11.000**		**8.751**	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		**1.714.174**	**19.223**	**1.663.597**	**19.172**
Capitale sociale	8.15	27.500		27.500	
Altre riserve	8.15	279.069		315.310	
Risultato del Gruppo	8.15	170.559		156.207	
Patrimonio netto di Gruppo		**477.128**		**499.017**	
Patrimonio netto di terzi		**56**		**31**	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	**8.15**	**477.184**		**499.048**	
Fondo rischi e oneri	8.16	203.564		195.156	
Fondi relativi al personale	8.17	26.161		27.406	
Passività finanziarie non correnti	8.18	152.666		473.896	
Altri debiti non correnti	8.19			1.821	
Totale Passività non correnti (E)		**382.391**		**698.279**	
Debiti commerciali	8.20	206.137	12.146	185.322	9.954
Debiti per imposte dell'esercizio	8.21	54.668		21.009	
Altri debiti	8.22	264.415		228.559	
Passività finanziarie correnti	8.18	329.379		27.496	
Totale Passivo corrente (F)		**854.599**	**12.146**	**462.386**	**9.954**
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	**7**			**3.884**	
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		**1.236.990**	**12.146**	**1.164.549**	**9.954**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		**1.714.174**	**12.146**	**1.663.597**	**9.954**

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2024 Totale	2024 di cui Parti correlate	2023 riesposto Totale	2023 riesposto di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	823.078	82.629	762.732	74.511
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	57.883		38.373	
Totale ricavi		**880.961**	**82.629**	**801.105**	**74.511**
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(191.408)		(178.583)	
Materiali di consumo	9.4	(11.325)		(9.228)	
Altri costi operativi	9.5	(273.092)		(241.806)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(54.675)		(36.204)	
Totale costi operativi		**(530.500)**	**(45.600)**	**(465.821)**	**(37.606)**
Margine Operativo Lordo		**350.461**	**37.029**	**335.284**	**36.905**
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(5.256)		(6.164)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(32.912)		(52.521)	
Ammortamenti	9.9	(69.024)		(70.389)	
Risultato operativo		**243.269**	**37.029**	**206.210**	**36.905**
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	16.101	16.101	12.166	12.166
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(22.500)		4.274	
Risultato prima delle imposte		**236.870**	**53.130**	**222.650**	**49.071**
Imposte	9.12	(66.065)		(67.804)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		**170.805**	**53.130**	**154.846**	**49.071**
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate (B)	**7 / 9.13**	**(241)**		**1.365**	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		**5**		**4**	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		**170.559**	**53.130**	**156.207**	**49.071**
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,68		0,62	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,68		0,62	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2023 sono stati riesposti.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	2024 Totale	2024 di cui Parti correlate	2023 Totale	2023 di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	**170.559**	**53.130**	**156.207**	**49.661**
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	402			
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(96)			
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	**306**		**0**	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	325		(34)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(78)		8	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	**247**		**(26)**	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	**553**		**(26)**	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	**171.112**		**156.181**	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	171.107		156.177	
- Interessi di minoranza	5		4	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	2024 Totale	2024 di cui Parti correlate	2023 riesposto Totale	2023 riesposto di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	236.870		222.650	
Rettifiche:				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	72.515		70.389	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(1.454)		22.431	
Variazione dei fondi del personale	(2.143)		(3.709)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	1.029		(5.714)	
(Proventi)/ oneri finanziari	22.500		(4.274)	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(16.101)		(12.166)	
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (esclusa quota interessi)			(39.112)	
Altre variazioni non monetarie	(8.788)		(6.633)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	**304.428**		**243.862**	
Variazione rimanenze	(1.666)		(826)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(21.743)	(226)	(21.547)	(5.529)
Variazione altre attività non correnti	10		(9)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	54.654	2.192	11.058	1.313
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**31.255**	**1.966**	**(11.324)**	**(4.216)**
Imposte sul reddito pagate	(38.722)		(9.975)	
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (inclusa quota interessi)			50.609	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	**296.961**	**1.966**	**273.172**	**(4.216)**
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali (*)	(63.538)		(43.922)	
- materiali	(8.124)		(32.718)	
- finanziarie			(1.960)	(1.960)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali e immateriali	65		2	
-finanziarie	6.238		7.400	
Dividendi incassati	7.553	7.553	6.151	6.151
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	**(57.806)**	**7.553**	**(65.047)**	**4.191**
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi /(decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(20.484)		(47.939)	
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto	25			
Variazione altre attività / passività finanziarie	(42.738)		(127.050)	
Dividendi distribuiti	(192.962)	(192.962)	(84.710)	(84.710)
Interessi e commissioni pagati	(19.697)		(18.571)	
Interessi incassati	7.791		927	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	**(268.065)**	**(192.962)**	**(277.343)**	**(84.710)**
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	**(28.910)**	**(183.443)**	**(69.218)**	**(84.735)**
Disponibilità liquide di inizio periodo	91.123		160.341	
Disponibilità liquide di fine periodo	62.213		91.123	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2023 sono stati riesposti.

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2024 è pari a 31.017 migliaia di euro a fronte di 32.831 migliaia di euro dell'esercizio 2023.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale sociale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30 12 2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2022	**27.500**	**5.500**	**(120.367)**	**247.789**	**(46)**	**0**	**182.460**	**342.836**	**31**	**342.867**
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2022			120.367	62.093			(182.460)	0	(4)	(4)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(26)	0		(26)		(26)
Risultato dell'esercizio							156.207	156.207	4	156.211
Saldo al 31 dicembre 2023	**27.500**	**5.500**	**0**	**309.882**	**(72)**	**0**	**156.207**	**499.017**	**31**	**499.048**
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2023				156.207			(156.207)	0	(5)	(5)
Dividendi deliberati				(193.000)				(193.000)		(193.000)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					247	306		553		553
Capitale e riserve di terzi di Vertical Gateway									25	25
Risultato dell'esercizio							170.559	170.559	5	170.564
Saldo al 31 dicembre 2024	**27.500**	**5.500**	**0**	**273.089**	**175**	**306**	**170.559**	**477.128**	**56**	**477.184**

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

La Società e le sue controllate (congiuntamente il "**Gruppo**" o il "**Gruppo SEA**") gestiscono l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente convenzione del 7 maggio 1962).

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

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

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

Il 1° ottobre 2024 è stata costituita Vertical Gateway S.p.A.("VEGA"), società, la cui compagine azionaria è rappresentata da SEA (51%), 2i Aeroporti, parte del Gruppo F2i (19%) e Skyports (30%). La neocostituita società è dedicata allo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia in particolare la progettazione, la costruzione, lo sviluppo e la gestione dei vertiporti, ovvero delle aree dedicate al decollo e all'atterraggio degli eVTOL. Il capitale sociale è pari a 50.000 euro i.v..

Il 16 novembre 2023 si è conclusa la procedura di gara pubblica finalizzata all'integrale cessione da parte di SEA delle quote societarie di Airport ICT Services e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA con l'individuazione della società Lutech SpA quale soggetto aggiudicatario. A seguito dell'aggiudicazione suddetta, l'operazione, si è conclusa nel primo semestre 2024. Si specifica che nella descritta circostanza di cessione della partecipazione in Airport ICT Services, il principio contabile IFRS 5 non è stato applicato al conto economico dati gli effetti immateriali che avrebbe prodotto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Il giorno 19 dicembre 2024 si è perfezionata l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione pari al 18,75% di Disma S.p.A., in favore di Levorato Marcevaggi S.r.l., pertanto, al 31 dicembre 2024 SEA non è più azionista di Disma.

Nell'ottica di razionalizzare le partecipazioni societarie e in tal senso completare l'uscita da parte di SEA dal comparto dell'handling, il Consiglio di Amministrazione di SEA ha deliberato di autorizzare la cessione dell'intera partecipazione di SEA pari al 30% del capitale sociale di Airport Handling S.p.A. in favore di dnata Aviation Services Limited. L'operazione è stata finalizzata a febbraio 2025, dopo l'espletamento degli usuali adempimenti previsti per questo tipo di operazioni dinanzi alle competenti Autorità in materia di Golden Power. Si specifica che nella descritta circostanza di cessione della partecipazione è stato applicato il principio contabile IFRS 5.

Si segnala che il Gruppo detiene al 31 dicembre 2024 le seguenti partecipazioni in società collegate, le quali sono valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Milano, Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Areas Food Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iii) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale), società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

L'IFRS 8 riguarda la divulgazione delle informazioni per segmento operativo e stabilisce i criteri che il Gruppo deve seguire per identificare le proprie business unit e fornire informazioni separate sui singoli segmenti.

Il Gruppo SEA ha identificato un unico segmento operativo ai sensi dell'IFRS 8, e le principali ragioni sono elencate di seguito:

- le diverse aree di business non operano in modo indipendente, ovvero il Gruppo non ha unità che erogano servizi distinti con flussi di cassa completamente separati e indipendenti,
- la strategia operativa è centralizzata e tutte le operazioni vengono gestite come un unico segmento (senza separare funzioni e aree geografiche). Questa prospettiva è adottata anche nell'ambito della determinazione del piano tariffario.

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Come previsto dall'emendamento dello IAS 1, vengono di seguito riportati i principi contabili rilevanti per il bilancio d'esercizio 2024.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024 è stato redatto in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note esplicative.

2.1 Base di preparazione

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

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione Europea.

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

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

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

La voce "Risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate" al 31 dicembre 2023 esprime anche gli effetti economici derivanti dalla cessione di Malpensa Logistica Europa.

Come anticipato nella relazione sulla gestione, data la cessione della partecipazione, nei primi mesi del 2025 in Airport Handling, il principio contabile IFRS 5 prevede che l'effetto economico sia esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività destinate alla vendita/ cessate".

Si specifica, infine, che nella descritta circostanza di cessione della partecipazione in Airport ICT Services, il principio contabile IFRS 5 è stato applicato allo stato patrimoniale e non è stato applicato al conto economico dati gli effetti immateriali che avrebbe prodotto sul bilancio consolidato del Gruppo.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 7 "*Risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate*"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel bilancio consolidato.

Presentazione dei rapporti in essere tra Continuing Operations e Discontinued Operations

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Continuing e Discontinued Operations. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni come se le attività destinate alla vendita fossero già uscite dall'area di consolidamento del Gruppo SEA e quindi come se l'operazione fosse già avvenuta alla data di bilancio. Pertanto, nel Bilancio consolidato: (i) le singole voci di conto economico e di stato patrimoniale relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due Operations; (ii) le poste economiche e patrimoniali riferite alle Discontinued Operations includono anche l'effetto delle elisioni di consolidato dei

rapporti tra le due Operations. I valori economici e patrimoniali di tali rapporti sono evidenziati nelle tabelle che seguono. Il criterio adottato ha consentito in particolare di rappresentare il risultato e la marginalità delle Continuing Operations in modo comparabile ai risultati e alla marginalità che il Gruppo avrà dopo la dismissione delle attività destinate alla vendita.

Continuità aziendale e modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2024 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto si rimanda alle considerazioni svolte nella relazione sulla Gestione. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2022) e dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

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

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

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

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2024

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2024, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback	20 nov '23	21 nov '23	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants	19 dic '23	20 dic '23	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements	15 mag '24	16 mag '24	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability	12 nov '24	13 nov '24	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '25	01 gen '25

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

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
Amendments to IFRS 9 and IFRS 7: Contracts Referencing Nature-dependent Electricity	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Annual Improvements Volume 11	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments - Amendments to IFRS 9 and IFRS 7	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027
IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2024 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

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

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

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

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

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e sono state opportunamente rettificate, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2024 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

a. potere sull'impresa;

b. esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa;

c. capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

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

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

Società collegate

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

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

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;

- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzi un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2024 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2023 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Vertical Gateway S.p.A.	Via Vittor Pisani, 20 - Milano	50.000	
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	1.500.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2024 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2024	% Possesso del Gruppo al 31/12/2024	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Vertical Gateway S.p.A.	Integrale	51%	
Airport ICT Services S.r.l.		0%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Disma S.p.A.		0%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	IFRS 5	30%	30%

Si rimanda ai precedenti paragrafi 1 "Informazioni Generali" e 2.1 "Base di preparazione" per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5.

2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

2.7 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12.

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

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

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione.

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

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

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

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

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

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

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

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

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

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

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

Beni mobili

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

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

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

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

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

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

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

Diritti d'uso beni in leasing

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

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

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

Investimenti immobiliari

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

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

Perdite di valore delle attività

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

Impairment test

Al 31 dicembre 2024, avendo verificato che:

- il traffico passeggeri dell'esercizio è risultato superiore rispetto alle previsioni;
- le performance economiche sono risultate molto superiori rispetto alle previsioni;
- il budget per l'esercizio 2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 dicembre 2024, ipotizza performance di traffico ed economiche migliorative rispetto alle precedenti previsioni di medio periodo;

il Gruppo SEA, ritenendo non sussistere indicatori di impairment, non ha effettuato l'impairment test sul valore degli asset.

Attività finanziarie

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

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

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

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

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. fair value hedge in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del fair value dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del fair value nelle "Altre componenti del risultato complessivo");

2. cash flow hedge in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del fair value dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";

3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo similare alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

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

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

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

Rimanenze

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

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti (TFR).

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale il Gruppo partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

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

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

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. Il Gruppo contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dal paragrafo 4.2 dell'IFRS 9, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, il Gruppo ha posto in essere accordi di reverse factoring o factoring indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso il Gruppo ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

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

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

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

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

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

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

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un 6% rappresentativo, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al fair value (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che:

a. l'entità rispetterà le condizioni previste; e

b. i contributi saranno ricevuti.

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

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Proventi finanziari

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

Oneri finanziari

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

Imposte

Le imposte correnti sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire agli azionisti è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea.

I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal conto economico.

3. STIME E ASSUNZIONI

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

Di seguito sono brevemente descritte le poste di bilancio/stime che, relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento, nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che

facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

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

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L'eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

Le società del Gruppo possono essere soggette a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi del rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Il Gruppo valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

(e) Lease

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

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

4. GESTIONE DEI RISCHI

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

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2024 il credito complessivo, rispetto al 2023, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato.

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

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di rating e contenzioso alla data di bilancio.

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	250.727	231.340
- di cui scaduto	143.420	143.028
Fondo svalutazione crediti commerciali	(96.725)	(97.013)
Crediti commerciali verso imprese collegate	19.234	18.742
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(11)	(11)
Totale crediti commerciali netti	**173.225**	**153.058**

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
da meno di 180 giorni	41.478	39.504
da più di 180 giorni	101.942	103.524
Totale crediti commerciali scaduti	**143.420**	**143.028**

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti e collegate	269.961	250.082
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	77.600	78.558
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.821	18.820
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	**173.540**	**152.704**
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	46.999	45.650
Fideiussioni e depositi cauzionali	103.900	105.404
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	60%	69%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2024 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) rischio tasso di interesse;

b) rischio tasso di cambio;

c) rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 31 dicembre 2024:

i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA a tasso variabile è pari al 29% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi;

ii) nel corso dei primi mesi del 2025 è stata completata l'operazione di rifinanziamento del bond outstanding in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione, avvenuta il 22 gennaio 2025, di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso con scadenza il 22 gennaio 2032. In vista di tale operazione, il Gruppo SEA ha sottoscritto a dicembre 2024 contratti derivati che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine e prestito obbligazionario con scadenza 2025). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito al 31 dicembre 2024 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

	31 dicembre 2024			31 dicembre 2023		
(in migliaia di euro)	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	**2025**	**300.000**	**3,500%**	**2025**	**300.000**	**3,500%**
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	**dal 2027 al 2040**	**164.258**	**3,92%**	**dal 2027 al 2040**	**184.744**	**4,18%**
o/w a Tasso Fisso		*27.734*	*1,76%*		*30.622*	*1,97%*
o/w a Tasso Variabile(*)		*136.524*	*3,88%*		*154.122*	*4,62%*
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		**464.258**	**3,51%**		**484.744**	**3,76%**

(*) Include: 55 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2024 è pari a 464.258 migliaia di euro, in riduzione di 20.486 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023. Su tale variazione ha inciso la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2024 è pari a 3,51%, in diminuzione di 26 bps rispetto a fine dicembre 2023. Su tale dinamica ha inciso la discesa dei tassi di interesse iniziata da fine 2023 e proseguita nel corso del 2024. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,65%, sempre in diminuzione di 26 bps rispetto a fine 2023.

Al 31 dicembre 2024 la liquidità del Gruppo SEA, pari a totali 226 milioni di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024), è remunerata ad un tasso medio del 2,81% ed è: (i) per 185 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 3 e 6 mesi, e (ii) per 41 milioni di euro in giacenza sui c/c ordinari liberamente disponibile.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per un valore nominale pari a complessivi 300 milioni di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Al 31 dicembre 2024 il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari a 467.523 migliaia di euro (in riduzione rispetto al 31 dicembre 2023 in cui era pari a 483.849 migliaia di euro). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2024;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse in vista dell'emissione obbligazionaria da 300 milioni di euro effettuata a gennaio 2025 (valutati contabilmente secondo il cash flow hedge). Si segnala che tali operazioni sono state strutturate per un ammontare pari al 50% del bond emesso.

Copertura tasso d'interesse (€/000)

		Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2024	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Tasso applicato	Sottostante	Fair value al 31/12/2024
IRS Forward Starting	Cash Flow Hedge	75.000	75.000	20/12/24	15/02/25	15/02/30	Pagano un tasso fisso medio del 2,182% e ricevono Euribor a 6 mesi	Bond da emettere	197,75
		75.000	75.000	20/12/24	15/02/25	15/02/30	Pagano un tasso fisso medio del 2,18% e ricevono Euribor a 6 mesi	Bond da emettere	204,75
Totale		**150.000**	**150.000**						**402,50**

Il segno "- "indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il segno "+" indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il fair value degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2024 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

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

i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del pricing impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto;

ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO_2, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Si segnala che, nel corso del 2024, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

4.3 Rischio di liquidità

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

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri. Il Gruppo SEA gestisce proattivamente i processi di rifinanziamento del debito finanziario anticipando la copertura delle scadenze di 12-18 mesi.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo SEA dispone di 226 milioni di euro di risorse liquide (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024) remunerate ad un tasso medio a tale data del 2,81%, di cui 185 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 3 e i 6 mesi e 41 milioni di euro su c/c bancari liberamente disponibili.

A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, (la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2025 è stata prorogata a febbraio 2026), (ii) 113 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa. Tale robusta dotazione finanziaria del Gruppo SEA è stata ulteriormente rafforzata dal completamento a gennaio 2025 del processo di rifinanziamento del bond in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro con scadenza a sette anni.

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

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

Passività al 31 dicembre 2024

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	338,8	49,0	31,0	84,1	502,8
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,7	5,4	3,9	2,4	14,4
Debiti commerciali	206,1				206,1
Totale debito	**547,6**	**54,4**	**34,9**	**86,5**	**723,4**

Passività al 31 dicembre 2023

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

Al 31 dicembre 2024 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad ottobre 2025, dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti in tale periodo sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA garantendo anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

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

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

a. Ipotesi: si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di – 50 *basis point*.

b. Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi, il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6/3 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati al *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	**-50 bp**	**+50 bp**	**-50 bp**	**+50 bp**
Conti correnti (interessi attivi)[1]	-1.057,50	1.057,50	-739,89	739,89
Finanziamenti (interessi passivi)[2]	582,70	-561,67	603,58	-677,05
Strumenti derivati di copertura (flussi)[3]	-3.540,16	3.434,47	0,00	0,00

[1] *+ = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi*

[2] *+ = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi*

[3] *quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture*

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024				
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	**Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo**	**Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Totale**
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		26.878			26.878
Crediti commerciali		173.225			173.225
Crediti per imposte		848			848
Altri crediti correnti		4.638			4.638
Crediti finanziari correnti		165.406			165.406
Altre attività finanziarie correnti			402		402
Cassa e disponibilità liquide		62.213			62.213
Totale	**1**	**433.208**	**402**		**433.611**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				140.896	140.896
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.770	11.770
Debiti commerciali				206.137	206.137
Debiti per imposte dell'esercizio				54.668	54.668
Altri debiti correnti				264.415	264.415
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				326.679	326.679
- di cui debito verso obbligazionisti				299.728	299.728
Passività finanziarie correnti per leasing				2.700	2.700
Totale				**1.007.265**	**1.007.265**

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

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

6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

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

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2024.

	31 dicembre 2024		
(in migliaia di euro)	**Livello 1**	**Livello 2**	**Livello 3**
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati (altre attività finanziarie correnti)		402	
Totale		**402**	**1**

7. ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA E RISULTATO NETTO DA ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA/CESSATE

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

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

Più in dettaglio si è operato nel seguente modo:

- Le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate 2024, sono riconducibili: (i) all'effetto economico dell'adeguamento al fair value del valore della partecipazione in Airport Handling e (ii) l'effetto economico della cessione della partecipazione in Disma. Come anticipato, il Gruppo ha considerato non materiali gli effetti sul conto economico derivanti dall'applicazione dell'IFRS 5 per la controllata Airport ICT Services.
- Le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate 2023 sono riconducibili: (i) all'effetto economico dell'adeguamento al fair value del valore della partecipazione in Airport Handling e Disma (ii) all'effetto economico della cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa.
- Le singole voci di conto economico relative alle *Attività in funzionamento* sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due *Attività in funzionamento* e *Attività destinate alla vendita* mentre la voce *Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate* comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni.

- A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2024 include le *Attività destinate alla vendita* e sono rappresentative del fair value di Airport Handling.
- A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2023 include le *Attività destinate alla vendita* e *Passività connesse alle attività destinate alla vendita* e sono rappresentative della Airport ICT Services.
- A livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento al 31 dicembre 2023 delle *Attività in funzionamento* e delle *Attività destinate alla vendita* implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo, in modo che gli ammontari iscritti alle *Attività in funzionamento* e alle *Attività destinate alla vendita* rappresentino i saldi attivi e passivi risultanti da transazioni con soggetti esterni rispetto al Gruppo nel suo complesso. Ne consegue che tali saldi potrebbero, non essere rappresentativi della situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo SEA post discontinuità di Airport ICT Services. Le dovute elisioni di tali rapporti sono state inserite nell'attivo tra le *Attività destinate alla vendita* e nel passivo tra le *Passività connesse alle attività destinate alla vendita*, in modo da presentare correttamente il totale attivo e totale passivo del Gruppo nel suo complesso.

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

Conto Economico delle Attività destinate alla vendita/ cessate

(in migliaia di euro)	**2024**	**2023**
Effetti economici dalla valutazione di Disma	(1.815)	193
Proventi dalla valutazione di Airport Handling	1.574	397
Proventi dalla valutazione di Malpensa Logistica Europa		775
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/ cessate	**(241)**	**1.365**

8. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2024 relativa alle immobilizzazioni immateriali.

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2024
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.809.152	574	37.850			1.847.576
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021	53.912	(34.354)			60.579
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	105.480		2.063		(84)	107.459
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.667	6.730	(2.063)			8.334
Altre	18.221				(140)	18.081
Totale valore lordo	**1.977.541**	**61.216**	**3.496**	**0**	**(224)**	**2.042.028**
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(869.585)		(42)		(53.565)	(923.192)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(99.115)				(2.710)	(101.825)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	**(984.028)**	**0**	**(42)**	**0**	**(56.275)**	**(1.040.345)**
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	939.567	574	37.808		(53.565)	924.384
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021	53.912	(34.354)			60.579
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.365		2.063		(2.794)	5.634
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.667	6.730	(2.063)			8.334
Altre	2.893				(140)	2.753
Totale valore netto	**993.513**	**61.216**	**3.454**	**0**	**(56.499)**	**1.001.684**

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 924.384 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 a fronte di 939.567 migliaia di euro al 31 dicembre 2023. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2024 è pari a 53.565 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio derivano principalmente per 37.850 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti".

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.16.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 60.579 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2024.

Nel corso dell'esercizio 2024 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate.

Gli interventi realizzati presso gli aeroporti di Malpensa si sono concentrati sul mantenimento in efficienza del patrimonio infrastrutturale, sul miglioramento della qualità e delle funzionalità operative sia nel Terminal 1 che nel Terminal 2.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, l'inaugurazione della rinnovata Piazza Sud, nella zona Obicà, dotata di monitor informativi per i passeggeri, un'area relax con divani e prese di ricarica, nuova illuminazione e decorazioni con specie arboree, la ristrutturazione della Sala VIP Pergolesi, situata nel satellite centrale e destinata ai passeggeri extra-Schengen, il proseguimento dei lavori di ampliamento e restyling di nuovi gruppi bagni, in conformità con i più recenti standard di comfort, la continuazione del programma di efficientamento energetico, il proseguimento degli interventi di adeguamento sismico previsti dal progetto Re-MXP e i lavori di miglioramento dell'efficienza del sistema HBS grazie all'installazione di ATR (Automatic Tag Reader), dispositivi che permettono la lettura automatica delle etichette bagagli con l'associazione a immagini fotografiche delle scansioni radiogene. Si segnala, infine, che sono in corso le attività per lo sviluppo progettuale dell'ampliamento del Terminal denominato T1XL di cui è stato redatto il progetto esecutivo e sono in corso le verifiche propedeutiche alla fase di appalto dei lavori prevista nel 2025; ii) presso il Terminal 2 si è puntato al miglioramento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri, con il completamento delle opere per l'installazione di chioschi Entry Exit, la cui attivazione avverrà nei prossimi mesi e l'inaugurazione delle nuove postazioni di controllo passaporti per i passeggeri in arrivo, dotate di e-gate rinnovati e spazi di circolazione più ampi, il rinnovamento e l'ampliamento dei gruppi bagni situati nell'area partenze e nell'area imbarco PRM, il completamento della nuova Sala Amica e il restyling della Sala VIP Verdi, ora intitolata ad Alda Merini, situata nell'area partenze Schengen. Sono stati inoltre avviati i primi interventi di ampliamento dell'area imbarchi presso i gate remoti extra-Schengen; iii) per quanto riguarda l'area merci, il completamento dei lavori di potenziamento del sistema di antintrusione perimetrale, per migliorare la sicurezza aeroportuale, l'inaugurazione del "Parcheggio Sicuro" nell'ambito del bando Pass4Core, con un'area controllata per la sosta dei camion e relativi servizi e la conclusione di interventi sul fabbricato cargo ALHA-MLE.

A Linate, le realizzazioni si sono concentrate, principalmente, sul mantenimento in efficienza del patrimonio infrastrutturale e sul miglioramento della qualità dei servizi per i passeggeri, nonché delle funzionalità operative tra i quali si segnalano, l'ampliamento della Sala VIP Leonardo con nuovi spazi e arredi, l'introduzione dei varchi biometrici che consentono ai passeggeri di accedere alle aree d'imbarco tramite riconoscimento facciale, garantendo un processo rapido ed efficiente e il rinnovamento dell'offerta commerciale e food. Gli interventi sulle infrastrutture di volo riguardano, infine, l'installazione di impianti a 400 HZ per l'alimentazione degli aeromobili, in sostituzione dei gruppi carrellati diesel.

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

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 5.634 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (6.365 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2024 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2024 presenta un saldo residuo di 8.334 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Movimentazione immobilizzazioni immateriali

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

(*) Saldo al 31 dicembre 2023 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2024 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore lordo							
Beni immobili	134.923		768				135.691
Impianti e macchinari	8.312	180	(992)				7.500
Attrezzature industriali e commerciali	47.946	603		(525)			48.024
Altri beni mobili	80.349	4.105	2.804	(215)			87.043
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.663	3.236	(6.076)				8.823
Totale valore lordo	**283.193**	**8.124**	**(3.496)**	**(740)**	**0**		**287.081**
Fondo ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(60.428)				(3.485)	(199)	(64.112)
Impianti e macchinari	(5.875)		42		(362)		(6.195)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.632)			525	(480)		(46.587)
Altri beni mobili	(70.645)			205	(4.155)		(74.595)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	**(183.581)**	**0**	**42**	**730**	**(8.482)**	**(199)**	**(191.490)**
Valore netto							
Beni immobili	74.496		768		(3.485)	(199)	71.580
Impianti e macchinari	2.438	180	(950)		(362)		1.306
Attrezzature industriali e commerciali	1.314	603			(480)		1.437
Altri beni mobili	9.704	4.105	2.804	(10)	(4.155)		12.448
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.663	3.236	(6.076)				8.823
Totale valore netto	**99.615**	**8.124**	**(3.454)**	**(10)**	**(8.482)**	**(199)**	**95.593**

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono l'acquisto, da parte della capogruppo SEA, di arredi e mobili (banchi, sedute, poltrone, ecc.) per 1.285 migliaia di euro, di attrezzature per lo screening biometrico dei passeggeri per 1.121 migliaia di euro, di attrezzature per la smart security per 592 migliaia di euro, di nuovi automezzi di proprietà (trattori, bus interpista, auto cabinati, ecc…) per 365 migliaia di euro.

Tutte le immobilizzazioni, materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2024, rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

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

(*) Saldo al 31 dicembre 2023 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2024 è pari a 13.628 migliaia di euro (13.002 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.921 migliaia di euro (2.486 migliaia di euro nel 2023). Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2024.

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore Lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.209	40			3.249
Automezzi	12.485	2.868	(349)		15.004
Mezzi di Carico e Scarico	245	126			371
Terreni	4.443	635			5.078
Totale valore lordo	**20.382**	**3.669**	**(349)**	**0**	**23.702**
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura varia e minuta	(1.865)			(439)	(2.304)
Automezzi	(3.870)		228	(1.856)	(5.498)
Mezzi di Carico e Scarico	(11)			(185)	(196)
Terreni	(1.635)			(441)	(2.076)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	**(7.381)**	**0**	**228**	**(2.921)**	**(10.074)**
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.344	40		(439)	945
Automezzi	8.615	2.868	(121)	(1.856)	9.506
Mezzi di Carico e Scarico	234	126		(185)	175
Terreni	2.808	635		(441)	3.002
Totale valore netto	**13.002**	**3.669**	**(121)**	**(2.921)**	**13.628**

I principali incrementi dell'esercizio hanno riguardato il noleggio di automezzi.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

Diritti d'uso beni in leasing

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

8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento e svalutazioni	(4.029)	(736)
Totale investimenti immobiliari netti	**105**	**3.398**

Movimentazione Fondo Ammortamento e svalutazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Valore iniziale	(736)	(735)
Ammortamento e svalutazioni	(3.293)	(1)
Valore finale	**(4.029)**	**(736)**

La variazione rispetto al precedente esercizio è principalmente legata alla svalutazione per riallineare il valore contabile al valore corrente degli immobili siti fuori sedime nel comune di Vizzola Ticino.

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2024.

Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Movimentazione			31 dicembre 2024
		Riclassifica IFRS 5	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	
SACBO SpA	50.178		4.769	(2.126)	52.821
Dufrital SpA	15.359		8.212	(5.362)	18.209
Disma SpA	3.115	(3.115)			0
Areas Food Services Srl	6.481		2.688		9.169
Airport Handling SpA	9.427	(9.427)			0
Totale	**84.560**	**(12.542)**	**15.669**	**(7.488)**	**80.199**

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Disma pari al 18,75% del capitale sociale alla società Levorato Marcevaggi S.r.l..

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha deliberato di autorizzare la cessione dell'intera partecipazione di SEA pari al 30% del capitale sociale di Airport Handling S.p.A., tale cessione è avvenuta nel mese di febbraio 2025 per 11.000 migliaia di euro.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2024 ammonta a 80.199 migliaia di euro rispetto a 84.560 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2024:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Movimentazione		31 dicembre 2024
		Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	**1**	**-**	**-**	**1**

8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2024 è riepilogata di seguito:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2024
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	47.382	(6.392)		40.990
Svalutazione cespiti non ancora demoliti	2.533	2.348		4.881
Fondi rischi ed oneri	7.252	2.491		9.743
Fondo crediti tassato	6.959	(134)		6.825
Svalutazione magazzino - Fondo obsolescenza	274	(9)		265
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(297)	86	(78)	(289)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	5.795	7.944		13.739
Altre	1.844	(35)		1.809
Perdite fiscali SEA	1.032	(1.032)		0
Totale imposte anticipate	**72.774**	**5.267**	**(78)**	**77.963**
Ammortamenti	(754)	407		(347)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(3.811)	218		(3.593)
Valutazione a fair value dei derivati			(96)	(96)
Totale imposte differite	**(4.565)**	**625**	**(96)**	**(4.036)**
Totale imposte anticipate al netto delle differite	**68.209**	**5.892**	**(174)**	**73.927**

Le imposte differite attive, prevalentemente calcolate sui fondi rischi e fondo di ripristino, si incrementano di 5.718 migliaia di euro passando da 68.209 a 73.927 migliaia di euro. Le imposte anticipate iscritte sulle perdite fiscali pregresse si sono azzerate al 31 dicembre 2024.

8.8 Altri crediti non correnti

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 26.878 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (14.921 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione. La differenza rispetto all'esercizio precedente è legata principalmente all'aggiornamento della stima a seguito degli investimenti effettuati nell'esercizio.

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

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.367	3.701
Fondo obsolescenza magazzino	(940)	(971)
Totale rimanenze	**4.427**	**2.730**

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali. Nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari a 940 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (971 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 93 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2024.

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	154.002	134.327
Crediti commerciali verso imprese collegate	19.223	18.731
Totale crediti commerciali netti	**173.225**	**153.058**

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali 2024 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	(97.024)	(103.414)
(Incrementi)/scioglimenti	(1.030)	5.714
Utilizzi	1.318	676
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	**(96.736)**	**(97.024)**

Il fondo svalutazione crediti è in linea con l'esercizio precedente. Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti verso clienti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2024, pari a 1.318 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare dei crediti per imposte e degli altri crediti correnti:

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti per imposte	848	459
Altri crediti correnti	4.638	5.089
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	**5.486**	**5.548**

I crediti per imposte, pari a 848 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, si riferiscono per 496 migliaia di euro (124 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) a crediti IVA e per 352 migliaia di euro (335 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Altri crediti	3.331	2.919
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	67	483
Anticipi verso compagnie assicurative	726	961
Crediti per incassi vari	514	726
Totale altri crediti correnti	**4.638**	**5.089**

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 4.638 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (5.089 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 3.331 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 67 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (483 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

Gli anticipi verso compagnie assicurative, pari a 726 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 514 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

8.12 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 165.406 migliaia di euro (125.168 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), include la liquidità investita dalla Capogruppo SEA in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, ma comunque in scadenza entro maggio 2025 e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata senza penali sul capitale investito. Tale valore include anche i ratei attivi maturati su tali strumenti al 31 dicembre 2024.

8.13 Altre attività finanziarie correnti

L'importo di 402 migliaia di euro rappresenta il fair value al 31dicembre 2024 dei contratti derivati sottoscritti dal Gruppo SEA che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario completata a gennaio 2025. Contemporaneamente al pricing del prestito obbligazionario, tali contratti derivati sono stati risolti con l'incasso da parte di SEA di un fair value positivo a tale data pari a 1.410 migliaia di euro. Considerata la natura di hedging di tali contratti derivati, tale componente positiva sarà ammortizzata lungo la vita del prestito obbligazionario.

8.14 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Depositi bancari e postali	62.146	91.064
Denaro e valori in cassa	67	59
Totale	**62.213**	**91.123**

La voce cassa e disponibilità liquide al 31 dicembre 2024 è pari a 62.213 migliaia di euro. e include gli introiti dell'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria, in commento alla voce "Crediti finanziari correnti".

La composizione della liquidità al 31 dicembre 2024 si riferisce a:

i. depositi bancari e postali per 62.146 migliaia di euro, di cui 20.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari, con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a gennaio 2025). Tale valore include i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari al 31 dicembre 2024;

ii. denaro e valori in cassa per 67 migliaia di euro.

Per dettagli sulla variazione della voce rispetto al 31 dicembre 2023 si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

8.15 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale della Società SEA ammonta a 27.500 migliaia di euro.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 euro.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2024
Bilancio della Capogruppo	**429.962**	**(193.000)**	**552**	**163.943**	**401.457**
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	8.680	20		(677)	8.023
Rettifiche per valutazione equity collegate	65.137			7.061	72.198
Altre scritture di consolidamento	(4.731)			237	(4.494)
Bilancio Consolidato	**499.048**	**(192.980)**	**552**	**170.564**	**477.184**

In data 6 maggio 2024 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2023 pari a euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

- euro 153.000.000,00 a titolo dividendo, per un importo pari a euro 0,6120 per azione;
- euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria;

imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a euro 40.000.000,00 corrispondente a euro 0,16 per azione.

8.16 Fondo rischi e oneri

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

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	(Provento)/oneri finanziari da attualizzazione	31 dicembre 2024
Fondo di ripristino e sostituzione	176.224	32.912	(31.017)		9.862	187.981
Fondo oneri futuri	18.932	3.424	(4.085)	(2.688)		15.583
Totale fondo rischi e oneri	**195.156**	**36.336**	**(35.102)**	**(2.688)**	**9.862**	**203.564**

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino dedicati alle infrastrutture di volo di Linate e Malpensa (incluse le pavimentazioni di piazzali e taxiway), al mantenimento in esercizio dei Terminal e agli interventi di efficientamento energetico.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2024
Accantonamenti in materia di lavoro	7.954	1.822	(3.544)	(1.695)	4.537
Rischi fiscali	1.735			(229)	1.506
Fondi diversi	9.243	1.602	(541)	(764)	9.540
Totale fondo oneri futuri	**18.932**	**3.424**	**(4.085)**	**(2.688)**	**15.583**

Gli utilizzi in materia di lavoro del periodo sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2023.

La voce "Fondi diversi" per 9.540 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 è composta nel modo seguente:

- 6.148 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 711 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 2.381 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali che potrebbero emergere.

8.17 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	27.406	30.942
Riclassifica IFRS 5 (*)		(841)
(Proventi)/oneri finanziari	816	980
Trasferimento personale	408	127
Utilizzi	(2.969)	(4.161)
(Utili) / perdite attuariali	(325)	33
Altri movimenti	825	326
Totale Fondi relativi al personale	**26.161**	**27.406**

(*) Saldo al 31 dicembre 2023 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

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

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Tasso annuo di attualizzazione	3,14%	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2024 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto per la Capogruppo SEA.

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
+ 1 % sul tasso di turnover	24.820	26.583
- 1 % sul tasso di turnover	24.679	26.430
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	25.038	26.834
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	24.469	26.190
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	24.305	26.004
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	25.211	27.030

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Duration del piano	8,1	8,5

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Annualità 1	1.469	1.965
Annualità 2	1.455	1.308
Annualità 3	1.162	1.448
Annualità 4	1.725	1.154
Annualità 5	2.844	2.040

8.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	22.601	140.896	20.485	163.376
Debito per oneri su finanziamento	1.962		2.559	
Debiti verso banche	**24.563**	**140.896**	**23.044**	**163.376**
Debiti verso obbligazionisti	299.728			299.363
Debiti per oneri su obbligazioni	2.388		2.381	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.700	11.770	2.071	11.157
Debiti verso altri finanziatori	**304.816**	**11.770**	**4.452**	**310.520**
Totale passività correnti e non correnti	**329.379**	**152.666**	**27.496**	**473.896**

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 31 dicembre 2024 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (in scadenza a ottobre 2025 ma già rifinanziato a gennaio 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 45% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 14% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che al 31 dicembre 2024 il 32% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato Sustainability Linked.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

Indebitamento finaziario netto

(in migliaia di euro)		31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
A.	Disponibilità Liquide	(62.213)	(91.123)
B.	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C.	Altre attività finanziarie correnti	(165.406)	(125.168)
D.	**Liquidità (A)+(B)+(C)**	**(227.619)**	**(216.291)**
E.	Debito finanziario corrente *	306.779	7.011
F.	Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.601	20.485
G.	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**329.380**	**27.496**
H.	**Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)**	**101.761**	**(188.795)**
I.	Debito finanziario non corrente	152.665	174.533
J.	Strumenti di debito	0	299.363
K.	Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L.	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**152.665**	**473.896**
M.	**Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)**	**254.426**	**285.101**
N.	Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		(2.768)
O.	**Totale indebitamento finanziario netto (M+N)**	**254.426**	**282.333**

** Tale voce include la riclassifica delle Obblgazioni in scadenza entro 12 mesi da "Strumenti di debito" a "Debito finanziario corrente"*

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario netto, pari a 254.426 migliaia di euro, registra un decremento di 27.907 migliaia di euro rispetto a fine 2023, in cui era pari a 282.333 migliaia di euro.

La favorevole dinamica del cash-flow operativo del 2024 ha permesso di finanziare totalmente gli investimenti, il servizio del debito e il pagamento a giugno 2024 di dividendi ai soci per 193 milioni di euro (di cui 153 milioni di dividendo ordinario e 40 milioni relativi alla distribuzione di riserve straordinarie), senza la necessità per il Gruppo SEA di ricorrere ad operazioni di finanziamento ed anzi incrementandone la Liquidità.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito:

a. la dinamica della liquidità, in aumento grazie alla positiva performance economico-finanziaria registrata nel corso del 2024;

b. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2024 sono state pari a 20.485 migliaia di euro). Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2024 della voce E "Debito finanziario corrente" include il valore della riclassificazione dalla voce J "Strumenti di debito" delle Obbligazioni in scadenza entro 12 mesi;

c. maggior debito per leasing per 1.242 migliaia di euro, derivante in particolare dall'incremento delle *lease liability* dei contratti relativi agli automezzi.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per *leasing*, in accordo al principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2024 rispettivamente a 2.700 migliaia di euro e 11.770 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
	correnti	**non correnti**	**correnti**	**non correnti**
Attrezzatura varia e minuta	374	898	438	1.239
Automezzi	2.096	7.964	1.483	7.558
Mezzi di carico e scarico	194	16	115	130
Terreni	36	2.892	35	2.230
Totale	**2.700**	**11.770**	**2.071**	**11.157**

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 “Diritti d’uso beni in leasing”.

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell’indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 31 dicembre 2024 al fine di fornire una visione d’insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull’indebitamento e che rappresentano un’obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:

- fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l’obbligo contrattuale a mantenere l’infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell’accordo di servizio. L’ammontare del fondo al 31 dicembre 2024 è pari a 187.981 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;
- gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L’ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2024 è pari a 2.381 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;
- fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2024 a 26.161 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.17;

ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;

iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.472 migliaia di euro (euro 843 migliaia al 31 dicembre 2023). I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.20;

iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 31 dicembre 2024 sono descritte al paragrafo 14.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2024 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finan. ti e prestiti obbligaz.ri	Debiti per leasing	Crediti finanziari per time deposit	Totale
31 dicembre 2023	**183.861**	**299.363**	**4.940**	**13.228**	**(125.168)**	**376.224**
Flussi di cassa:						
-Rimborso quota capitale	(20.485)					(20.485)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2023			(4.940)			(4.940)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.632)		(2.632)
-Chiusura time deposit					125.168	125.168
-Accensione time deposit					(165.000)	(165.000)
Totale flussi di cassa	**(20.485)**	**0**	**(4.940)**	**(2.632)**	**(39.832)**	**(67.889)**
Altre variazioni:						
-Effetto costo ammortizzato	120	365				485
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.351			4.351
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				3.874		3.874
-Ratei su interessi attivi da time deposit					(406)	(406)
Totale Altre variazioni	**120**	**365**	**4.351**	**3.874**	**(406)**	**8.304**
Saldo al 31 dicembre 2024	**163.496**	**299.728**	**4.351**	**14.470**	**(165.406)**	**316.639**

8.19 Altri debiti non correnti

Il saldo degli altri debiti non correnti, pari a 1.821 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, era relativo ai debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2023, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria). Tale saldo è stato riclassificato al 31 dicembre 2024 tra gli altri debiti correnti.

8.20 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debiti verso fornitori	192.251	174.686
Acconti	1.742	1.857
Debiti verso imprese collegate	12.144	8.779
Totale debiti commerciali	**206.137**	**185.322**

I debiti commerciali si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2024 ammontano a 1.742 migliaia di euro (1.857 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2024 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.472 migliaia di euro (843 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

8.21 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	4.949	3.955
Debiti per imposte dirette	46.787	15.371
Debiti IVA	2.917	1.664
Altri debiti di natura fiscale	15	19
Totale debiti per imposte dell'esercizio	**54.668**	**21.009**

La variazione del saldo è generata principalmente dalle imposte correnti.

8.22 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti".

Altri debiti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	170	126
Servizi antincendio aeroportuali	103.910	97.809
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	47.006	44.114
Altri debiti diversi	40.563	28.154
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	29.737	20.118
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	20.377	18.747
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	16.462	12.701
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.730	2.587
Depositi cauzionali di terzi	3.146	3.899
Debiti verso altri per trattenute c/dip	142	146
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	62	62
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	110	96
Totale Altri debiti	**264.415**	**228.559**

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un incremento di 35.856 migliaia di euro, passando da 228.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a 264.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.

Relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali si rimanda alla Relazione sulla gestione.

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 40.563 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (28.154 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferisce per 28.094 migliaia di euro (18.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I "Debiti verso dipendenti per competenze maturate" include anche agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022.

9. CONTO ECONOMICO

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2024 e 2023.

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	2024	2024 escluse componenti one-off	2023	2023 escluse componenti one-off
Aviazione Commerciale Passeggeri	696.750	693.695	642.270	606.460
Aviazione Commerciale Cargo	55.225	54.976	53.300	51.201
Aviazione Generale	23.455	23.263	22.752	21.777
Altri Business	47.647	47.040	44.410	44.410
Totale Ricavi di gestione	**823.078**	**818.974**	**762.732**	**723.848**

I ricavi di seguito commentati sono esposti al netto di componenti non ricorrenti (one-off) pari a 38.884 migliaia di euro nel 2023 e 4.104 migliaia di euro nel 2024. Le componenti non ricorrenti sono commentate in Relazione sulla Gestione.

Ricavi di Aviazione Commerciale Passeggeri

Aviazione Commerciale Passeggeri

	Valori escluse componenti one-off	
(in migliaia di euro)	2024	2023
Diritti e infrastrutture centralizzate	363.195	323.286
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	47.217	42.264
Utilizzo spazi in regime regolamentato	11.729	11.287
Totale Aviation	**422.141**	**376.837**
Retail	148.472	126.009
Parcheggi	69.368	62.659
Servizi premium	31.040	25.011
Altri servizi	22.675	15.944
Totale Non Aviation	**271.555**	**229.623**
Totale Aviazione Commerciale Passeggeri	**693.695**	**606.460**

I ricavi registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi retail:

Ricavi Retail

	Valori escluse componenti one-off	
(in migliaia di euro)	2024	2023
Negozi	75.362	64.746
Food & Beverage	35.823	29.551
Noleggio Auto	25.414	22.540
Banche	11.873	9.172
Totale Ricavi Retail	**148.472**	**126.009**

Ricavi di Aviazione Commerciale Cargo

Aviazione Commerciale Cargo

	Valori escluse componenti one-off	
(in migliaia di euro)	**2024**	**2023**
Aviation	31.759	30.012
Non Aviation	23.217	21.189
Totale Aviazione Commerciale Cargo	**54.976**	**51.201**

Ricavi di Aviazione generale

I ricavi di Aviazione Generale includono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa. Tali ricavi registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 38.373 migliaia di euro nel 2023 a 57.883 migliaia di euro nel 2024.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Capogruppo che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	**2024**	**2023**
Salari, stipendi e oneri sociali	175.092	165.046
Trattamento fine rapporto	7.436	7.690
Altri costi del lavoro	8.880	5.847
Totale	**191.408**	**178.583**

Nell'esercizio 2024 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 12.825 migliaia di euro (+7,2%) rispetto all'esercizio 2023, passando da 178.583 migliaia di euro a 191.408 migliaia di euro.

L'aumento è riconducibile allo stanziamento effettuato a fronte del rinnovo CCNL scaduto nel 2022 e non ancora rinnovato, all'introduzione di un premio di risultato destinato alla generalità dei dipendenti e all'incremento di organico connesso ai maggiori volumi di traffico.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.510 nel 2023 a 2.555 nel 2024 (+1,8%).

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-dicembre 2024 e gennaio-dicembre 2023:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2024	%	Gennaio-Dicembre 2023	%
Dirigenti	48	1,9%	46	1,8%
Quadri	257	10,1%	256	10,2%
Impiegati	1.516	59,3%	1.501	59,8%
Operai	522	20,4%	525	20,9%
Totale dipendenti subordinati	**2.343**	**91,7%**	**2.328**	**92,7%**
Dipendenti somministrati	212	8,3%	182	7,3%
Totale dipendenti	**2.555**	**100,0%**	**2.510**	**100,0%**

Il numero delle risorse al 31 dicembre è pari a 2.689, di cui lavoratori propri 2.542 e somministrati 147:

Dipendenti HDC a fine periodo

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Totale dipendenti	2.689	2.550

9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "Materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito.

Costi per materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2024	2023
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	13.022	10.400
Variazione delle rimanenze	(1.697)	(1.172)
Totale	**11.325**	**9.228**

I costi per materiali di consumo passano da 9.228 migliaia di euro nel 2023 a 11.325 migliaia di euro nel 2024 evidenziando un incremento di 2.097 migliaia di euro rispetto al 2023, per effetto principalmente di acquisto di prodotti pronto impiego e acquisti per scorta.

9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2024	2023
Costi per gestione infrastrutture	82.212	74.397
Canoni pubblici	44.613	40.867
Costi di manutenzione ordinaria	43.898	34.934
Costi per servizi al passeggero	31.708	28.109
Pulizia	18.108	15.987
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	951	984
Altri costi	51.602	46.528
Totale altri costi operativi	**273.092**	**241.806**

Nell'esercizio 2024 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 31.286 migliaia di euro rispetto al 2023, per l'aumento dei costi legati ai maggiori volumi di traffico e costi di manutenzione ordinaria.

Si precisa che i costi del 2023 avevano beneficiato del contributo, pari a 2.287 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'esercizio.

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

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 36.204 migliaia di euro nel 2023 a 54.675 migliaia di euro nel 2024. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a "Accantonamenti e svalutazioni" è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2024	2023
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti	1.029	13.147
Svalutazioni immobilizzazioni	3.491	
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	736	(6.983)
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	**5.256**	**6.164**

Nel 2024 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 5.256 migliaia di euro (saldo negativo 2023 pari a 6.164 migliaia di euro). Tale voce comprende gli accantonamenti netti dei crediti commerciali e degli altri crediti e gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri.

Le svalutazioni delle immobilizzazioni del 2024 ammontano a 3.491 migliaia di euro e sono relative per 199 migliaia di euro ai terreni e 3.292 migliaia di euro agli investimenti immobiliari.

Le svalutazioni dei crediti ammontano complessivamente a 1.029 migliaia di euro e sono state effettuate coerentemente a quanto disposto dall'IFRS 9.

L'importo di 13.147 migliaia di euro del 2023 era comprensivo anche dell'adeguamento della stima del valore di *Indemnification Right*.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 736 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (scioglimenti per 6.983 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di zonizzazione acustica e accantonamenti in materia di lavoro. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.16.

9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2024	2023
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	32.912	52.521

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 32.912 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

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

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2024	2023
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	56.548	57.406
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	9.555	10.497
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.921	2.486
Totale ammortamenti	**69.024**	**70.389**

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nell'anno.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2024	2023 riesposto	2023 approvato
SACBO SpA	4.769	5.724	5.724
Dufrital SpA	8.212	5.086	5.086
Disma SpA *			193
Areas Food Services Srl	2.688	1.326	1.326
Airport Handling SpA *			397
Valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni	**15.669**	**12.136**	**12.726**
Altri proventi (oneri)	**432**	**30**	**30**
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**16.101**	**12.166**	**12.756**

** Saldi riclassificati ai sensi dell'IFRS 5 nel "Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate"*

I proventi netti da partecipazioni mostrano un saldo di 16.101 migliaia di euro e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili internazionali di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

La voce "Altri proventi (oneri)" include principalmente la plusvalenza da cessione della partecipazione nella società Airport ICT Services.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

La voce dei "Proventi (oneri) finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2024	2023
Utili su cambi	1	13
Interessi attivi c/c bancari	2.773	3.288
Interessi attivi diversi	4.228	11.725
Totale proventi finanziari	**7.002**	**15.026**
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(17.435)	(17.657)
Commissioni su finanziamenti	(1.633)	(1.754)
Perdite su cambi	(6)	(14)
Oneri finanziari su TFR	(816)	(980)
Oneri finanziari su Leasing	(326)	(270)
Altri	(718)	(718)
Totale oneri finanziari	**(20.934)**	**(21.393)**
Effetto netto attualizzazioni	(8.568)	10.641
Totale proventi (oneri) finanziari	**(22.500)**	**4.274**

Gli oneri finanziari netti del 2024 ammontano a 22.500 migliaia di euro mentre il 31 dicembre 2023 mostrava un saldo di proventi finanziari pari a 4.274 migliaia di euro.

Tale dinamica è stata determinata principalmente da:

- minori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 222 migliaia di euro, su cui incide (i) l'aumento del costo medio dell'indebitamento determinato dalla dinamica crescente dei tassi di interesse, più che compensato (ii) il minor ammontare del debito lordo medio di periodo;
- minor commissioni su finanziamenti per 121 migliaia di euro, per effetto della chiusura anticipata a marzo 2023 del *term loan* Mediobanca e del minor costo delle linee *revolving* derivante dal minor livello di *leverage* e dal rispetto dei target di sostenibilità previsti.
- minori proventi finanziari per 8.024 migliaia di euro, derivante dall'incasso one-off nel 2023 di 11.498 migliaia di euro relativi al risarcimento a seguito della sentenza n. 9406/2023 della Corte di cassazione. Senza considerare tale componente straordinaria i proventi finanziari risultano in aumento di 3.474 migliaia di euro per la negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria;
- effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, eseguito per la prima volta dal gruppo dal bilancio annuale 2023 e come previsto dall'IFRS 9, che ha comportato la rilevazione di oneri finanziari netti pari a 8.568 migliaia di euro.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	2024	2023
Imposte correnti	71.957	24.236
Imposte differite/(anticipate)	(5.892)	43.568
Totale	**66.065**	**67.804**

L'aliquota IRES per tutte le società del Gruppo è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente.

(in migliaia di euro)	2024	%	2023	%
Utile/Perdita prima delle imposte	**236.870**		**223.240**	
Imposte sul reddito teoriche	56.849	24,0%	53.578	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.769)	-1,2%	3.356	1,5%
IRAP	12.393	5,2%	10.192	4,6%
Altro	(408)	-0,2%	678	0,3%
Totale	**66.065**	**27,9%**	**67.804**	**30,4%**

Nell'esercizio 2024 le imposte ammontano a 66.065 migliaia di euro.

Il Tax Rate al 31 dicembre 2024 è allineato al nominale. L'ammontare delle imposte è coerente con l'utile ante imposte.

Si rimanda alla nota 8.7 per ulteriori dettagli.

9.13 Risultato netto da attività destinate alla vendita/cessate

Il risultato netto delle attività destinate alla vendita/cessate mostra un risultato negativo pari a 241 migliaia di euro. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 7.

9.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione del risultato base per azione.

Pertanto, il risultato base per azione al 31 dicembre 2024 risulta pari a 0,68 euro (risultato netto dell'esercizio 170.559 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2023 era pari a 0,62 euro per azione (risultato netto dell'esercizio 156.207 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2024 e 2023, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024				
	Crediti commerciali	**Altri crediti correnti**	**Debiti commerciali**	**Ricavi di gestione**	**Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)**
Imprese collegate					
SACBO (*)	930		229	3.364	13.560
Dufrital	9.057		912	48.217	
Areas Food Services	6.111		4.525	19.773	7.912
Disma				269	
Totale imprese collegate	16.098	-	5.666	71.354	21.472
Altre parti correlate					
Airport Handling	3.125		6.480	11.275	24.128
Totale parti correlate	**19.223**	**-**	**12.146**	**82.629**	**45.600**
Totale voce di bilancio	173.225	26.878	206.137	823.078	475.825
% sul totale voce di bilancio	**11,10%**	**0,00%**	**5,89%**	**10,04%**	**9,58%**

(*) *La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;*

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023				
	Crediti commerciali	**Crediti Finanziari correnti**	**Debiti commerciali**	**Ricavi di gestione**	**Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)**
Imprese collegate					
SACBO(*)	1.146		424	2.411	12.665
Dufrital	7.912		187	40.577	(2)
Areas Food Services	6.582		2.455	16.553	5.626
Disma	138		117	253	(5)
Airport Handling	2.953		5.596	11.475	19.332
Totale imprese collegate	18.731	-	8.779	71.269	37.616
Altre parti correlate					
Malpensa Logistica Europa (saldi economici al 30 06 2023)	n.d.	n.d.	n.d.	3.242	(10)
Airport ICT Services (**)	266	175	1.175	n.d.	n.d.
Totale parti correlate	**18.997**	**175**	**9.954**	**74.511**	**37.606**
Totale voce di bilancio	153.058	14.921	185.322	762.732	429.617
% sul totale voce di bilancio	**12,41%**	**1,17%**	**5,37%**	**9,77%**	**8,75%**

(*) *La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata*

(**) *Attività destinate alla vendita ai sensi dell'IFRS 5;*

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

	al 31 dicembre 2024				
(in migliaia di euro)	**Partecipazioni in imprese collegate**	**Azionisti per dividendi**	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo consolidato**	**%**
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	1.966		1.966	296.961	0,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	7.553		7.553	(57.806)	-13,1%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(192.962)	(192.962)	(268.065)	72,0%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

	al 31 dicembre 2023				
(in migliaia di euro)	**Partecipazioni in imprese collegate**	**Azionisti per dividendi**	**Totale rapporti verso entità correlate**	**Saldo consolidato**	**%**
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(4.216)		(4.216)	273.172	-1,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	4.191		4.191	(65.047)	-6,4%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(84.710)	(84.710)	(277.343)	30,5%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e Areas Food Services);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

10.1 Altri rapporti con Parti correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2024 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.191 migliaia di euro;

Dufrital SpA

Nel corso del 2024 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 5.362 migliaia di euro;

11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 687 migliaia di euro (716 migliaia di euro per l'esercizio 2023).

12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2024 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 264 migliaia di euro (268 migliaia di euro nell'esercizio 2023).

13. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate per l'esercizio 2024 alla società EY SpA sono stati pari a 175 migliaia di euro per l'attività di revisione e 24 migliaia di euro per altre attività di attestazione.

I compensi della Società di revisione sono esposti al netto dei contributi CONSOB.

I compensi corrisposti nell'esercizio 2024 ad altre società del network della società EY SpA sono pari a 18 migliaia di euro.

14. IMPEGNI E GARANZIE

14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 185.148 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (83.227 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	114.310	60.294
Progettazione e manutenzione straordinaria dell' infrastrutture di volo, impianti AVL e viabilità di Linate e Malpensa	51.335	5.414
Interventi per opere civili, impiantistiche e parcheggi di aviazione generale	9.946	1.496
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	3.357	12.263
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	5.561	3.760
Realizzazione centro servizi per l'autotrasporto cargo di Malpensa	639	
Totale impegni per progetto	**185.148**	**83.227**

14.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2024 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari a 30.188 migliaia di euro ciascuna, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 36.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni per un totale di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) per progetti co-finanziati dall'Unione Europea;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- 533 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

15. STAGIONALITÀ

Il business del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. leisure vs. business). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

16. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.16).

17. ATTIVITÀ POTENZIALI

Nell'esercizio 2024 non vi sono attività potenziali.

18. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2024 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2024, il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel corso del 2024, SEA SpA ha concluso l'operazione di cessione della partecipazione detenuta in Airport ICT Services Srl, pari al 100% del capitale sociale, alla società Lutech SpA;
- Nel corso del 2024, SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento della partecipazione detenuta in Disma SpA, pari al 18,75% del capitale sociale, alla società Marcevaggi Srl.

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

20. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che il Gruppo non ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche.

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA SpA	Quota annuale socio fondatore	600
Associazione Noi SEA	SEA SpA	Contributo liberale per l'annualità 2024	240
Curia Arcivescovile di Milano	SEA SpA	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	35

21. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2024

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

EY
Shape the future
with confidence

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

EY
Shape the future
with confidence

EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2024, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio consolidato che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 – 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 – 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.975.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited

EY
Shape the future
with confidence

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetto chiave	Risposte di revisione
Stima del fondo di ripristino e sostituzione	
Il Fondo di ripristino e sostituzione (il "Fondo"), iscritto nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2023, ammonta a Euro 188 milioni include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che il Gruppo stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli Amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli Amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.	Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro: • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • la comprensione del processo utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione del Fondo; • l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto al budget approvato dagli Amministratori ed alle proiezioni 2026-2043 elaborate dal Gruppo; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio 2024; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo.
Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.7 "Criteri di valutazione" e la nota 8.15 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio consolidato illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.	Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio consolidato in relazione all'aspetto chiave.

2

EY
Shape the future
with confidence

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori e della relativa informativa;

EY
Shape the future
with confidence

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli Azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

EY
Shape the future
with confidence

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-*bis*) ed e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del Gruppo al 31 dicembre 2024, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio consolidato;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-*bis* del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Altri Aspetti - Giudizi e dichiarazione e ai sensi dell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

La relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo indicata dall'art. 123-bis, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, alla data della presente relazione non è stata ancora predisposta e approvata dagli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.; pertanto non possiamo esprimere alcun giudizio ed alcuna dichiarazione con riferimento alle specifiche informazioni previste nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari così come indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.

Milano, 14 aprile 2025

EY S.p.A.

Paolo Zocchi
(Revisore Legale)

5

SEA SPA

BILANCIO SEPARATO

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2024 Totale	31 dicembre 2024 di cui Parti correlate	31 dicembre 2023 Totale	31 dicembre 2023 di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	968.482.470		959.819.254	
Immobilizzazioni materiali	6.2	93.658.496		97.280.013	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	13.609.116		12.971.422	
Investimenti immobiliari	6.4	104.792		3.397.837	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	37.289.593		44.875.151	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	75.098.923		69.582.862	
Altri crediti non correnti	6.8	26.872.538		14.916.248	174.889
Totale Attività non correnti		**1.215.117.061**	**0**	**1.202.843.920**	**174.889**
Rimanenze	6.9	4.427.012		2.729.614	
Crediti commerciali	6.10	175.025.524	22.648.433	154.465.917	23.109.326
Crediti finanziari correnti	6.11	165.406.315		125.168.029	
Crediti per imposte	6.12	481.127		457.284	
Altri crediti correnti	6.13	4.609.512		5.068.966	
Altre attività finanziarie correnti	6.14	402.497			
Cassa e disponibilità liquide	6.15	62.146.784		91.102.358	
Totale Attivo corrente		**412.498.771**	**22.648.433**	**378.992.168**	**23.109.326**
Attività destinate alla vendita	**6.16**	**7.189.871**		**4.581.874**	
TOTALE ATTIVO		**1.634.805.703**	**22.648.433**	**1.586.417.962**	**23.284.215**
Capitale sociale	6.17	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.17	210.016.185		249.446.237	
Risultato dell'esercizio	6.17	163.942.887		153.016.747	
PATRIMONIO NETTO		**401.459.072**	**0**	**429.962.984**	**0**
Fondo rischi e oneri	6.18	201.154.251		192.858.233	
Fondi relativi al personale	6.19	24.751.630		26.509.502	
Altri debiti non correnti	6.23	2.243.448	2.243.448	3.861.340	2.040.531
Passività finanziarie non correnti	6.20	152.654.922		473.874.833	
Totale Passività non correnti		**380.804.251**	**2.243.448**	**697.103.908**	**2.040.531**
Debiti commerciali	6.21	216.198.467	13.551.178	192.614.801	11.049.129
Debiti per imposte dell'esercizio	6.22	54.490.312		19.825.237	
Altri debiti correnti	6.23	248.450.249		214.758.167	
Passività finanziarie correnti	6.20	333.403.352	4.034.110	32.152.865	4.668.553
Totale Passivo corrente		**852.542.380**	**17.585.288**	**459.351.070**	**15.717.682**
TOTALE PASSIVO		**1.233.346.631**	**19.828.736**	**1.156.454.978**	**17.758.213**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		**1.634.805.703**	**19.828.736**	**1.586.417.962**	**17.758.213**

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2024 Totale	2024 di cui Parti correlate	2023 Totale	2023 di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	814.383.260	97.480.997	754.929.276	88.484.337
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	57.882.819		38.372.733	
Totale ricavi		**872.266.079**	**97.480.997**	**793.302.009**	**88.484.337**
Costi del lavoro	7.3	(186.541.983)	1.620.054	(171.760.363)	1.028.278
Materiali di consumo	7.4	(11.237.295)		(9.102.488)	
Altri costi operativi	7.5	(280.403.909)	(58.351.168)	(253.317.826)	(58.612.888)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(54.675.288)		(36.203.835)	
Totale costi operativi		**(532.858.475)**	**(56.731.114)**	**(470.384.512)**	**(57.584.610)**
Margine operativo lordo		**339.407.604**	**40.749.883**	**322.917.497**	**30.899.727**
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(5.105.899)		(6.063.674)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(32.760.000)		(52.343.794)	
Ammortamenti	7.9	(65.547.343)		(65.913.734)	
Risultato operativo		**235.994.362**	**40.749.883**	**198.596.295**	**30.899.727**
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	14.501.900	14.501.900	16.024.709	16.024.709
Proventi (oneri) finanziari	7.11	(22.703.957)	(197.085)	4.076.807	(198.775)
Risultato prima delle imposte		**227.792.305**	**55.054.698**	**218.697.811**	**46.725.661**
Imposte	7.12	(63.849.418)		(65.681.064)	
Risultato netto		**163.942.887**	**55.054.698**	**153.016.747**	**46.725.661**

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in euro)	2024	2023
Risultato netto	**163.942.887**	**153.016.747**
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	402.497	
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(96.599)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	**305.898**	**0**
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	325.398	(33.496)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(78.095)	8.039
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	**247.303**	**(25.457)**
Totale altre componenti del risultato complessivo	**553.201**	**(25.457)**
Totale risultato complessivo dell'esercizio	**164.496.088**	**152.991.290**

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2024	2023
Risultato prima delle imposte	227.792.305	218.697.811
Rettifiche:		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	69.037.620	65.913.734
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(3.205.174)	14.515.610
Oneri finanziari netti	22.703.957	(4.076.807)
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(14.501.900)	(16.024.709)
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (esclusa quota interessi)		(39.111.632)
Altre variazioni non monetarie	(7.961.283)	(2.399.857)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	**293.865.525**	**237.514.150**
Variazione rimanenze	(1.665.935)	(826.349)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(21.740.927)	(19.658.360)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	55.692.908	13.261.840
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	**32.286.046**	**(7.222.869)**
Imposte sul reddito pagate	(35.594.764)	(8.567.440)
Risarcimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (inclusa quota interessi)		50.609.188
Cash flow derivante dall'attività operativa	**290.556.807**	**272.333.029**
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali (*)	(63.724.329)	(45.961.364)
- materiali	(6.485.480)	(27.884.570)
- finanziarie		(1.960.702)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- materiali e immobiliari	64.500	2.000
Dividendi incassati	13.266.577	10.740.534
Incasso cessione partecipazione detenuta in Airport ICT Services Srl	4.938.384	
Incasso cessione partecipazione detenuta in DISMA SpA	1.300.000	
Versamento in conto capitale per Vertical Gateway SpA	(25.500)	
Incasso cessione partecipazione detenuta in Malpensa Logistica Europa		7.400.000
Cash flow derivante dall'attività di investimento	**(50.665.848)**	**(57.664.102)**
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(20.485.534)	(47.939.960)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(43.492.563)	(133.296.155)
Dividendi distribuiti	(192.962.223)	(84.710.193)
Interessi e commissioni pagate	(19.696.719)	(18.570.906)
Interessi incassati	7.790.506	926.794
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	**(268.846.533)**	**(283.590.420)**
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	**(28.955.574)**	**(68.921.493)**
Disponibilità liquide di inizio esercizio	91.102.358	160.023.851
Disponibilità liquide di fine esercizio	62.146.784	91.102.358

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(in euro)	Capitale sociale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2023	**27.500.000**	**14.813.951**	**0**	**(43.799)**	**94.361.426**	**(120.366.865)**	**5.500.000**	**60.288.176**	**54.552.889**	**194.918.805**	**276.971.694**
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione del risultato di esercizio 2022					74.551.940	120.366.865			194.918.805	(194.918.805)	0
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(25.457)					(25.457)		(25.457)
Risultato dell'esercizio										153.016.747	153.016.747
Saldo al 31 dicembre 2023	**27.500.000**	**14.813.951**	**0**	**(69.256)**	**168.913.366**	**0**	**5.500.000**	**60.288.176**	**249.446.237**	**153.016.747**	**429.962.984**
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione del risultato di esercizio 2023 e relativa distribuzione dividendi					16.747				16.747	(153.016.747)	(153.000.000)
Delibera di distribuzione delle riserve del 06 05 2024					(40.000.000)				(40.000.000)	0	(40.000.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			305.898	247.303					553.201		553.201
Risultato dell'esercizio										163.942.887	163.942.887
Saldo al 31 dicembre 2024	**27.500.000**	**14.813.951**	**305.898**	**178.047**	**128.930.113**	**0**	**5.500.000**	**60.288.176**	**210.016.185**	**163.942.887**	**401.459.072**

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

La Società gestisce l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). Tale concessione è stata prorogata di ulteriori due anni con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25.

Al 31 dicembre 2024 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell'azionariato è esposta nella tabella sottostante:

	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	**54,95%**
2i-Aeroporti S.p.A.	45,01%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	**45,05%**
Totale	**100,00%**

La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, denominato "SEA 3 1/2 2020-2025" e dell'ammissione a quotazione del relativo valore mobiliare sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Come previsto dall'emendamento dello IAS 1, vengono di seguito riportati i principi contabili rilevanti per il bilancio d'esercizio 2024.

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

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

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

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

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

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2024 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

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

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

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

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

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

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

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2024

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2024, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback	20 nov '23	21 nov '23	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants	19 dic '23	20 dic '23	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements	15 mag '24	16 mag '24	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '24	01 gen '24
Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability	12 nov '24	13 nov '24	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '25	01 gen '25

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

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
Amendments to IFRS 9 and IFRS 7: Contracts Referencing Nature-dependent Electricity	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Annual Improvements Volume 11	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments - Amendments to IFRS 9 and IFRS 7	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027
IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2024. Gli eventuali riflessi che i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria della Società sono in corso di approfondimento e valutazione.

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

Le nuove norme interessano le imprese localizzate in Italia, che fanno parte di un gruppo multinazionale o nazionale caratterizzato dai ricavi annui pari o superiori a 750 milioni di euro, soglia di ricavi che deve essere raggiunta in almeno due dei quattro esercizi immediatamente precedenti a quello considerato. L'esposizione di SEA alle imposte derivanti dalla disciplina "Pillar II" alla data di chiusura dell'esercizio è valutata dalla Società non significativa.

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

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione durevole di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazione di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Ad eccezione dei "Diritti sui beni in concessione" le immobilizzazioni immateriali sono rilevate al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

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

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

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

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo

"Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

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

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

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

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

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

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

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

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

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

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

Beni mobili

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

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

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

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

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

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

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

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

Diritto d'uso su beni in leasing

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

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

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

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

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

Investimenti immobiliari

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

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

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

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

Impairment test

Al 31 dicembre 2024, avendo verificato che:

- il traffico passeggeri dell'esercizio è risultato superiore rispetto alle previsioni;
- le *performance* economiche sono risultate molto superiori rispetto alle previsioni;
- il *budget* per l'esercizio 2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 dicembre 2024, ipotizza *performance* di traffico ed economiche migliorative rispetto alle precedenti previsioni di medio periodo;

la Società, ritenendo non sussistere indicatori di *impairment*, non ha effettuato l'*impairment test* sul valore degli *asset*.

Attività finanziarie

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

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

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

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

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");

2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";

3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo similare alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

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

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

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

Rimanenze

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

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti dello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

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

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del

codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

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

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

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

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

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

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12)

Contributi pubblici

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

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

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Proventi finanziari

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

Oneri finanziari

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

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei

cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire agli azionisti è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

3. STIME E ASSUNZIONI

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

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

(a) Riduzione di valore delle attività

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

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

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

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

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

(e) Lease

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

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

4. GESTIONE DEI RISCHI

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

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione di SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2024 il credito complessivo, rispetto al 2023, si è incrementato in seguito all'aumento del fatturato.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	248.629	227.909
- di cui scaduto	141.469	141.931
Fondo svalutazione crediti commerciali	(96.252)	(96.552)
Totale crediti commerciali verso clienti	**152.377**	**131.357**

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2024 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	248.629	227.909
Di cui scaduto	141.469	141.931
da meno di 180 giorni	39.995	38.882
da oltre 180 giorni	101.474	103.049
Incidenza % dei crediti scaduti	56,9%	62,3%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	16,1%	17,1%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	40,8%	45,2%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2024 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fideiussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	248.629	227.909
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	77.409	78.368
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.764	18.763
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	**152.456**	**130.778**
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	45.296	44.800
Fideiussioni e depositi cauzionali	86.923	93.540
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	57,0%	71,5%

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

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2024 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

a) rischio tasso di interesse;

b) rischio tasso di cambio;

c) rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Si segnala che al 31 dicembre 2024:

i) il debito finanziario lordo di SEA a tasso variabile è pari al 29% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi;

ii) nel corso dei primi mesi del 2025 è stata completata l'operazione di rifinanziamento del *bond outstanding* in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione, avvenuta il 22 gennaio 2025, di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso con scadenza il 22 gennaio 2032. In vista di tale operazione, la Società ha sottoscritto a dicembre 2024 contratti derivati che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). Si segnala che in tale data la Società non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2024 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2024 e 2023

	31 dicembre 2024			31 dicembre 2023		
(in migliaia di euro)	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	**2025**	**300.000**	**3,500%**	**2025**	**300.000**	**3,500%**
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	**dal 2027 al 2040**	**164.258**	**3,92%**	**dal 2027 al 2040**	**184.744**	**4,18%**
o/w a Tasso Fisso		27.734	1,76%		30.622	1,97%
o/w a Tasso Variabile (*)		136.524	3,88%		154.122	4,62%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		**464.258**	**3,51%**		**484.744**	**3,76%**

(*) Include: 55 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio lungo termine al 31 dicembre 2024 è pari a 464.258 migliaia di euro, in riduzione di 20.486 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023. Su tale variazione ha inciso la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2024 è pari a 3,51%, in diminuzione di 26 bps rispetto a fine dicembre 2023. Su tale dinamica ha inciso la discesa dei tassi di interesse iniziata da fine 2023 e proseguita nel corso del 2024. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,65%, sempre in diminuzione di 26 bps rispetto a fine 2023.

Al 31 dicembre 2024 la liquidità della Società, pari a totali 226 milioni di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024), è remunerata ad un tasso medio del 2,81% ed è: (i) per 185 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra i 3 e i 6 mesi, e (ii) per 41 milioni di euro in giacenza sui c/c ordinari liberamente disponibili.

Al 31 dicembre 2024 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2024 è pari a 467.523 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 483.849 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2024;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati da SEA per la copertura del rischio tasso di interesse in vista dell'emissione obbligazionaria da 300 milioni di euro effettuata a gennaio 2025 (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*). Si segnala che tali operazioni sono state strutturate per un ammontare pari al 50% del bond emesso.

COPERTURA TASSO D'INTERESSE (€/000)

		Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2024	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Tasso applicato	Sottostante	Fair value al 31/12/2024
IRS Forward Starting	Cash Flow Hedge	75.000,00	75.000,00	20/12/2024	15/02/2025	15/02/2030	Pagano un tasso fisso medio del 2,182% e ricevono Euribor a 6 mesi	Bond da emettere	197,75
		75.000,00	75.000,00	20/12/2024	15/02/2025	15/02/2030	Pagano un tasso fisso medio del 2,18% e ricevono Euribor a 6 mesi	Bond da emettere	204,75
Totale		**150.000,00**	**150.000,00**						**402,50**

Il segno "- "indica il costo per SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il segno "+" indica il premio per SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il fair value degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2024 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio *commodity*, è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti.

c) Rischio prezzo delle commodity

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

i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto;

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

Si segnala che, nel corso del 2024, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

In particolare, SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario della Società derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto nei successivi 12 mesi e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri. La Società gestisce proattivamente i processi di rifinanziamento del debito finanziario anticipando la copertura delle scadenze di 12-18 mesi.

Al 31 dicembre 2024 SEA dispone di 226 milioni di euro di risorse liquide (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024) remunerate ad un tasso medio a tale data del 2,81%, di cui 185 milioni di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 3 e i 6 mesi e 41 milioni di euro su c/c bancari liberamente disponibili. A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee *revolving* sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, (la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2025 è stata prorogata a febbraio 2026), (ii) 113 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. Tale robusta dotazione finanziaria è stata ulteriormente rafforzata dal completamento a gennaio 2025 del processo di rifinanziamento del bond in scadenza ad ottobre 2025, mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro con scadenza a sette anni.

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

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di *factoring* indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2024 e 2023.

Passività al 31 dicembre 2024

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	338,8	49,0	31,0	84,1	502,9
Leasing	2,7	5,4	3,9	2,4	14,4
Debiti commerciali	216,2				216,2
Totale debito	**557,7**	**54,4**	**34,9**	**86,5**	**733,5**

Passività al 31 dicembre 2023

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

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4 milioni di euro a fine 2024 (4,7 milioni di euro a fine 2023).

Al 31 dicembre 2024 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad ottobre 2025, dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti in tale periodo sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario di SEA garantendo anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

Le ipotesi e i metodi di calcolo utilizzati nell'analisi di sensitività condotta da SEA sono i seguenti:

a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2024 e 2023, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di – 50 *basis point*.

b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor a 3 e 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati al fair value (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva forward attesa per il periodo di riferimento.

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

	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	**-50 bp**	**+50 bp**	**-50 bp**	**+50 bp**
Conti correnti (interessi attivi) [1]	-1.015,45	1.015,45	-674,40	674,40
Posizione attiva di *Cash pooling* (interessi attivi) [1]				
Finanziamenti (interessi passivi) [2]	582,70	-561,67	603,57	-677,05
Posizione passiva di *Cash pooling* (interessi passivi)[2]	35,38	-35,38	40,56	-40,56
Strumenti derivati di copertura (fair value)[3]	-3.540,16	3.434,47	0,00	0,00

[1] *+ = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi*

[2] *+ = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi*

[3] *quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture*

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9-*Financial Instruments*, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

	31 dicembre 2024				
(in migliaia di euro)	**Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico**	**Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo**	**Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Totale**
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		26.873			26.873
Crediti commerciali		175.026			175.026
Crediti finanziari correnti		165.406			165.406
Crediti per imposte		481			481
Altri crediti correnti		4.610			4.610
Altre attività finanziarie correnti			402		402
Cassa e disponibilità liquide		62.147			62.147
Totale	**1**	**434.543**	**402**	**0**	**434.946**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				140.895	140.895
- di cui debito verso obbligazionisti					-
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.760	11.760
Debiti commerciali				216.198	216.198
Debiti per imposte dell'esercizio				54.490	54.490
Altri debiti correnti e non correnti				250.694	250.694
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				330.714	330.714
- di cui debito verso obbligazionisti				299.728	299.728
Passività finanziarie correnti per leasing				2.689	2.689
Totale	**0**	**0**	**0**	**1.007.440**	**1.007.440**

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023				
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	**Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo**	**Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato**	**Totale**
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		14.916			14.916
Crediti commerciali		154.466			154.466
Crediti finanziari correnti		125.168			125.168
Crediti per imposte		457			457
Altri crediti correnti		5.069			5.069
Cassa e disponibilità liquide		91.102			91.102
Totale	**1**	**391.178**	**0**	**0**	**391.179**
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				462.739	462.739
- di cui debito verso obbligazionisti				*299.363*	*299.363*
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.136	11.136
Debiti commerciali				192.615	192.615
Debiti per imposte dell'esercizio				19.825	19.825
Altri debiti correnti e non correnti				218.619	218.619
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				30.094	30.094
Passività finanziarie correnti per leasing				2.059	2.059
Totale	**0**	**0**	**0**	**937.087**	**937.087**

5.1 Informativa sul fair value

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

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

Nella tabella seguente vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al fair value al 31 dicembre 2024.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024		
	Livello 1	**Livello 2**	**Livello 3**
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati (altre attività finanziarie correnti)		402	
Totale		**402**	**1**

6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2024 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammorta-menti	31 dicembre 2024
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.761.451	1.511	777	34.354			1.798.093
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021		53.911	(34.354)			60.578
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	102.417			2.063			104.480
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.991		6.714	(2.063)			7.642
Totale valore lordo	**1.907.880**	**1.511**	**61.402**	**0**	**0**	**0**	**1.970.793**
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(850.561)					(51.540)	(902.101)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(97.500)					(2.710)	(100.210)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento	**(948.061)**	**0**	**0**	**0**	**0**	**(54.250)**	**(1.002.311)**
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	910.890	1.511	777	34.354		(51.540)	895.992
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021		53.911	(34.354)			60.578
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	4.917			2.063		(2.710)	4.270
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.991		6.714	(2.063)			7.642
Totale valore netto	**959.819**	**1.511**	**61.402**	**0**	**0**	**(54.250)**	**968.482**

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 895.992 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 a fronte di 910.890 migliaia di euro al 31 dicembre 2023. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2024 è pari a 51.540 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 35.131 migliaia di euro, derivano principalmente per 34.354 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti".

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.18.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 60.578 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2024.

Nel corso dell'esercizio 2024 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate.

Gli interventi realizzati presso gli aeroporti di Malpensa si sono concentrati sul mantenimento in efficienza del patrimonio infrastrutturale, sul miglioramento della qualità e delle funzionalità operative sia nel Terminal 1 che nel Terminal 2.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa riguardano principalmente *i)* presso il Terminal 1, l'inaugurazione della rinnovata Piazza Sud, nella zona Obicà, dotata di monitor informativi per i passeggeri, un'area relax con divani e prese di ricarica, nuova illuminazione e decorazioni con specie arboree, la ristrutturazione della Sala VIP Pergolesi, situata nel satellite centrale e destinata ai passeggeri *extra-Schengen*, il proseguimento dei lavori di ampliamento e *restyling* di nuovi gruppi bagni, in conformità con i più recenti standard di comfort, la continuazione del programma di efficientamento energetico, il proseguimento degli interventi di adeguamento sismico previsti dal progetto Re-MXP e i lavori di miglioramento dell'efficienza del sistema HBS grazie all'installazione di ATR (*Automatic Tag Reader*), dispositivi che permettono la lettura automatica delle etichette dei bagagli con l'associazione a immagini fotografiche delle scansioni radiogene. Si segnala, infine, che sono in corso le attività per lo sviluppo progettuale dell'ampliamento del Terminal denominato T1XL di cui è stato redatto il progetto esecutivo e sono in corso le verifiche propedeutiche alla fase di appalto dei lavori prevista nel 2025; *ii)* presso il Terminal 2 si è puntato al miglioramento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri, con il completamento delle opere per l'installazione di chioschi *Entry Exit*, la cui attivazione avverrà nei prossimi mesi e l'inaugurazione delle nuove postazioni di controllo passaporti per i passeggeri in arrivo, dotate di *e-gate* rinnovati e spazi di circolazione più ampi, il rinnovamento e l'ampliamento dei gruppi bagni situati nell'area partenze e nell'area imbarco PRM, il completamento della nuova Sala Amica e il *restyling* della Sala VIP Verdi, ora intitolata ad Alda Merini, situata nell'area partenze *Schengen*. Sono stati inoltre avviati i primi interventi di ampliamento dell'area imbarchi presso i gate remoti *extra-Schengen*; *iii)* per quanto riguarda l'area merci, il completamento dei lavori di potenziamento del sistema di antintrusione perimetrale, per migliorare la sicurezza aeroportuale, l'inaugurazione del "Parcheggio Sicuro" nell'ambito del bando *Pass4Core*, con un'area controllata per la sosta dei camion e relativi servizi e la conclusione di interventi sul fabbricato cargo ALHA-MLE.

A Linate, le realizzazioni si sono concentrate, principalmente, sul mantenimento in efficienza del patrimonio infrastrutturale e sul miglioramento della qualità dei servizi per i passeggeri, nonché delle funzionalità operative tra i quali si segnalano, l'ampliamento della Sala VIP Leonardo con nuovi spazi e arredi, l'introduzione dei varchi biometrici che consentono ai passeggeri di accedere alle aree d'imbarco tramite riconoscimento facciale, garantendo un processo rapido ed efficiente e il rinnovamento dell'offerta commerciale e *food*. Gli interventi sulle infrastrutture di volo riguardano, infine, l'installazione di impianti a 400 HZ per l'alimentazione degli aeromobili, in sostituzione dei gruppi carrellati diesel.

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

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 4.270 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (4.917 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 2.063 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2024 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2024 presenta un saldo residuo di 7.642 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2024 è pari a 2.710 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali

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

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2024 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammorta-menti	Svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore lordo								
Beni immobili	134.030	(1.511)		2.280				134.799
Impianti e macchinari	6.832		180					7.012
Attrezzature industriali e commerciali	47.811		603		(525)			47.889
Altri beni mobili	79.637		4.105	2.737	(205)			86.274
Immobilizzazioni in corso ed acconti	10.942		1.597	(5.017)				7.522
Totale valore lordo	**279.252**	**(1.511)**	**6.485**	**0**	**(730)**	**0**	**0**	**283.496**
Fondo ammortamento e svalutazione								
Beni immobili	(59.940)					(3.460)	(199)	(63.599)
Impianti e macchinari	(5.464)					(321)		(5.785)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.552)				525	(470)		(46.497)
Altri beni mobili	(70.016)				195	(4.136)		(73.957)
Immobilizzazioni in corso ed acconti								
Totale fondo amm. to e svalutazione	**(181.972)**	**0**	**0**	**0**	**720**	**(8.387)**	**(199)**	**(189.838)**
Valore netto								
Beni immobili	74.090	(1.511)		2.280		(3.460)	(199)	71.200
Impianti e macchinari	1.368		180			(321)		1.227
Attrezzature industriali e commerciali	1.259		603			(470)		1.392
Altri beni mobili	9.621		4.105	2.737	(10)	(4.136)		12.317
Immobilizzazioni in corso ed acconti	10.942		1.597	(5.017)				7.522
Totale valore netto	**97.280**	**(1.511)**	**6.485**	**0**	**(10)**	**(8.387)**	**(199)**	**93.658**

L'incremento delle "Immobilizzazioni materiali", pari a 6.485 migliaia di euro, riguarda principalmente, l'acquisto di arredi e mobili (banchi, sedute, poltrone, ecc.) per 1.285 migliaia di euro, di attrezzature per lo *screening* biometrico dei passeggeri per 1.121 migliaia di euro, di attrezzature per la *smart security* per 592 migliaia di euro, di nuovi automezzi di proprietà (trattori, bus interpista, auto cabinati, ecc…) per 365 migliaia di euro e di nuovi terminali video, sistemi di sicurezza e personal computer per 351 migliaia di euro.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2024, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

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

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2024 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.208	41			3.249
Automezzi	12.440	2.867	(351)		14.956
Mezzi di carico e scarico	245	126			371
Terreni	4.443	635			5.078
Totale valore lordo	**20.336**	**3.669**	**(351)**	**0**	**23.654**
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.868)			(438)	(2.306)
Automezzi	(3.853)		229	(1.845)	(5.469)
Mezzi di carico e scarico	(11)			(185)	(196)
Terreni	(1.633)			(441)	(2.074)
Totale fondo amm.to e svalutazione	**(7.365)**	**0**	**229**	**(2.909)**	**(10.045)**
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.340	41		(438)	943
Automezzi	8.587	2.867	(122)	(1.845)	9.487
Mezzi di carico e scarico	234	126		(185)	175
Terreni	2.810	635		(441)	3.004
Totale valore netto	**12.971**	**3.669**	**(122)**	**(2.909)**	**13.609**

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2024 è pari a 13.609 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.909 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

I principali incrementi dell'esercizio hanno riguardato il noleggio di automezzi.

Nel corso dell'esercizio 2023 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

Diritti d'uso beni in leasing

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

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2024 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(4.029)	(736)
Totale investimenti Immobiliari	**105**	**3.398**

Il fondo ammortamento e svalutazione degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2024:

Movimentazione Fondo ammortamento e svalutazione investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024
Valore iniziale	(736)
Decrementi	
Ammortamenti e svalutazioni	(3.293)
Valore finale Fondo ammortamento e svalutazione investimenti immobiliari	**(4.029)**

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

La variazione rispetto al precedente esercizio è principalmente legata alla svalutazione, pari a 3.292 migliaia di euro, effettuata per riallineare il valore contabile al valore corrente degli immobili siti fuori sedime nel comune di Vizzola Ticino.

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Vertical Gateway SpA	26	
Partecipazioni in società controllate	**25.477**	**25.451**
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Areas Food Services Srl	3.429	3.429
Airport Handling SpA		7.190
Disma SpA		421
Partecipazioni in società collegate	**11.813**	**19.424**
Partecipazioni in società controllate e collegate	**37.290**	**44.875**

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 37.290 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (44.875 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). La variazione dell'esercizio è imputabile alle operazioni di seguito descritte.

In data 12 dicembre 2024, SEA ha sottoscritto un accordo con dnata (Dubai National Air Travel Agency), primaria società internazionale del Gruppo Emirates impegnata nel settore dell'handling aeroportuale e principale azionista di Airport Handling SpA con una quota del 70%, per la cessione del restante 30% posseduto da SEA. L'accordo è stato perfezionato a febbraio 2025 per un controvalore di 11.000 migliaia di euro, dopo l'espletamento degli usuali adempimenti previsti per questo tipo di operazioni dinanzi alle competenti Autorità in materia di Golden Power. Le citate determinazioni hanno implicato quindi la riclassificazione del valore della partecipazione dalla voce "Partecipazioni in società controllate e collegate", nella quale era iscritta nel 2023, alla voce "Attività destinate alla vendita" (si veda la Nota 6.16).

Il 1° ottobre 2024 è stata costituita la Vertical Gateway SpA ("VEGA"), società, la cui compagine azionaria è rappresentata da SEA (51%), 2i Aeroporti, parte del Gruppo F2i (19%) e Skyports (30%). La neocostituita società è dedicata allo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia, in particolare la progettazione, la costruzione, lo sviluppo e la gestione dei vertiporti, ovvero delle aree dedicate al decollo e all'atterraggio degli eVTOL. Il capitale sociale è pari a 50 migliaia di euro (la quota di SEA, interamente sottoscritta e versata, è pari a 26 migliaia di euro).

In data 19 dicembre 2024, la Società ha finalizzato l'operazione di trasferimento dell'intera partecipazione detenuta in Disma SpA, pari al 18,75% del capitale sociale, alla società Levorato-Marcevaggi Srl.

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

Si precisa che non sono stati riscontrati eventuali indicatori di impairment.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2024 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

	31 dicembre 2024						
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Vertical Gateway SpA	50	-	-	-	50	26	51,00%
SEA Prime SpA	38.500	14.442	18.846	5.884	24.058	24.036	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA (***)						-	30,00%
Dufrital SpA (***)						-	40,00%
SACBO SpA (***)						-	30,979%
Areas Food Services Srl (*)	48.778	22.729	90.432	7.644	26.049	10.420	40,00%

	31 dicembre 2023						
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
Airport ICT Services Srl	10.367	5.777	14.103	127	4.590	4.590	100,00%
SEA Prime SpA	39.904	16.012	17.541	5.719	23.892	23.870	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	51.003	19.582	100.315	1.323	31.421	9.426	30,00%
Dufrital SpA	78.353	39.017	208.616	13.339	39.336	15.734	40,00%
SACBO SpA	437.152	270.584	216.987	14.786	166.568	51.601	30,979%
Areas Food Services Srl (**)	42.203	23.798	59.902	6.401	18.405	7.362	40,00%
Disma SpA	8.776	1.570	5.490	1.113	7.206	1.351	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2024

(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2023

(***) In corso di aggiornamento

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2024 ed al 31 dicembre 2023 della voce "Altre partecipazioni":

	% Possesso	
Ragione Sociale	**31 dicembre 2024**	**31 dicembre 2023**
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2024 e 2023 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	**31 dicembre 2024**	**31 dicembre 2023**
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	**1**	**1**

La partecipazione detenuta in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è interamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2024 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	**31 dicembre 2023**	**Rilascio / accantonamento a conto economico**	**Rilascio / accantonamento a patrimonio netto**	**31 dicembre 2024**
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	47.263	(6.412)		40.851
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demolite	2.485	2.353		4.838
Fondi rischi ed oneri	6.846	2.483		9.329
Fondo crediti tassato	6.607	(147)		6.460
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	274	(9)		265
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(296)	86	(78)	(288)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	5.794	7.945		13.739
Perdita fiscale	1.032	(1.032)		0
Altro	13	17		30
Totale imposte anticipate	**70.337**	**5.284**	**(78)**	**75.543**
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	754	(407)		347
Altro	0		97	97
Totale imposte differite	**754**	**(407)**	**97**	**444**
Totale imposte anticipate al netto delle differite	**69.583**	**5.691**	**(175)**	**75.099**

La variazione della voce "Imposte differite attive" si riferisce, principalmente, all'effetto legato alle spese di manutenzione su beni in concessione e alla svalutazione di immobilizzazioni non ancora demolite, solo parzialmente compensate dall'effetto legato al fondo di ripristino e sostituzione.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	26.873	14.916
Totale altri crediti non correnti	**26.873**	**14.916**

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 26.873 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (14.916 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è legata all'aggiornamento della stima a seguito degli investimenti del 2024 che avranno un valore residuo alla scadenza della concessione e all'attualizzazione dell'importo iscritto nel precedente esercizio, secondo quanto previsto dall'IFRS 9.

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

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'"Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali realizzate sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.367	3.701
Fondo obsolescenza magazzino	(940)	(971)
Totale rimanenze	**4.427**	**2.730**

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2024 ammonta a 940 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 93 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2024.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2024 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	152.377	131.357
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.425	4.380
Crediti commerciali verso imprese collegate	19.223	18.729
Totale crediti commerciali	**175.025**	**154.466**

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime come descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	96.563	102.767
Incrementi (decrementi) netti	1.018	(5.725)
Utilizzi	(1.318)	(479)
Valore finale fondo svalutazione crediti	**96.263**	**96.563**

Gli incrementi netti del fondo, pari a 1.018 migliaia di euro per il 2024 (a fronte di decrementi netti per 5.725 migliaia di euro per l'esercizio 2023) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti verso clienti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2024, pari a 1.318 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

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

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

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 165.406 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (125.168 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e include la liquidità investita dalla Società in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, ma comunque in scadenza entro maggio 2025 e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria, essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata senza penali sul capitale investito. Tale valore include anche i ratei attivi maturati su tali strumenti al 31 dicembre 2024.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 481 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (457 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferisce, principalmente, ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Crediti diversi	3.312	2.907
Crediti verso compagnie assicurative	726	961
Crediti per incassi vari	512	727
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	60	474
Totale altri crediti correnti	**4.610**	**5.069**

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 4.610 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (5.069 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.312 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (2.907 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori).

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 726 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 60 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (474 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente ai crediti verso INPS e INAIL e crediti verso dipendenti per posizioni minori.

I crediti per incassi vari, pari a 512 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (727 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

6.14 Altre attività finanziarie correnti

La voce "Altre attività finanziarie correnti", pari a 402 migliaia di euro, include il *fair value* al 31 dicembre 2024 dei contratti derivati sottoscritti dalla Società che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario, completata a gennaio 2025. Contemporaneamente al pricing del prestito obbligazionario, tali contratti derivati sono stati risolti con l'incasso da parte di SEA di un *fair value* positivo a tale data pari a 1.409 migliaia di euro. Considerata la natura di hedging di tali contratti derivati, tale componente positiva sarà ammortizzata lungo la vita del prestito obbligazionario.

6.15 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Depositi bancari e postali	62.097	91.064
Denaro e valori in cassa	50	38
Totale cassa e disponibilità liquide	**62.147**	**91.102**

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2024 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali per 61.079 migliaia di euro (89.217 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), di cui 20.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a gennaio 2025), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 1.018 migliaia di euro (1.847 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e denaro e valori in cassa per 50 migliaia di euro (38 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.16 Attività destinate alla vendita

Il saldo della voce "Attività destinate alla vendita" accoglie il valore, pari a 7.190 migliaia di euro, della partecipazione detenuta dalla Società nel capitale sociale di Airport Handling SpA che nel precedente esercizio era iscritto nella voce "Partecipazioni in società controllate e collegate".

In data 12 dicembre 2024, SEA ha sottoscritto un accordo con dnata (Dubai National Air Travel Agency), primaria società internazionale del Gruppo Emirates impegnata nel settore dell'*handling* aeroportuale e principale azionista di Airport Handling SpA con una quota del 70%, per la cessione del restante 30% posseduto da SEA. L'accordo è stato perfezionato a febbraio 2025, dopo l'espletamento degli usuali adempimenti previsti per questo tipo di operazioni dinanzi alle competenti Autorità in materia di Golden Power. Le citate determinazioni hanno implicato quindi la riclassificazione del valore della partecipazione dalla voce "Partecipazioni in società controllate e collegate", nella quale era iscritta nel 2023.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio, pari a 4.582 migliaia di euro, include il valore della partecipazione detenuta dalla Società nella controllata Airport ICT Services Srl, ceduta nel corso dell'esercizio 2024.

6.17 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2024 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 128.930 migliaia di euro (168.913 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2024, pari a 178 migliaia di euro (-69 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), è rappresentativo degli utili attuariali maturati alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2024, pari a 306 migliaia di euro, è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura. Per il dettaglio dei contratti derivati si rimanda a quanto elencato in Nota 4.2.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Distribuzione dividendi

In data 06 maggio 2024 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per 153.000 migliaia di euro ed il riporto a riserva di 17 migliaia di euro, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2023, pari a 153.017 migliaia di euro.

In pari data, l'Assemblea degli Azionisti ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili di patrimonio netto, per un ammontare pari a 40.000 migliaia di euro.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.

Patrimonio netto

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2024	Possibilità di utilizzazione (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	128.930	A,B,C	128.930	120.288
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva di cash flow hedge	306			
Riserva utile/perdita attuariale	178			
Altre riserve (1):				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Utile (Perdite) dell'esercizio	163.943			
Totale	**401.459**		**189.218**	**120.288**

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

(1) Riserve in sospensione d'imposta

6.18 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Proventi / (Oneri) finanziari da attualizzazione	31 dicembre 2024
Fondo di ripristino e sostituzione	175.800	32.760	(30.939)		9.862	187.483
Fondo oneri futuri	17.058	3.286	(3.984)	(2.689)		13.671
Totale fondo rischi e oneri	**192.858**	**36.046**	**(34.923)**	**(2.689)**	**9.862**	**201.154**

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 187.483 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (175.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino dedicati alle infrastrutture di volo di Linate e Malpensa (incluse le pavimentazioni di piazzali e *taxiway*), al mantenimento in esercizio dei Terminal e agli interventi di efficientamento energetico.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2024
Accantonamenti in materia di lavoro	7.886	1.756	(3.543)	(1.695)	4.404
Rischi fiscali	236			(230)	6
Fondi diversi	8.936	1.530	(441)	(764)	9.261
Totale fondo oneri futuri	**17.058**	**3.286**	**(3.984)**	**(2.689)**	**13.671**

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2023.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 6 migliaia di euro è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di liquidazione delle imposte di registro su talune sentenze civili. Lo scioglimento dell'esercizio, pari a 230 migliaia di euro, è conseguente alla positiva conclusione dei contenziosi che erano pendenti in materia di IVA sulla rivendita di energia elettrica.

La voce dei "Fondi diversi" per 9.261 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (8.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) è composta principalmente nel modo seguente:

- 5.364 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 629 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 2.381 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali che potrebbero emergere.

6.19 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2024 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	26.510	29.540
(Proventi)/oneri finanziari	816	980
Trasferimento personale	408	127
Utilizzi	(2.657)	(4.170)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(325)	33
Totale Fondi relativi al personale	**24.752**	**26.510**

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

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

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Tasso annuo di attualizzazione	3,14%	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2024 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
+ 1 % sul tasso di turnover	24.820	26.583
- 1 % sul tasso di turnover	24.679	26.430
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	25.038	26.834
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	24.469	26.190
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	24.305	26.004
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	25.211	27.030

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Duration del piano	8,1	8,5

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Annualità 1	1.469	1.965
Annualità 2	1.455	1.308
Annualità 3	1.162	1.448
Annualità 4	1.725	1.154
Annualità 5	2.844	2.040

6.20 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2024 e relativo esercizio di comparazione:

	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	24.564	140.895	23.044	163.376
Debiti verso altri finanziatori	308.839	11.760	9.109	310.499
Totale passività finanziarie	**333.403**	**152.655**	**32.153**	**473.875**

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	22.601	140.895	20.485	163.376
Debito per oneri su finanziamento	1.963		2.559	
Debiti verso banche	**24.564**	**140.895**	**23.044**	**163.376**
Debiti verso obbligazionisti	299.728			299.363
Debito per oneri su obbligazioni	2.388		2.381	
Passività per leasing (debito finanziario)	2.689	11.760	2.059	11.136
Debiti finanziari verso controllate	4.034		4.669	
Debiti verso altri finanziatori	**308.839**	**11.760**	**9.109**	**310.499**
Totale passività correnti e non correnti	**333.403**	**152.655**	**32.153**	**473.875**

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "*SEA 3 1/2 2020-2025*" (espressa al costo ammortizzato), in scadenza a ottobre 2025 (riclassificata nel bilancio 2024 tra le passività finanziarie correnti) ma già rifinanziato a gennaio 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 45% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 14% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che al 31 dicembre 2024, il 32% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse a SEA risulta strutturato in formato *Sustainability Linked*.

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

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2024, e relativo comparativo dell'esercizio 2023, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)		31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
A.	Disponibilità Liquide	(62.147)	(91.102)
B.	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C.	Altre attività finanziarie correnti	(165.406)	(125.168)
D.	**Liquidità (A)+(B)+(C)**	**(227.553)**	**(216.270)**
E.	Debito finanziario corrente	310.802	11.668
F.	Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.601	20.485
G.	**Indebitamento finanziario corrente (E + F)**	**333.403**	**32.153**
H.	**Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)**	**105.850**	**(184.117)**
I.	Debito finanziario non corrente	152.655	174.512
J.	Strumenti di debito		299.363
K.	Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L.	**Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)**	**152.655**	**473.875**
M.	**Totale indebitamento finanziario (H+L)**	**258.505**	**289.758**

Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2024 della voce E "Debito finanziario corrente" include il valore della riclassificazione dalla voce J "Strumenti di debito" delle Obbligazioni in scadenza entro 12 mesi.

A fine dicembre 2024 l'indebitamento finanziario netto, pari a 258.505 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 31.253 migliaia di euro rispetto a fine 2023, il cui saldo risultava essere di 289.758 migliaia di euro.

Come desumibile dal Rendiconto Finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per 290.557 migliaia di euro, dalla cessione delle partecipazioni per 6.238 migliaia di euro,

dagli incassi su dividendi percepiti dalle società partecipate per 13.267 migliaia di euro e dagli interessi attivi incassati sulla liquidità investita, principalmente, in strumenti monetari, è stato sufficiente a compensare il *cash flow* assorbito dall' attività di investimento in immobilizzazioni (70.210 migliaia di euro), da quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 19.697 migliaia di euro), per il pagamento dei dividendi (192.962 migliaia di euro), per la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere e il rimborso di alcuni finanziamenti; l'esercizio 2024, infatti, è stato positivamente impattato dalla crescita dei volumi di traffico, dall'incremento dei ricavi di natura *non aviation* e dalla cessione di alcune partecipazioni.

Dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti principali fattori: *i)* la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2024 sono state pari a 20.486 migliaia di euro); *ii)* l'incasso di interessi attivi per 7.791 migliaia di euro, principalmente generati dalla liquidità investita in strumenti monetari a breve termine; e *iii)* la dinamica della liquidità, in aumento per la positiva performance economico-finanziaria registrata nel corso del 2024. Si segnala, infine, che la liquidità, come sopra rappresentata, include anche i crediti finanziari correnti, pari a 165.406 migliaia di euro, relativi alle operazioni di gestione della liquidità a breve termine, contratte con primari Istituti di Credito, con le quali la Società ottiene una remunerazione predefinita contrattualmente.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2024 rispettivamente a 2.689 migliaia di euro e 11.760 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

	31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	**correnti**	**non correnti**	**correnti**	**non correnti**
Attrezzatura Varia e Minuta	374	899	438	1.239
Automezzi	2.085	7.953	1.470	7.537
Mezzi di Carico e Scarico	194	16	115	130
Terreni	36	2.892	36	2.230
Totale	**2.689**	**11.760**	**2.059**	**11.136**

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2024 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:

- fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2024 è pari a 187.483 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.18;
- gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2024 è pari a 2.381 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.18 e alla Relazione sulla Gestione;
- fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2024 a 24.752 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.19;

ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;

iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.472 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.21;

iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2024 sono descritte al paragrafo 12.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2024 e delle altre variazioni.

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Crediti finanziari per time deposit	Totale
31 dicembre 2023	**183.861**	**299.363**	**4.940**	**13.195**	**4.669**	**(125.168)**	**380.860**
Flussi di cassa:							
-Rimborso quota capitale	(20.485)						(20.485)
-Variazione del cash pooling					(635)		(635)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2023			(4.940)				(4.940)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.620)			(2.620)
-Chiusura time deposit						125.168	125.168
- Accensione time deposit						(165.000)	(165.000)
Totale flussi di cassa	**(20.485)**	**0**	**(4.940)**	**(2.620)**	**(635)**	**(39.832)**	**(68.512)**
Altre variazioni:							
-Effetto costo ammortizzato	120	365					485
-Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.351				4.351
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				3.874			3.874
-Ratei su interessi attivi da time deposit						(406)	(406)
Totale altre variazioni	**120**	**365**	**4.351**	**3.874**	**0**	**(406)**	**8.304**
31 dicembre 2024	**163.496**	**299.728**	**4.351**	**14.449**	**4.034**	**(165.406)**	**320.652**

6.21 Debiti commerciali

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

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debiti verso fornitori	190.374	171.985
Acconti	12.273	9.581
Debiti verso imprese controllate	1.407	2.270
Debiti verso imprese collegate	12.144	8.779
Totale debiti commerciali	**216.198**	**192.615**

I debiti commerciali, pari a 216.198 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2024 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.472 migliaia di euro (843 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2024, pari a 12.273 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 2.692 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. La restante parte dei debiti per acconti è principalmente attribuibile agli acconti da clienti.

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

6.22 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 54.490 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (19.825 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 46.666 migliaia di euro (14.541 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.901 migliaia di euro (3.923 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e dal debito IVA per 2.917 migliaia di euro (1.356 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

6.23 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2024 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	17.104	12.920
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	29.465	19.953
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.712	2.574
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	103.910	97.809
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	20.377	18.747
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	110	96
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	47.006	44.114
Depositi cauzionali di terzi	2.915	3.651
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	54	54
Debito verso azionisti per dividendi	156	118
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	141	145
Altri	24.500	14.577
Totale altri debiti correnti	**248.450**	**214.758**

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 33.692 migliaia di euro, passando da 214.758 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a 248.450 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, ai seguenti fenomeni: *i)* maggiori oneri per 6.101 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *ii)* maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 9.512 migliaia di euro, principalmente dovuti agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022; *iii)* incremento dei debiti per 2.892 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; e *iv)* incremento della voce "Altri" per 9.923 migliaia di euro. Tale voce, pari a 24.500 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 (14.577 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

Si precisa che la voce "Debiti per addizionali sui diritti di imbarco" è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all'INPS/Erario nei primi mesi del 2025.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente in data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza relativa al giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma, avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, con la quale è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2024 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Debiti verso dipendenti		1.412
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		409
Altri debiti	2.243	2.040
Totale altri debiti non correnti	**2.243**	**3.861**

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" evidenzia una riduzione di 1.618 migliaia di euro, passando da 3.861 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a 2.243 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.

La variazione rispetto al precedente esercizio è principalmente imputabile alla riduzione della quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali. Il debito residuo al 31 dicembre 2024 è stato interamente riclassificato nella voce "Altri debiti correnti".

Si precisa che l'ammontare della voce a fine 2024, pari a 2.243 migliaia di euro, accoglie il valore del debito iscritto nei confronti di SEA Prime, rappresentativo del valore di acquisizione degli asset che saranno devoluti, a scadenza della concessione, da Sea Prime a SEA, determinato sulla base della stessa metodologia con cui sarà riconosciuto, dal subentrante, il Terminal Value a SEA per i medesimi beni.

6.24 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 74.374 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2024 e, per 2.387 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

7. CONTO ECONOMICO

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione.

Ricavi di Gestione

(in migliaia di euro)	2024	2023
Aviazione Commerciale Passeggeri	696.753	642.271
Aviazione Commerciale Cargo	55.226	53.300
Aviazione Generale	14.232	14.525
Altri Business	48.172	44.833
Totale Ricavi di Gestione	**814.383**	**754.929**

Di seguito il dettaglio dei ricavi dell'Aviazione Commerciale Passeggeri, suddiviso per tipologia.

Aviazione Commerciale Passeggeri

(in migliaia di euro)	2024	2023
Diritti e infrastrutture centralizzate	363.195	359.097
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	47.217	42.264
Utilizzo spazi in regime regolamentato	11.729	11.287
Totale Aviation	**422.141**	**412.648**
Retail	148.472	126.009
Parcheggi	69.368	62.659
Servizi premium	31.040	25.011
Altri servizi	25.732	15.944
Totale Non Aviation	**274.612**	**229.623**
Totale Aviazione Commerciale Passeggeri	**696.753**	**642.271**

L'andamento dei ricavi di gestione dell'esercizio 2024 registra un incremento di 59.454 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 754.929 migliaia di euro nel 2023 a 814.383 migliaia di euro nel 2024, per effetto principalmente della crescita del business passeggeri che ha beneficiato dell'incremento dei volumi di traffico registrati nel 2024, risultato della combinazione dei maggiori movimenti operati dai vettori e della maggiore dimensione (in termini di posti disponibili a movimento) degli aeromobili utilizzati; si precisa che i ricavi di gestione del 2023 includono componenti straordinarie per 38.884 migliaia di euro, relativi al mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali nella misura pari al tasso di inflazione programmata, a seguito della Sentenza n. 9406/2023 della Corte di Cassazione.

Anche la performance dell'Aviazione Commerciale Cargo è stata superiore rispetto a quella del precedente esercizio, con un incremento del 9% delle merci movimentate.

Per maggiori dettagli sulla tendenza dei volumi di traffico e sulla strategia commerciale della Società, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2024	2023
Negozi	75.362	64.746
Food & Beverage	35.823	29.551
Noleggio Auto	25.414	22.540
Banche	11.873	9.172
Totale Ricavi Retail	**148.472**	**126.009**

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi dell'Aviazione Commerciale Cargo.

Aviazione Commerciale Cargo

(in migliaia di euro)	2024	2023
Aviation	31.759	32.111
Non Aviation	23.467	21.189
Totale Aviazione Commerciale Cargo	**55.226**	**53.300**

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 38.373 migliaia di euro nel 2023 a 57.883 migliaia di euro nel 2024.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa l'aumento corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2024	2023
Salari e stipendi	133.044	124.344
Oneri sociali	37.464	34.359
Trattamento fine rapporto	7.294	7.419
Altri costi del lavoro	8.740	5.638
Totale costi del lavoro	**186.542**	**171.760**

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 14.782 migliaia di euro, passando da 171.760 migliaia di euro nel 2023 a 186.542 migliaia di euro nel 2024 (8,6%).

L'aumento è riconducibile allo stanziamento effettuato a fronte del rinnovo CCNL scaduto nel 2022 e non ancora rinnovato, all'introduzione di un premio di risultato destinato alla generalità dei dipendenti e all'incremento di organico connesso ai maggiori volumi di traffico.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2024	%	Gennaio-Dicembre 2023	%
Dirigenti	47	2%	45	2%
Quadri	252	10%	250	10%
Impiegati	1.476	59%	1.438	60%
Operai	506	20%	508	21%
Totale dipendenti subordinati	**2.281**	**92%**	**2.241**	**93%**
Dipendenti somministrati	204	8%	172	7%
Totale dipendenti	**2.485**	**100%**	**2.413**	**100%**

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo

	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.643	2.465	178

7.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2024	2023
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	12.934	10.274
Variazione delle rimanenze	(1.697)	(1.172)
Totale materiali di consumo	**11.237**	**9.102**

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

7.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2024	2023
Costi per gestione infrastrutture	88.999	85.805
Canoni pubblici	44.612	40.865
Costi di manutenzione ordinaria	45.555	39.355
Costi per servizi al passeggero	31.707	28.111
Pulizia	18.108	15.987
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	894	920
Altri costi	50.529	42.275
Totale altri costi operativi	**280.404**	**253.318**

Nell'esercizio 2024 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 27.086 migliaia di euro rispetto al 2023, in conseguenza principalmente dell'aumento dei costi legati ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso dell'esercizio.

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

Si precisa inoltre che i costi del 2023 beneficiavano del contributo, pari a 2.266 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'esercizio.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 36.204 migliaia di euro nel 2023 a 54.675 migliaia di euro nel 2024. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2024	2023
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti	1.018	13.137
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	597	(7.073)
Svalutazioni immobilizzazioni	3.491	
Totale accantonamenti e svalutazioni	**5.106**	**6.064**

Nel 2024 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una variazione di 958 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 6.064 migliaia di euro nel 2023 a 5.106 migliaia di euro nel 2024. Tale voce comprende gli accantonamenti netti dei crediti commerciali e degli altri crediti, gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri e le svalutazioni rilevate nelle immobilizzazioni materiali/immateriali e negli investimenti immobiliari.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Per maggiori informazioni in merito alle modalità di determinazione e gestione del fondo svalutazione crediti, si rimanda a quanto riportato in Nota 4.1. Si precisa che il saldo del 2023 comprende anche l'adeguamento della stima del valore dell'*Indemnification Right*.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 597 migliaia di euro nel 2024, si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di zonizzazione acustica, parzialmente compensati dai rilasci su contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Le svalutazioni delle immobilizzazioni sono principalmente riconducibili alla svalutazione degli investimenti immobiliari di 3.292 migliaia di euro, effettuata per riallineare il valore contabile al valore corrente degli immobili siti fuori sedime nel comune di Vizzola Ticino.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2024	2023
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	32.760	52.344
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	**32.760**	**52.344**

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

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

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2024	2023
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	54.250	55.447
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.387	7.989
Ammortamento degli investimenti immobiliari	1	1
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.909	2.476
Totale ammortamenti	**65.547**	**65.913**

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

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2024	2023
Dividendi da SEA Prime SpA	5.713	4.589
Dividendi da Dufrital SpA	5.362	3.214
Dividendi da SACBO SpA	2.191	996
Provento per accordo di cessione Disma SpA	879	
Provento per accordo di cessione Airport ICT Services Srl	357	
Provento per accordo di cessione Malpensa Logistica Europa SpA		5.726
Dividendi da Airport Handling SpA		1.500
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	**14.502**	**16.025**

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 14.502 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 e si riferisce, principalmente, ai proventi relativi ai dividendi distribuiti dalle società partecipate nell'esercizio e ai proventi derivanti dalle cessioni delle quote di partecipazioni detenute in Disma Spa e Airport ICT Services Srl. Per maggiori dettagli sulle operazioni di cessione, si rimanda alla Nota 6.5 e 6.16, oltre a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi ed oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2024	2023
Utili su cambi	1	12
Altri proventi finanziari	6.992	15.013
Totale proventi finanziari	**6.993**	**15.025**
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(17.434)	(17.657)
Perdite su cambi	(5)	(13)
Altri interessi passivi	(3.690)	(3.919)
Totale oneri finanziari	**(21.129)**	**(21.589)**
Effetto netto attualizzazioni	**(8.568)**	**10.641**
Totale proventi (oneri) finanziari	**(22.704)**	**4.077**

I proventi finanziari registrano un decremento di 8.032 migliaia di euro, passando da 15.025 migliaia di euro nel 2023 a 6.993 migliaia di euro nel 2024. Si precisa che il saldo del 2023 include l'iscrizione della quota interessi, pari a 11.498 migliaia di euro, incassata dalla Società a seguito dell'esecuzione della sentenza n. 9406/2023 della Corte di cassazione. Al netto di tale posta di carattere non ricorrente, l'ammontare dei proventi finanziari del 2024 evidenzia un incremento di 3.466 migliaia di euro, in virtù della negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria, su strumenti monetari di breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria.

L'ammontare degli oneri finanziari del 2024 risulta sostanzialmente allineato al valore del precedente esercizio.

Si segnala infine che l'effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, come previsto dall'IFRS 9, ha comportato la rilevazione di oneri finanziari netti pari a 8.568 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.20.

7.12 Imposte

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

Imposte

(in migliaia di euro)	2024	2023
Imposte correnti	69.540	21.973
Imposte differite /(anticipate)	(5.691)	43.708
Totale imposte	**63.849**	**65.681**

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2024:

(in migliaia di euro)	2024	%
Risultato prima delle imposte	**227.792**	
Imposte sul reddito teoriche	54.670	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.772)	-1,2%
IRAP	12.024	5,3%
Altro	(73)	0,0%
Imposte effettive	**63.849**	**28,0%**

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono riconducibili ai dividendi da partecipate in regime *pex* incassati nell'esercizio 2024, alla quota dell'IRAP indeducibile e alla detassazione delle plusvalenze derivanti dalla cessione di partecipazioni in regime *pex*, effetti solo parzialmente compensati dalle variazioni in aumento legate ad altri costi indeducibili.

8. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2024 e 2023, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

	31 dicembre 2024			
(in migliaia di euro)	**Crediti commerciali**	**Debiti commerciali**	**Altri debiti non correnti**	**Passività finanziarie correnti**
Imprese controllate				
SEA Prime SpA	3.425	1.407	2.243	4.034
Imprese collegate				
Aiport Handling SpA	3.125	6.480		
SACBO SpA	930	229		
Dufrital SpA	9.057	913		
Areas Food Services Srl	6.111	4.522		
Totale Parti correlate	**22.648**	**13.551**	**2.243**	**4.034**
Totale voce di bilancio	175.026	216.198	2.243	333.403
% sul totale voce di bilancio	**12,94%**	**6,27%**	**100,00%**	**1,21%**

	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2024				
(in migliaia di euro)	**Ricavi di gestione**	**Altri costi operativi**	**Costi del lavoro**	**Proventi (Oneri) Finanziari Netti**	**Proventi e (oneri) da partecipazioni**
Imprese controllate					
SEA Prime SpA	14.578	7.084	(603)	(197)	5.713
Airport ICT Services Srl (**)	4	5.626	(972)		357
Imprese collegate					
Airport Handling SpA	11.276	24.168	(40)		
SACBO SpA (*)	3.364	13.562	(3)		2.191
Dufrital SpA	48.217				5.362
Areas Food Services Srl	19.773	7.911	(2)		
Disma SpA (***)	269				879
Totale Parti correlate	**97.481**	**58.351**	**(1.620)**	**(197)**	**14.502**
Totale voce di bilancio	814.383	280.404	186.542	(22.704)	14.502
% sul totale voce di bilancio	**11,97%**	**20,81%**	**-0,87%**	**0,87%**	**100,00%**

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 13.562 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

(**) In data 20 giugno 2024 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta nella Airport ICT Services Srl. I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al periodo gennaio – giugno.

(***) In data 19 dicembre 2024 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta nella Disma SpA.

Rapporti della Società con Parti correlate

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

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

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

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

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Prime SpA, trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale sugli scali di Linate e Malpensa, la cui scadenza è stata omologata a quella della concessione tra SEA e ENAC, per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile);
- con riferimento a Airport ICT Services Srl, afferiscono alle attività di fornitura e progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi. Si precisa che la partecipazione è stata interamente ceduta nel corso del primo semestre 2024. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione commerciale dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e Areas Food Services);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria della Società e del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

8.3 Altri rapporti con Parti Correlate

SEA PRIME SpA

Nel corso del 2024 SEA Prime ha distribuito dividendi a SEA per 5.713 migliaia di euro.

DUFRITAL SpA

Nel corso del 2024 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 5.362 migliaia di euro.

SACBO SpA

Nel corso del 2024 Sacbo ha distribuito dividendi a SEA per 2.191 migliaia di euro.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2024 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 663 migliaia di euro (693 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2024 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 231 migliaia di euro (227 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

11. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione EY SpA per l'esercizio 2024 sono pari a 155 migliaia di euro per l'attività di revisione e 24 migliaia di euro per altre attività di attestazione.

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

I compensi corrisposti nell'esercizio 2024 ad altre società del network della società EY SpA sono pari a 18 migliaia di euro.

12. IMPEGNI E GARANZIE

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	31 dicembre 2023
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	114.310	60.294
Progettazione e manutenzione straordinaria dell' infrastrutture di volo, impianti AVL e viabilità di Linate e Malpensa	51.335	5.414
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	5.561	3.760
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	3.357	12.263
Realizzazione centro servizi per l'autotrasporto cargo di Malpensa	639	
Totale impegni per progetto	**175.202**	**81.731**

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2024 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 30.188 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 36.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria pari a 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi -risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 532 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. STAGIONALITÀ

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

14. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.18). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Nell'esercizio 2024 non vi sono attività potenziali.

16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2024 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2024, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel corso del 2024, SEA SpA ha concluso l'operazione di cessione della partecipazione detenuta in Airport ICT Services Srl, pari al 100% del capitale sociale, alla società Lutech SpA, rilevando un provento di 357 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni". Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- Nel corso del 2024, SEA SpA ha concluso l'operazione di trasferimento della partecipazione detenuta in Disma SpA, pari al 18,75% del capitale sociale, alla società Marcevaggi Srl, rilevando un provento di 879 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni". Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

18. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni si comunica che la Società non ha ricevuto erogazioni pubbliche, nel corso dell'esercizio 2024.

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in miglaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	600
Associazione Noi SEA	SEA Spa	Contributo liberale per l'annualità 2024	240
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	35

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2024

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA – SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A. AL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice civile

Signori Azionisti,

viene sottoposto al Vostro esame il progetto di bilancio di SEA relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, approvato dal Consiglio di amministrazione del 28 marzo 2025, che ha, altresì, provveduto a convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per il giorno 29 aprile 2025, in prima convocazione e, all'occorrenza, per il giorno 15 maggio 2025 in seconda convocazione.

L'Assemblea degli Azionisti in data 6 maggio 2022 ha nominato il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione per il triennio 2022-2025, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il progetto di bilancio 2024 è stato redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Lo stesso è, altresì, corredato dalla relazione sulla gestione degli Amministratori.

La presente relazione è finalizzata a riferire all'Assemblea degli Azionisti sui risultati dell'esercizio 2024 e sull'attività svolta dal Collegio Sindacale durante tale esercizio, nonché a formulare proposte ed osservazioni in merito al bilancio ed alla sua approvazione.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Le attività di vigilanza, ai sensi dell'art. 2403 c.c., sono state svolte secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sulla base delle norme di riferimento per la Società.

Il Collegio, in particolare, ha vigilato sull'osservanza della legge, dello statuto e delle delibere dell'Assemblea, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sulla corretta attuazione del modello relativo all'assetto dell'organizzazione e del sistema amministrativo-contabile.

Ai fini dell'attività di vigilanza sono state tenute 13 riunioni, ai sensi dell'art. 2404 c.c., nel corso delle quali il Collegio ha altresì incontrato i Responsabili delle varie strutture e funzioni aziendali, la Società di Revisione Legale dei Conti e gli altri Organi di Controllo Interno, acquisendo informazioni e documentazione di cui risulta evidenza nei relativi verbali trascritti sul libro di cui all'art. 2421 c.c.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange (rimborsato nel 2021). Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa irlandese (Euronext Dublin).

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 dicembre 2024 è stata autorizzata l'emissione in una o più soluzioni entro il termine del 30 giugno 2025 di un prestito obbligazionario per un ammontare massimo in linea capitale di euro 300 milioni.

Il Collegio ha, altresì, partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di amministrazione (n. 10). Nel corso delle stesse, il Collegio ha, inoltre, acquisito le informazioni fornite, anche ai sensi dell'articolo 2381 c.c., dall'organo delegato sull'attività svolta, sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale della Società e delle proprie controllate.

Inoltre, il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endoconsiliari istituiti dal Consiglio ed ha, altresì, incontrato l'Organismo di Vigilanza ex d.lgs 231/2001.

Ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 125/2024, nell'ambito di tali compiti, il Collegio ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni previste dal

predetto decreto, nonché sull'adeguatezza delle procedure, dei processi e delle strutture che presiedono alla predisposizione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, sul punto è stato costante il confronto con la Società di Revisione incaricata dell'attestazione del reporting ed il Comitato controllo rischi e sostenibilità.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;
- sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società siano conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Administration della Società responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza;
- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione sulla gestione rende informazioni sull'andamento economico delle società controllate e collegate. Nella Nota integrativa viene, inoltre, data evidenza delle operazioni con "parti correlate", indicando i valori economici e patrimoniali delle transazioni intervenute, dichiarate tutte avvenute a normali condizioni di mercato. La Procedura è stata revisionata con delibera del CdA del 20 dicembre 2023 per adeguarla alle best practice e alle esigenze emerse dalle prassi applicative aziendali.

Tra le operazioni di particolare rilevanza nel 2024, di cui il Collegio Sindacale ha ricevuto informativa nell'ambito delle riunioni consiliari, si segnala:

- la conclusione della procedura di cessione della società Airport ICT Services S.r.l. con il passaggio dei servizi ICT dalla stessa erogati a LUTECH S.p.A. rilevando un provento di 357 migliaia di euro;
- la conclusione dell'operazione di trasferimento della partecipazione detenuta in Disma S.p.A., pari al 18,75% del capitale sociale, alla società Levorato-Marcevaggi Srl, rilevando un provento di 879 migliaia di euro;
- la conclusione dell'accordo tra Sea e Costim per la realizzazione del progetto di trasformazione dell'area dell'aeroporto di Linate, prospiciente l'Idroscalo chiamato "Linate Airport District" (LAD);
- la costituzione nell'ottobre 2024 della nuova società Vertical Gateway S.p.A. (VEGA) start up partecipata da SEA per il 51%, da 2i Aeroporti e Skyports dedicata allo sviluppo dell'Advanced Air Mobility (AAM) in Italia;
- la conclusione con esito positivo della Conferenza dei Servizi sul Masterplan 2019-2035 di Malpensa.

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della Società di Revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di Revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La Società di Revisione legale, EY S.p.A, ha rilasciato in data 14 aprile 2025 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del

D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

La Società di Revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione è coerente con il bilancio e redatta in conformità alle norme di legge.

Nelle stesse Relazioni viene data evidenza che alla data di rilascio non è ancora stata predisposta e approvata dagli amministratori di SEA la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo indicata dall'articolo 123-bis del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, pertanto, non è possibile per EY esprimere alcun giudizio e alcuna dichiarazione con riferimento alle specifiche informazioni previste nella Relazione così come indicato nel predetto articolo 123-bis.

Inoltre, EY, con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quale aspetto chiave della revisione contabile, del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

Oltre a quanto sopra, ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito "Decreto"), la società EY è stata incaricata 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 2024 predisposta, ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione del Gruppo S.E.A..

Con Relazione emessa sempre il 14 aprile 2025, EY ha dichiarato che sulla base del lavoro svolto non sono pervenuti elementi che facciano ritenere che:

- la Rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo S.E.A. relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 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").

La Società di Revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei non audit services (NAS), nonché rilasciato il benestare sull'Incarico alla Società di Revisione dei conti per attività afferenti alla certificazione dei dati di bilancio ai sensi della Procedura di Gruppo sui non audit services vigente e con riferimento all'incarico a EY per la parte di competenza.

Nelle note al bilancio di esercizio, è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di Revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da EY e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete, da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accounts" emanato dallo IESBA., il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza.

Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di questo ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo e ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi le verifiche ritenute necessarie, mediante l'esame diretto dei documenti aziendali.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di Internal Audit e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

Il Collegio in particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società sia tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti di gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere, attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione Auditing. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM), finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'assurance per gli stakeholder di riferimento;
- ha preso atto degli adeguamenti richiesti dalla Direttiva NIS e conseguentemente posti in essere dalla Società, nonché delle attività propedeutiche all'adozione della Direttiva NIS2;
- ha approfondito e monitorato anche congiuntamente al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità le tematiche relative ai rischi ICT.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha dichiarato che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella sua relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Si ritiene di segnalare, inoltre, che in sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2024, non sussistendo indicatori di impairment, non è stato effettuato il test sui valori degli asset.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri con la Società di Revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

La struttura organizzativa della Società e del Gruppo è gestita dall'Amministratore Delegato, incaricato anche dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, attraverso un sistema di deleghe che hanno individuato i responsabili delle diverse direzioni.

Sulla base delle informazioni disponibili e delle verifiche effettuate, la struttura organizzativa appare adeguata in relazione alle caratteristiche dell'impresa e alle sue dimensioni, anche tenuto conto di quanto previsto dalle disposizioni recate dal decreto legislativo n. 14 del 2019, ed in particolare all'art. 375 del medesimo D. Lgs. che introduce un secondo comma all'art. 2086, c.c. e comporta l'obbligo per tutti gli imprenditori collettivi (compresa SEA S.p.A.) di assumere un assetto organizzativo che sia idoneo ad accertare tempestivamente anche le situazioni di crisi d'impresa e di permanenza della continuità aziendale da accertarsi in conformità a quanto stabilito dagli artt. 3, comma e 13, comma 2 del menzionato decreto legislativo n.14/2019.

Bilancio consolidato

È stato altresì predisposto il bilancio consolidato di Gruppo con riferimento alla seguente area di consolidamento:

Ragione Sociale	Sede legale	Capitale sociale al 31/12/2024 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2023 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Vertical Gateway S.p.A.	Via Vittor Pisani, 20 - Milano	50.000	
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	1.500.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

In particolare, l'area di consolidamento include il bilancio 2024 di SEA, delle sue controllate e di tutte quelle società sulle quali esercita un'influenza notevole. Il perimetro, al 31 dicembre 2024, è cambiato rispetto al 31 dicembre 2023, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di giugno 2024, della partecipazione del 100% nel capitale sociale detenuta da SEA S.p.A. in Airport ICT Service S.r.l. (AIS) e della costituzione della nuova società Vertical Gateway S.p.A., avvenuta a ottobre 2024.

La procedura di consolidamento adottata segue il metodo integrale per quanto riguarda la valutazione delle partecipazioni di controllo; le altre partecipazioni sono state incluse nell'area di consolidamento con il metodo del patrimonio netto.

Nell'area, oltre a SEA, sono quindi incluse, ciascuna con il proprio metodo di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2024	% Possesso del Gruppo al 31/12/2024	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Vertical Gateway S.p.A.	Integrale	51%	
Airport ICT Services S.r.l.		0%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Disma S.p.A.		0%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	IFRS 5	30%	30%

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

		31 dicembre 2024		31 dicembre 2023	
(in migliaia di euro)	Note	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	1.001.684		993.513	
Immobilizzazioni materiali	8.2	95.593		99.615	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.628		13.002	
Investimenti immobiliari	8.4	105		3.398	
Partecipazioni in società collegate	8.5	80.199		84.560	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	73.927		68.209	
Altri crediti non correnti	8.8	26.878		14.921	175
Totale Attività non correnti (A)		**1.292.015**	**0**	**1.277.219**	**175**
Rimanenze	8.9	4.427		2.730	
Crediti commerciali	8.10	173.225	19.223	153.058	18.997
Crediti per imposte	8.11	848		459	
Altri crediti correnti	8.11	4.638		5.089	
Crediti finanziari correnti	8.12	165.406		125.168	
Altre attività finanziarie correnti	8.13	402			
Cassa e disponibilità liquide	8.14	62.213		91.123	
Totale Attivo corrente (B)		**411.159**	**19.223**	**377.627**	**18.997**
Attività destinate alla vendita (C)	**7**	**11.000**		**8.751**	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		**1.714.174**	**19.223**	**1.663.597**	**19.172**
Capitale sociale	8.15	27.500		27.500	
Altre riserve	8.15	279.069		315.310	
Risultato del Gruppo	8.15	170.559		156.207	
Patrimonio netto di Gruppo		**477.128**		**499.017**	
Patrimonio netto di terzi		**56**		**31**	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	**8.15**	**477.184**		**499.048**	
Fondo rischi e oneri	8.16	203.564		195.156	
Fondi relativi al personale	8.17	26.161		27.406	
Passività finanziarie non correnti	8.18	152.666		473.896	
Altri debiti non correnti	8.19			1.821	
Totale Passività non correnti (E)		**382.391**		**698.279**	
Debiti commerciali	8.20	206.137	12.146	185.322	9.954
Debiti per imposte dell'esercizio	8.21	54.668		21.009	
Altri debiti	8.22	264.415		228.559	
Passività finanziarie correnti	8.18	329.379		27.496	
Totale Passivo corrente (F)		**854.599**	**12.146**	**462.386**	**9.954**
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	**7**			**3.884**	
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		**1.236.990**	**12.146**	**1.164.549**	**9.954**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		**1.714.174**	**12.146**	**1.663.597**	**9.954**

Il conto economico consolidato presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2024 Totale	2024 di cui Parti correlate	2023 riesposto Totale	2023 riesposto di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	823.078	82.629	762.732	74.511
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	57.883		38.373	
Totale ricavi		**880.961**	**82.629**	**801.105**	**74.511**
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(191.408)		(178.583)	
Materiali di consumo	9.4	(11.325)		(9.228)	
Altri costi operativi	9.5	(273.092)		(241.806)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(54.675)		(36.204)	
Totale costi operativi		**(530.500)**	**(45.600)**	**(465.821)**	**(37.606)**
Margine Operativo Lordo		**350.461**	**37.029**	**335.284**	**36.905**
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(5.256)		(6.164)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(32.912)		(52.521)	
Ammortamenti	9.9	(69.024)		(70.389)	
Risultato operativo		**243.269**	**37.029**	**206.210**	**36.905**
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	16.101	16.101	12.166	12.166
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(22.500)		4.274	
Risultato prima delle imposte		**236.870**	**53.130**	**222.650**	**49.071**
Imposte	9.12	(66.065)		(67.804)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		**170.805**	**53.130**	**154.846**	**49.071**
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate (B)	**7 / 9.13**	**(241)**		**1.365**	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		**5**		**4**	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		**170.559**	**53.130**	**156.207**	**49.071**
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,68		0,62	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,68		0,62	

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

Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2024 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c., né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente Relazione.

Inoltre, il Collegio prende atto di quanto riportato nella relazione sulla gestione, in relazione all'assenza di eventi suscettibili di generare impatti significativi sulla situazione reddituale patrimoniale e finanziaria della Società nei primi mesi dell'esercizio 2025.

Conclusioni

Il Collegio, in esito a quanto sopra evidenziato e preso atto delle risultanze della complessiva attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e del giudizio contenuto nella relazione di revisione del bilancio, esprime, per quanto di sua competenza e sulla base delle informazioni tempo per tempo acquisite dall'Amministrazione e dalla Società di Revisione, parere favorevole in ordine all'approvazione del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, così come redatto dagli Amministratori, ed in merito alle proposte formulate dal Consiglio di Amministrazione:

a) di destinare l'utile dell'esercizio pari ad euro 163.942.887,21 nel seguente modo:

- euro 163.925.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a euro 0,6557 per azione;
- euro 17.887,21 a riserva straordinaria

b) di distribuire agli Azionisti riserve disponibili per euro 60.000.000 corrispondente a euro 0,24 per azione.

prende atto.

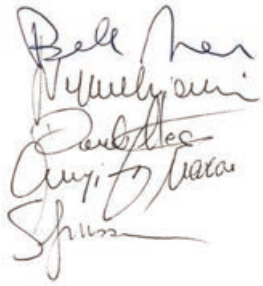
Con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 scade il mandato del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 8 maggio 2022. Conseguentemente la convocanda Assemblea degli Azionisti è chiamata a nominare il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2025-2027.

Con l'occasione il Collegio Sindacale ringrazia gli Azionisti per la fiducia accordata e tutta la struttura della Società per la costante collaborazione fornita in questi anni di mandato.

Milano, 14 aprile 2025

Per il Collegio Sindacale

Paola Noce	(Presidente)
Stefania Chiaruttini	(Sindaco effettivo)
Daniele Contessi	(Sindaco effettivo)
Luigi Di Marco	(Sindaco effettivo)
Stefano Giussani	(Sindaco effettivo)



EY
Shape the future
with confidence

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del
Regolamento (UE) n. 537/2014

EY
Shape the future
with confidence

EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

Agli Azionisti della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 – 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 – 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.975.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited

EY
Shape the future
with confidence

Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
Stima del fondo di ripristino e sostituzione	
Il Fondo di ripristino e sostituzione (il "Fondo"), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, ammonta a Euro 187,5 milioni include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli Amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli Amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione.	Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro: • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • la comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del Fondo; • l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto al budget approvato dagli Amministratori ed alle proiezioni 2026-2043 elaborate dalla Società; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio 2024; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo.
Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.4 "Criteri di valutazione" e la nota 6.18 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio d'esercizio illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.	Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio d'esercizio in relazione all'aspetto chiave.

EY
Shape the future
with confidence

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori e della relativa informativa;

EY
Shape the future
with confidence

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli Azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

EY
Shape the future
with confidence

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-*bis*) ed e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2024, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-*bis* del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Altri Aspetti - Giudizi e dichiarazione e ai sensi dell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

La relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. indicata dall'art. 123-bis, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, alla data della presente relazione non è stata ancora predisposta e approvata dagli amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.; pertanto non possiamo esprimere alcun giudizio ed alcuna dichiarazione con riferimento alle specifiche informazioni previste nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari così come indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.

Milano, 14 aprile 2025

EY S.p.A.

Paolo Zocchi
(Revisore Legale)

5

airport carbon accredited
TRANSITION

L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di iniziative mirate, la continua riduzione delle proprie emissioni carboniche dirette.

Milano Malpensa e Milano Linate confermano anche per il 2024 le loro performance di eccellenza europea mantenendo il livello Transition nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

Aeroporto Milano Linate - 20054 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 - Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

www.seamilano.eu

SEA MilanAirports