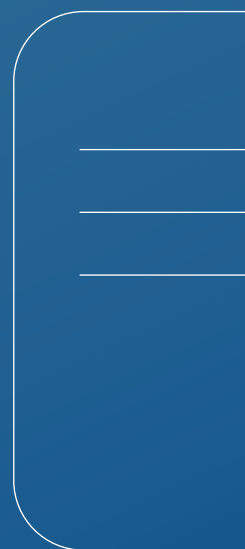
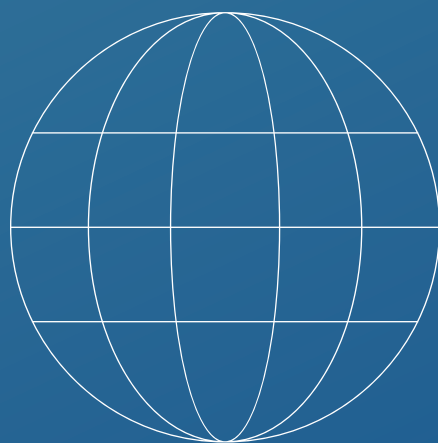
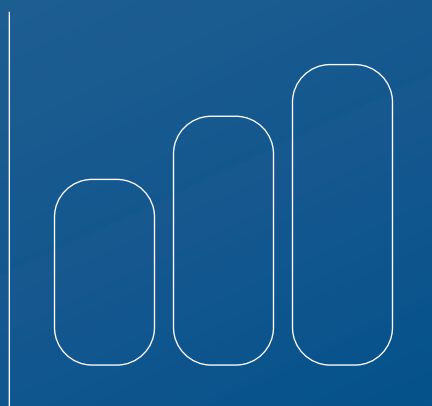


RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE

AL 30 GIUGNO 2026



MilanAirports



INDICE

1	Dati di sintesi e informazioni generali
2	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
3	Organi sociali
4	I numeri del Gruppo SEA
7	Relazione sulla Gestione
8	Primo semestre 2026: eventi di rilievo
9	Quadro economico di riferimento
14	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
15	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
29	Indicatori Alternativi di Performance
30	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2026
31	Evoluzione prevedibile della gestione
32	Risk Management Framework
37	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2026
43	Altre informazioni
43	Sistema di Corporate Governance
44	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

DATI DI SINTESI

E INFORMAZIONI

GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA AL 30 GIUGNO 2026

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

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

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

triennio 2025/2027 nominato dall'Assemblea del 15 maggio 2025

Presidente

Michaela Castelli ⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Amministratori

Daniela Mainini ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾

Luca Angelo Allievi ⁽²⁾ ⁽³⁾

Franco Maria Antonio D'Alfonso ⁽³⁾ ⁽⁴⁾

Daniele De Giovanni ⁽²⁾

Roberta Neri ⁽²⁾ ⁽³⁾

COLLEGIO SINDACALE

triennio 2025/2027 nominato dall'Assemblea del 15 maggio 2025

Presidente

Simona Vittoriana Cassarà

Alessandro Cafarelli

Stefania Chiaruttini

Daniele Angelo Contessi

Sindaci effettivi

Luigi Di Marco

Sindaci supplenti

Giacomo Alberto Bermone

Federica Mantini

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

* Nominata dall'assemblea del 28 aprile 2023

I NUMERI DEL GRUPPO SEA

PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2026 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato dell'esercizio precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2026 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi.

Il Gruppo ha predisposto il bilancio semestrale abbreviato sulla base del presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato non espone tutta l'informativa richiesta nella redazione del bilancio consolidato annuale. Per tale motivo è necessario leggere il bilancio consolidato semestrale abbreviato unitamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO SEA

Dati Economici

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025	Variazione
Ricavi	448.469	436.350	12.119
EBITDA ⁽¹⁾	172.474	196.733	(24.259)
Risultato operativo	118.721	137.212	(18.491)
Risultato prima delle imposte	113.995	132.591	(18.596)
Risultato netto del Gruppo	82.914	95.616	(12.702)

⁽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)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.373.844	1.342.255	31.589
Capitale circolante (B)	(296.080)	(323.061)	26.981
Fondi rischi e oneri (C)	(223.894)	(227.172)	3.278
Fondi relativi al personale (D)	(24.651)	(24.374)	(277)
Altri debiti non correnti (E)	(1.507)	(3.014)	1.507
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	827.712	764.634	63.078
Patrimonio netto di Gruppo	301.386	438.727	(137.341)
Patrimonio netto di terzi	173	211	(38)
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	526.153	325.696	200.457
Totale fonti di finanziamento	827.712	764.634	63.078

⁽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

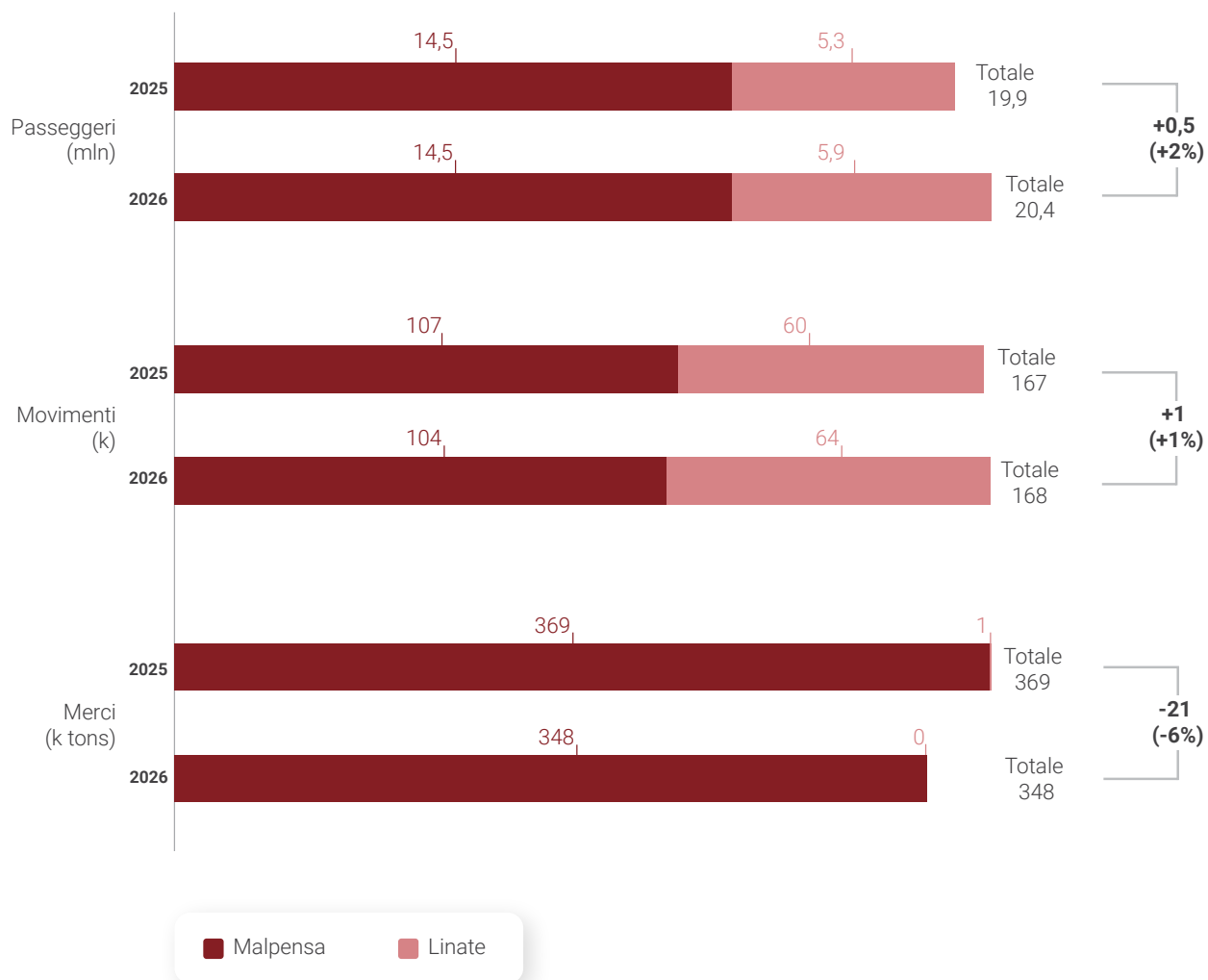
(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	30 giugno 2025	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	71.301	44.765	26.536

Gli importi sono esposti 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.

Altri Indicatori

	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Numero di risorse a fine periodo	2.897	2.783

Traffico primo semestre 2026 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del primo semestre 2026 sono confrontati con lo stesso periodo dell'esercizio 2025.

Relazione

RELAZIONE SULLA GESTIONE

gestione

PRIMO SEMESTRE 2026: EVENTI DI RILIEVO

Olimpiadi

La prima parte dell'anno è stata interessata dai Giochi olimpici e paralimpici invernali ospitati dalle città di Milano e Cortina d'Ampezzo. Gli aeroporti gestiti da SEA sono stati direttamente coinvolti nei processi di arrivo e ripartenza di atleti, delegazioni, operatori internazionali e spettatori. L'elevata concentrazione di movimenti aeromobili, passeggeri e attrezzature sportive in specifiche finestre temporali ha richiesto un intenso coordinamento con vettori, enti di Stato e operatori aeroportuali, consentendo di mantenere livelli di servizio adeguati durante un evento di portata internazionale.

Sottoscrizione di nuovi finanziamenti

Nel corso dei primi mesi del 2026, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata effettuata un'attività di ridefinizione delle linee di credito *committed* esistenti. A giugno 2026 è stato sottoscritto con un pool di primarie banche italiane ed internazionali un nuovo finanziamento da Euro 350 milioni con *tenor* 5 anni, articolato in una linea *Revolving Credit Facility* (RCF) da euro 250 milioni e in una linea *Term* da Euro 100 milioni.

Le linee sono state sottoscritte in formato *Sustainability-Linked*, prevedendo un aggiustamento del margine legato al raggiungimento di target di sostenibilità.

L'operazione ha consentito a SEA di rifinanziare integralmente le linee RCF in scadenza nel 2027 e di mantenere un elevato livello di flessibilità finanziaria nei prossimi anni. La nuova linea term supporterà, inoltre, lo sviluppo degli aeroporti milanesi.

Nel corso del mese di gennaio 2026 la Società ha inoltre sottoscritto un *Amendment to Extend* con la Banca Europea degli Investimenti per prorogare il periodo di utilizzo della linea in essere da 70 milioni di euro fino a dicembre 2026. A giugno 2026, SEA ha tirato tale linea per un importo di 40 milioni di euro.

Conferma del rating finanziario e miglioramento dell'outlook

S&P Global Rating a febbraio 2026, a seguito di un processo di valutazione, ha confermato il rating di SEA ad "A", migliorandone l'outlook da "Stable" a "Positive", anche alla luce del recente miglioramento dell'outlook del rating sovrano dell'Italia e di quello della Città di Milano.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Il conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran ha aggravato un quadro internazionale già fragile per le perduranti tensioni geopolitiche e commerciali. A seguito del blocco della navigazione nello Stretto di Hormuz si è registrato un forte rialzo dei prezzi dei prodotti energetici e sono nate forti preoccupazioni sulla loro disponibilità nel prossimo futuro, con conseguenze sull'inflazione al consumo nell'area dell'euro e negli Stati Uniti. I prezzi dei prodotti energetici sono stati influenzati negativamente anche dall'incertezza dell'effettiva riapertura dello stretto a seguito di labili tregue che non garantiscono stabilità dei risultati.

In conseguenza di tali incertezze le economie dei paesi europei hanno subito un rallentamento e l'inflazione è prevista in aumento.

L'economia statunitense è ancora sostenuta dagli investimenti in tecnologie legate all'intelligenza

artificiale mentre quella cinese risulta ancora trainata dalle esportazioni.

In Italia si è registrato ancora un aumento del prodotto interno lordo anche se a ritmi molto contenuti, mentre i consumi delle famiglie si sono ridotti risentendo delle preoccupazioni sulla situazione economica generale.

In questo scenario, SEA è esposta a potenziali effetti negativi derivanti da un possibile indebolimento della congiuntura economica e da un aumento dei prezzi energetici che potrebbe influire sulla propensione alla spesa e sulla domanda di mobilità aerea. Tuttavia, le costanti trattative in corso e la ricerca di appianamento del conflitto, con la ricerca di un contesto più stabile, offrono segnali positivi.

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Il primo semestre del 2026 ha rappresentato per il traffico aereo un periodo di volatilità nello scenario geopolitico ed industriale, con conseguenze significative per gli operatori aeroportuali, per i vettori e per i passeggeri. Pur in un contesto relativamente più instabile rispetto al

2025, nel periodo in esame gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa hanno gestito volumi di passeggeri in crescita del +2% rispetto all'anno precedente.

Nel seguito si propone una sintesi dei principali fenomeni occorsi nel primo semestre del 2026 e che hanno interessato il trasporto aereo.

Evoluzione del contesto geopolitico

Il primo semestre del 2026 è stato caratterizzato dal repentino deterioramento del contesto geopolitico internazionale, in particolare per effetto dell'apertura di un nuovo fronte di conflitto in Medio Oriente. Alla fine di febbraio, gli Stati Uniti ed Israele hanno dato inizio ad un'azione militare nei confronti dell'Iran, a seguito della quale numerosi spazi aerei nel Golfo Persico e nelle aree adiacenti sono stati rapidamente chiusi al traffico per ragioni di sicurezza. Tale scenario ha compromesso la regolarità delle operazioni di volo, costringendo a diversioni ed alla messa a terra di numerosi aeromobili impossibilitati a rientrare presso le rispettive basi locali. Nelle immediatezze dell'avvio del conflitto i vettori operanti nell'area – ovvero gli hub carrier mediorientali, tra cui Emirates, Etihad e Qatar, nonché le aerolinee internazionali che vi operavano collegamenti diretti – hanno sospeso quasi integralmente le rispettive operazioni. Dalla seconda settimana di marzo alcuni corridoi di volo sono stati riattivati, sia pure in forma limitata e controllata, consentendo la parziale ripresa delle attività volative – finalizzate, in prima istanza, al rimpatrio dei viaggiatori internazionali. Lo scenario operativo si è in seguito ulteriormente stabilizzato, in particolare dopo il primo accordo di tregua siglato tra le parti coinvolte all'inizio del mese di aprile e, successivamente, con la firma a giugno di un memorandum finalizzato alla definizione delle condizioni per una risoluzione definitiva delle ostilità. Contestualmente al fronte iraniano, anche il territorio del Libano è stato interessato da operazioni militari condotte da Israele e dall'organizzazione di Hezbollah. La situazione politica dell'area, pur evidenziando frequenti fragilità, è stata ricondotta ad uno scenario di maggiore stabilità nel corso del mese di giugno, tuttavia, non è escluso che la recente escalation del conflitto possa determinare restrizioni all'attività volativa nell'area. Inoltre, accanto ai nuovi episodi di conflitto menzionati occorre ricordare che l'attività aerea è stata condizionata anche dal proseguimento della guerra tra Federazione Russa e Ucraina, in particolare attraverso la chiusura degli spazi aerei russi al sorvolo da parte, tra gli altri, dei vettori europei.

Criticità nel costo di approvvigionamento del carburante

Oltre all'effetto diretto legato al ridimensionamento dell'attività volativa nelle aree interessate, il conflitto in Medio Oriente ha determinato ulteriori effetti di second'ordine sulle filiere di approvvigionamento del carburante: il prezzo dei combustibili, tra cui quello del jet fuel, ha subito importanti incrementi per effetto della prolungata chiusura dello stretto di Hormuz, via di navigazione attraverso la quale viene esportata parte delle forniture di greggio a livello mondiale. La maggior volatilità dei prezzi, pur in presenza di strumenti di hedging adottati dai vettori, ha rappresentato un ulteriore fattore di criticità per l'industria del trasporto aereo. Tuttavia, la parziale riorganizzazione delle fonti di approvvigionamento – in particolare in Europa – unitamente alla progressiva riapertura dello stretto di Hormuz, ha contribuito a contenere il rischio di ricorso a misure emergenziali che si sarebbero rese necessarie già nella IATA Summer 2026.

Chiusura temporanea della pista 35L/17R di Malpensa

Tra la seconda metà di marzo e la prima decade di maggio l'aeroporto di Milano Malpensa è stato interessato dagli interventi programmati di manutenzione straordinaria della pista 35L/17R. Durante il periodo dei lavori lo scalo ha operato con una sola pista disponibile, con una capacità operativa diurna più che dimezzata rispetto allo scenario standard ed una conseguente riduzione degli slot disponibili anche per l'aviazione generale, in larga parte riprotetta sull'aeroporto di Linate. Se nell'ultima parte della IATA Winter Season è stato possibile accogliere integralmente le richieste dei vettori, nelle settimane della Summer interessate dagli interventi le compagnie aeree hanno dovuto rimodulare le proprie attività in funzione della capacità residua. Al fine di contenere, laddove possibile, gli impatti su vettori e passeggeri, è stato consentito – in accordo con le Autorità competenti – il trasferimento presso l'aeroporto di Linate di alcuni voli in area Schengen, generando per tale scalo un traffico aggiuntivo rispetto a un contesto operativo ordinario. Gli interventi sono stati completati come da cronoprogramma il 9 maggio 2026, consentendo la riapertura di entrambe le piste di Malpensa alle attività aeree.

Evoluzione delle flotte e nuovi ordinativi

Oltre ai fenomeni congiunturali descritti, la potenziale crescita del settore risulta ancora vincolata alle forniture di nuovi aeromobili. Il backlog di ordinativi ha raggiunto gli oltre 18.000 esemplari a livello globale al mese di maggio, secondo le stime riportate da ACI World¹, mentre i principali costruttori – Airbus e Boeing – hanno registrato complessivamente, nei primi cinque mesi del 2026, oltre 1.000 nuovi ordinativi. In particolare, Airbus ha registrato nuovi ordini da AirAsia (150 aeromobili), China Eastern Airlines (101 unità), China Southern Airlines (102 unità) e Delta Air Lines (65 unità); tra gli ordinativi ricevuti da Boeing si segnalano quelli di Aviation Capital Group² (50 unità), Air India (20 unità), Delta Air Lines (30 unità) e Lufthansa (10 unità). Inoltre, sono proseguite nel corso della prima parte del 2026 le attività di manutenzione straordinaria ai motori Pratt&Whitney installati su aeromobili Airbus di nuova generazione, in particolare A320neo/A321neo e A220, che hanno reso necessaria la temporanea messa a terra di una parte delle flotte di diversi vettori internazionali.

¹ ACI World. Airport Industry Report Q12026

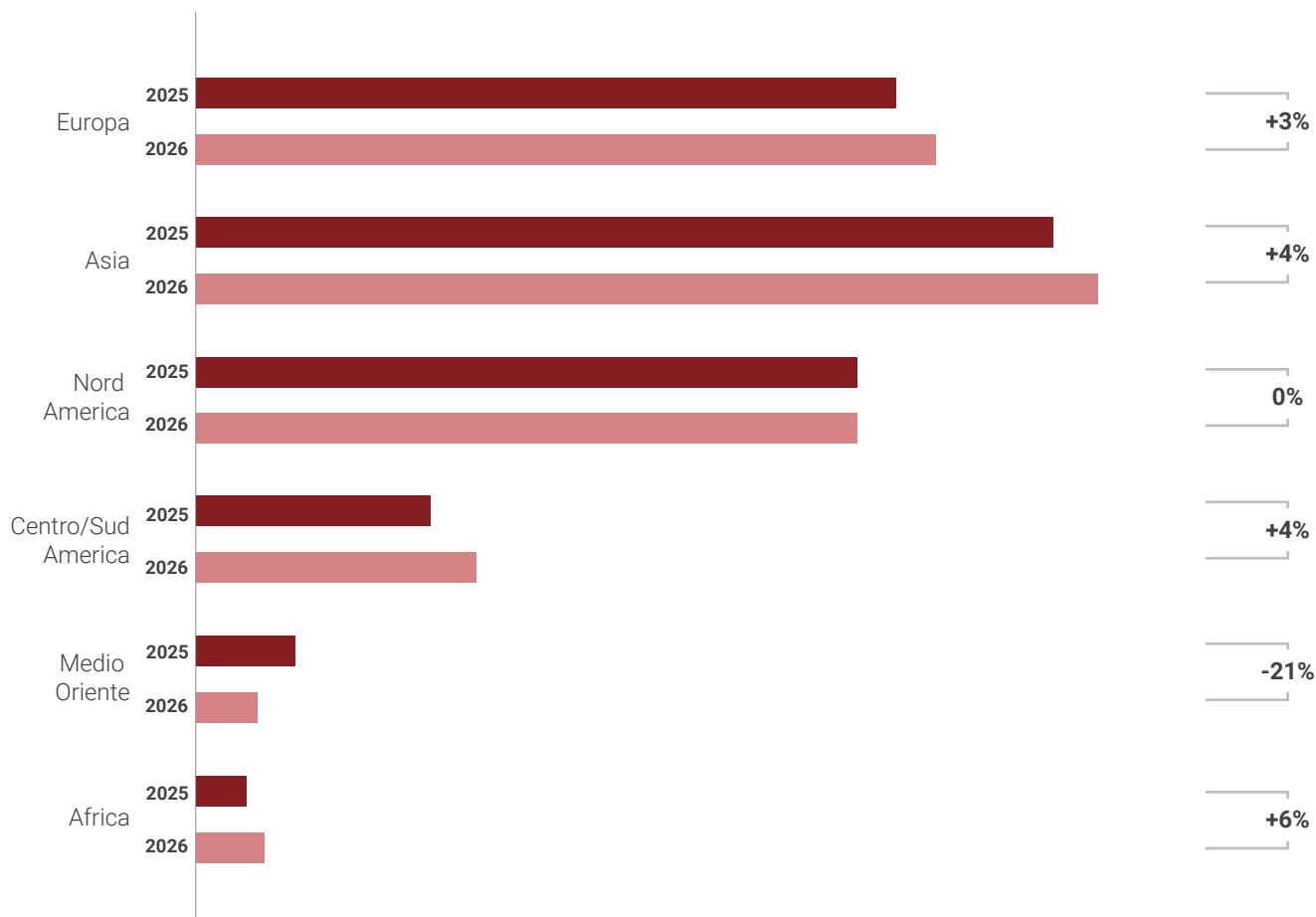
² Aviation Capital Group è uno dei principali lessor aeronautici internazionali, con una base clienti diversificata che include primarie compagnie aeree in Europa, Nord America, Asia-Pacifico, Medio Oriente, Africa e America Latina

Sviluppo
dei vettori e
network

Pur affrontando un contesto reso più critico dai fenomeni innanzi descritti, nel primo semestre i vettori hanno confermato la tendenza alla crescita già espressa negli ultimi anni. Tale andamento evidenzia la resilienza del settore del trasporto aereo, che continua a mostrare una significativa capacità di adattamento e di mantenimento della domanda anche in presenza di fattori geopolitici che incidono sulla pianificazione delle attività. In particolare, con riferimento al mercato europeo, Ryanair e Wizz Air hanno intensificato le proprie attività con una crescita dei movimenti schedulati³ nell'ordine rispettivamente del +5% e del +20% rispetto al primo semestre del 2025; risulta invece più contenuto, ma comunque positivo, l'incremento delle attività di easyJet, pari al +2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Gli hub carrier europei hanno registrato performance positive rispetto al primo semestre del 2025 – benché asimmetriche – sul segmento intercontinentale (escludendo i mercati del Medio Oriente), con crescite per i principali vettori comprese tra il +1% ed il +10%. Al contempo, le compagnie aeree extra-europee che operano collegamenti intercontinentali con l'Europa hanno intensificato le proprie attività: American Airlines, Delta Air Lines e United Airlines hanno incrementato i voli in misura compresa tra il +2% e il +6%; tra i vettori asiatici, si rileva fra gli altri la crescita di Air China, China Eastern, ANA e Vietnam Airlines. Fa eccezione l'area del Medio Oriente, i cui principali vettori – pur con delle eccezioni – hanno registrato una variazione negativa dei collegamenti con l'Europa rispetto all'anno precedente a seguito dell'avvio del conflitto ed il conseguente ridimensionamento delle attività. Pur in presenza dei fenomeni già descritti, il traffico aereo globale registra una progressione positiva rispetto all'anno precedente, con contributi diversi tra aree geografiche. Più nel dettaglio, nel primo quadrimestre dell'anno il campione di oltre 1.300 aeroporti membri di ACI World ha servito 2,5 miliardi di passeggeri, con un aumento del +2% rispetto allo stesso periodo del 2025. L'Africa ha incrementato il numero dei passeggeri del +6% rispetto ai primi quattro mesi dello scorso anno, l'Asia ed il Centro/Sud America del +4% e l'Europa del +3%; risulta, invece, allineato il mercato nordamericano che registra volumi di poco superiori all'omologo periodo del 2025. Infine, l'area mediorientale risulta in contrazione (-21%) a seguito del conflitto che ha determinato restrizioni operative e chiusure temporanee degli spazi aerei. A titolo di confronto, gli aeroporti italiani hanno registrato nel primo quadrimestre 2026 un incremento dei passeggeri del +4% rispetto al 2025.

³ I dati esposti in questo paragrafo fanno riferimento ai voli schedulati e posti in vendita riportati dalla piattaforma specializzata Cirium. I dati sono stati estratti nel mese di luglio 2026

Andamento traffico per area geografica 2026 vs. 2025 [passeggeri gen-apr]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi quattro mesi del 2026 sono state movimentate a livello globale circa 35 milioni di tonnellate di merci⁴: nonostante la maggiore instabilità del contesto geopolitico, tale risultato rappresenta un incremento del +2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nei quattro mesi emergono Hong Kong, Shanghai e Anchorage.

Per quanto concerne la business and general aviation, nei primi sei mesi del 2026 tale segmento ha registrato in Europa volumi in crescita del +1% rispetto allo stesso periodo del 2025 in termini di movimenti. Nello stesso confronto, l'Italia ha osservato un incremento di oltre il +5%, attestandosi quale quarto mercato europeo per movimenti gestiti dopo Francia, Regno Unito e Germania⁵.

⁴ Dato relativo ad un campione di circa 1.100 aeroporti mondiali

⁵ Fonte | WingX monitor June 2026

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Contratto di Programma

Ai sensi della Convenzione ENAC-SEA, la società concessionaria è tenuta a sottoscrivere con l'Ente un Contratto di Programma, attraverso il quale si impegna a garantire lo sviluppo ed il mantenimento delle infrastrutture aeroportuali, nonché a fornire adeguati livelli di sicurezza e qualità del servizio, in conformità alle direttive impartite da ENAC. Il Contratto di Programma deve avere una durata coerente con l'arco temporale del periodo tariffario, così come definito nei modelli di regolazione predisposti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

A tal proposito, anche nel 2026 sono proseguite le attività propedeutiche alla sottoscrizione del Contratto di Programma per il periodo regolatorio 2024–2028. In particolare, il 17 aprile 2026 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato la Delibera n. 48/2026, con la quale ha attestato la conformità definitiva della proposta tariffaria per il medesimo periodo regolatorio, completando così il procedimento di regolazione economica e creando le condizioni per la formalizzazione del Contratto di Programma. Il testo dell'Accordo dovrà ora essere sottoposto al Consiglio di Amministrazione di ENAC per l'acquisizione del relativo nulla osta. Tale adempimento costituisce un passaggio necessario alla successiva sottoscrizione del Contratto di Programma tra ENAC e SEA, nell'ambito del più ampio iter approvativo previsto. Nel frattempo, in attesa della sua conclusione formale, SEA prosegue nell'esecuzione degli investimenti facendo riferimento al Contratto di Programma in fase di sottoscrizione ed alle autorizzazioni rilasciate da ENAC per le diverse iniziative. Parallelamente, continua a operare per il raggiungimento dei KPI previsti nel Piano della Qualità e della Tutela Ambientale.

Periodo tariffario

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Convenzionale tra ENAC e SEA nel mese di novembre 2024 e dell'ottenimento dell'autorizzazione all'applicazione di tariffe di sistema nel mese di dicembre 2024 SEA, in conformità alla Delibera n. 36 del 6 marzo 2025 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ha avviato il 7 marzo 2025 la procedura di consultazione con gli utenti aeroportuali relativa alla proposta di revisione dei diritti aeronautici per il periodo 2024-2028.

Il confronto con gli utenti, articolato in quattro audizioni pubbliche svolte nel mese di aprile 2025, ha consentito di recepire le principali osservazioni formulate dai vettori e di pervenire ad una proposta tariffaria aggiornata, approvata dall'85% dei partecipanti alla consultazione, rappresentativi del 71% delle WLU complessive degli aeroporti di Linate e Malpensa. Conclusa la fase consultiva, il 30 aprile 2025 SEA ha trasmesso all'ART la proposta definitiva di aggiornamento tariffario e ha contestualmente comunicato alla IATA i nuovi livelli dei diritti aeroportuali, applicabili dal 1° luglio 2025 nel rispetto dei termini di preavviso previsti dalla normativa europea.

Nel corso dell'istruttoria, l'Autorità ha richiesto a SEA chiarimenti ed approfondimenti sulla documentazione trasmessa e, con Delibera n. 109/2025 del 2 luglio 2025, ha subordinato la conformità della proposta tariffaria all'introduzione di specifici correttivi e prescrizioni.

In attuazione della Delibera n. 109/2025, SEA ha trasmesso all'Autorità, in data 23 settembre 2025, la documentazione richiesta, successivamente integrata con ulteriori elementi il 26 novembre 2025, unitamente a una nuova proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali relativa al periodo 2024-2028. I correttivi introdotti sono stati illustrati agli utenti aeroportuali nel Documento Informativo Annuale – Diritti aeroportuali 2026 e nel corso dell'audizione annuale di monitoraggio tenutasi il 22 ottobre 2025.

Successivamente, con comunicazioni inviate nel mese di dicembre 2025, l'Autorità ha richiesto ulteriori approfondimenti e chiarimenti, ai quali SEA ha fornito riscontro nei termini richiesti, rispettivamente in data 9 dicembre 2025 e 30 gennaio 2026.

Nel prosieguo dell'istruttoria, SEA ha quindi trasmesso, in data 20 marzo 2026, una nota di riscontro alle ulteriori osservazioni emerse, corredata da una versione aggiornata della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo 2024-2028.

Il procedimento si è concluso il 17 aprile 2026 con l'adozione della Delibera n. 48/2026, attraverso la quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha riconosciuto la conformità definitiva della proposta ai Modelli di regolazione vigenti.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel primo semestre del 2026 il sistema aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 20,3 milioni di passeggeri, in crescita del +2% rispetto agli stessi mesi del 2025.

Nello stesso periodo, le merci movimentate sono state pari a 348 mila tonnellate tra Linate e Malpensa, in riduzione del -6% rispetto ai primi sei mesi del 2025.

L'aviazione generale, con 18,2 mila movimenti gestiti nel primo semestre 2026, ha registrato una crescita del +8% rispetto al 2025.

Aviazione Commerciale

	2026	2025	Δ abs	Δ%
Passeggeri [k]	20.320	19.838	+482	+2%
Linate	5.845	5.298	+547	+10%
Malpensa	14.475	14.540	-66	-0,5%
Merci [k ton]	348,2	369,3	-21	-6%
Linate	0,4	0,6	-0,2	-34%
Malpensa	347,8	368,7	-21	-6%
Movimenti [k]	150,0	150,3	-0,3	-0,2%
Linate	48,1	45,9	+2,2	+5%
Malpensa	101,9	104,4	-2,5	-2%
<i>di cui Passeggeri</i>	90,7	92,5	-1,8	-2%
<i>di cui Cargo</i>	11,2	11,9	-0,7	-6%

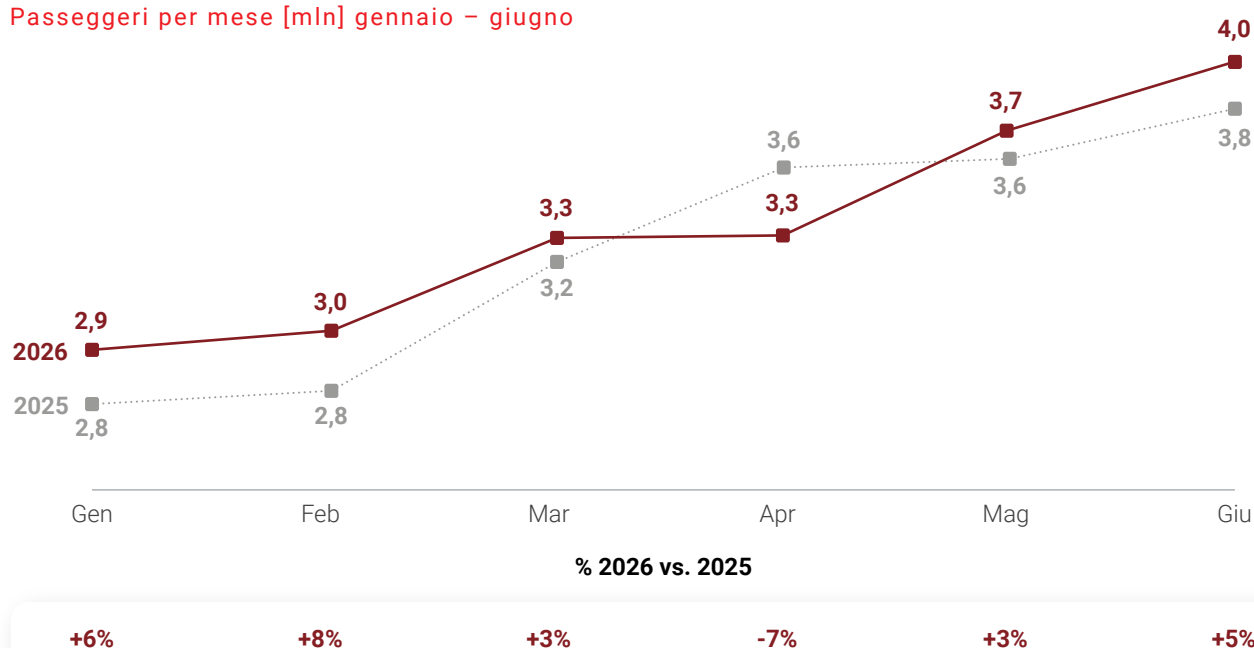
Aviazione Generale

	2026	2025	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	18,2	16,9	+1,3	+8%
Linate	15,8	13,8	+2,0	+15%
Malpensa	2,4	3,0	-0,7	-23%
Tonnellate [k]	335,2	303,5	+31,7	+10%
Linate	290,4	246,7	+43,8	+18%
Malpensa	44,7	56,8	-12,1	-21%
Passeggeri [k]	35,3	31,8	+3,5	+11%
Linate	31,0	25,9	+5,0	+19%
Malpensa	4,4	5,9	-1,5	-26%

La crescita di +0,5 mln di passeggeri rispetto al 2025 (+2%), registrata a livello di sistema aeroportuale, è stata generata in prevalenza dalle migliori performance dei vettori (miglior load factor e maggior numero di posti medi offerti), mentre il numero dei movimenti operati dai vettori passeggeri si è attestato a livelli di poco superiori a quelli registrati nello stesso periodo dell'anno precedente.

Il grafico seguente mostra il traffico passeggeri di aviazione commerciale per mese, confrontato con i valori registrati nel corso del primo semestre del 2025.

Passeggeri per mese [mln] gennaio – giugno

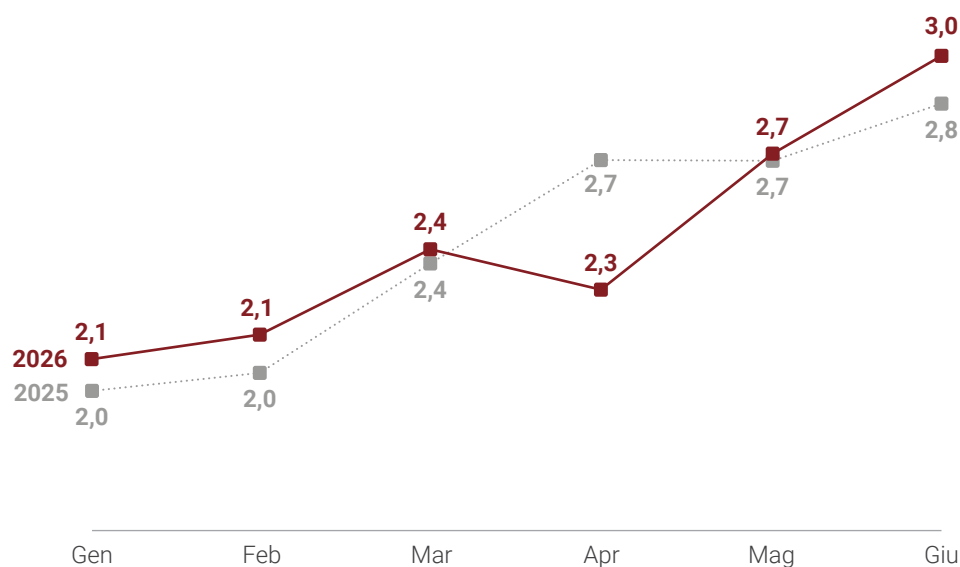


AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel primo semestre 2026 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 14,5 milioni di passeggeri, in riduzione del -0,5% rispetto allo stesso periodo del 2025. La contrazione dei volumi è riconducibile al minor numero di movimenti passeggeri operati dalle compagnie aeree, che si attestano a 90,7 mila (-2% rispetto al primo semestre del 2025). A tale proposito, occorre evidenziare che tale fenomeno è legato primariamente a due fattori: la riduzione dei voli da e per il Medio Oriente avvenuta a partire dall'avvio del conflitto (fine febbraio) ed i lavori programmati di manutenzione straordinaria della pista 35L/17R, eseguiti tra la metà di marzo e la prima decade di maggio; in quest'ultimo periodo l'aeroporto di Malpensa ha operato con vincoli di capacità inferiori allo scenario standard, in una cornice definita di concerto con le Autorità preposte. L'effetto negativo sui volumi di passeggeri gestiti derivante dai minori movimenti operati è stato controbilanciato dall'impiego di aeromobili con maggiore capacità unitaria (200 posti a movimento, pari a +2 rispetto al medesimo periodo del 2025) e dall'incremento del coefficiente di riempimento (81%, in incremento di +1 p.p. rispetto al primo semestre del 2025). Infine, si segnala che l'aeroporto di Malpensa è stato qualificato come "aeroporto olimpico" durante i Giochi olimpici e paralimpici invernali di Milano-Cortina, che si sono tenuti nei mesi di febbraio e marzo 2026. In tale periodo l'aeroporto ha accolto atleti, delegazioni, addetti alla stampa e spettatori, attivando procedure specifiche per garantire elevati standard di qualità ed esperienza di viaggio.

Passeggeri per mese [mln] gennaio – giugno

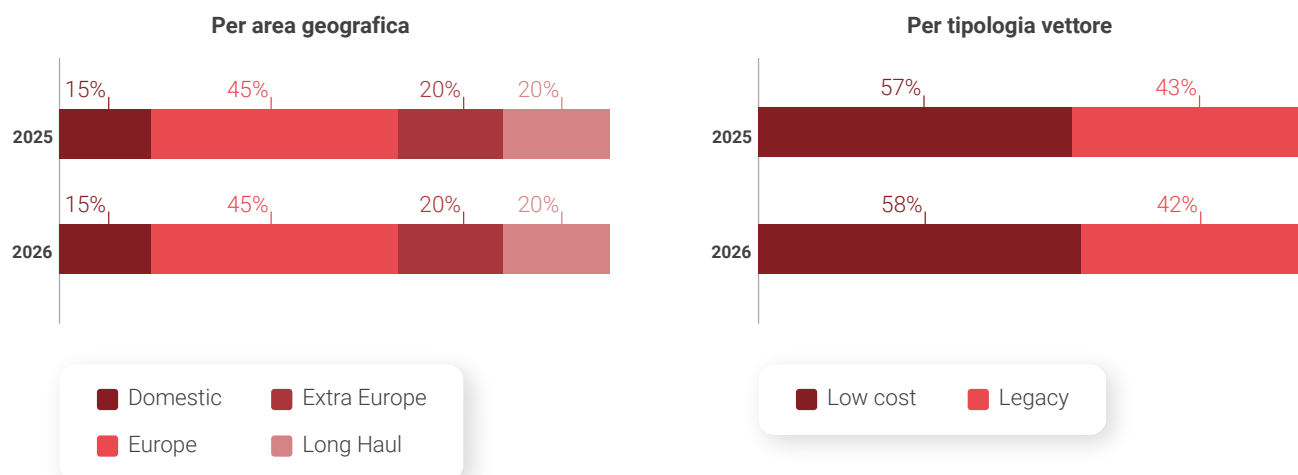


		
	Posti a	Load
	Movimento	Factor
2025	198	80%
2026	200	81%

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Milano Malpensa conferma la prevalenza di flussi da e per l'estero: le mete internazionali rappresentano, come nel primo semestre del 2025, l'85% dei volumi dello scalo in termini di passeggeri. Anche la composizione del traffico per macroarea geografica è del tutto allineata allo stesso periodo del 2025: l'area Europe rappresenta il principale mercato per passeggeri gestiti (45% del totale), seguito da extra Europe e long haul nella misura del 20% ciascuna. I passeggeri che hanno volato su mete nazionali sono stati, infine, pari al 15% del totale.

Nonostante il contesto geopolitico avverso e le limitazioni operative derivanti dalla chiusura temporanea di una delle due piste, nei primi sei mesi del 2026 diversi vettori hanno incrementato la propria presenza su Malpensa, sia in termini di nuove destinazioni attivate, sia in termini di frequenze aggiuntive. In particolare, tra le mete di breve e medio raggio operate da vettori low cost si segnala l'apertura dei nuovi collegamenti di Ryanair verso Tirana ed Edimburgo e di Wizz Air verso Ocrida, Cluj, Bilbao, Palma di Maiorca e Iasi; tra le nuove attivazioni da parte di vettori legacy, invece, figurano i collegamenti di Aeroitalia su Salerno, di Norwegian su Stoccolma e di Animawings su Bucarest. Inoltre, il portafoglio dei collegamenti di lungo raggio si è arricchito con l'attivazione dell'operativo di American Airlines su Miami, JetBlue su Boston e Air China su Pechino Daxing. Infine, destinazioni già attive hanno beneficiato di incrementi di frequenze: tra queste, Taipei da parte di Eva Air (da gennaio), Francoforte da parte di Condor (da maggio), Madrid da parte di Air Europa (da giugno).

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - giugno



I vettori low cost rappresentano, nei primi sei mesi del 2026, il 58% dei passeggeri gestiti a Malpensa, con una quota in aumento di +1 p.p. rispetto al 2025.

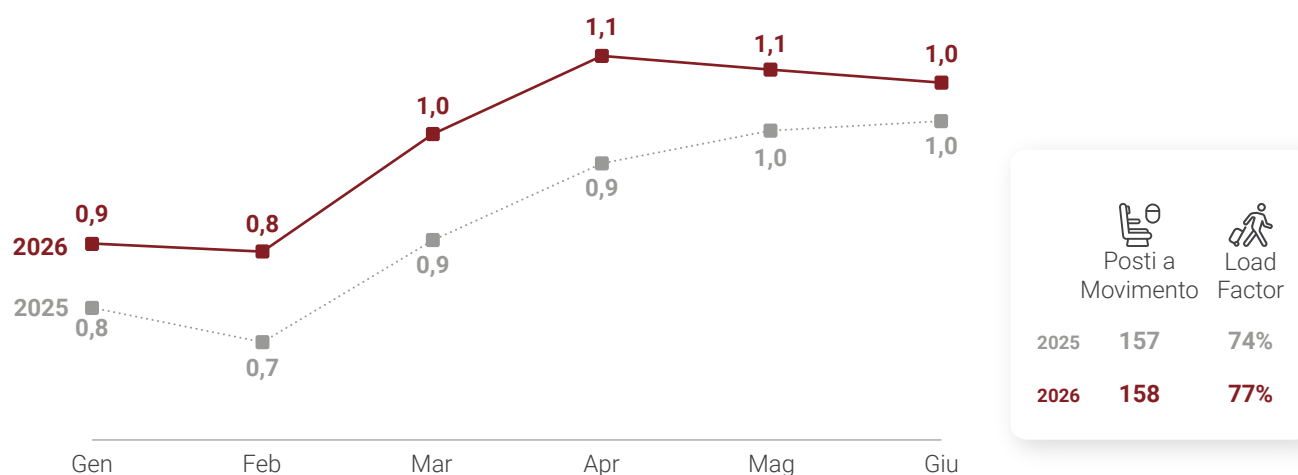
Linate

Nel primo semestre 2026 dall'aeroporto di Linate sono transitati 5,8 milioni di passeggeri, in crescita del +10% rispetto allo stesso periodo del 2025.

La dimensione media degli aeromobili, in termini di posti disponibili a movimento, che hanno operato nei mesi da gennaio a giugno 2026 è stata pari a 158 posti/macchina, in aumento di +1 posto/macchina rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il coefficiente di riempimento medio degli aeromobili (load factor) risulta in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, attestandosi al 77% (+3 p.p.). Il numero di passeggeri a movimento risulta quindi pari a 122, in aumento rispetto ai 116 del 2025.

Nel complesso i movimenti gestiti a Linate sono stati 48,1 mila, in aumento del +5% rispetto al medesimo periodo del 2025.

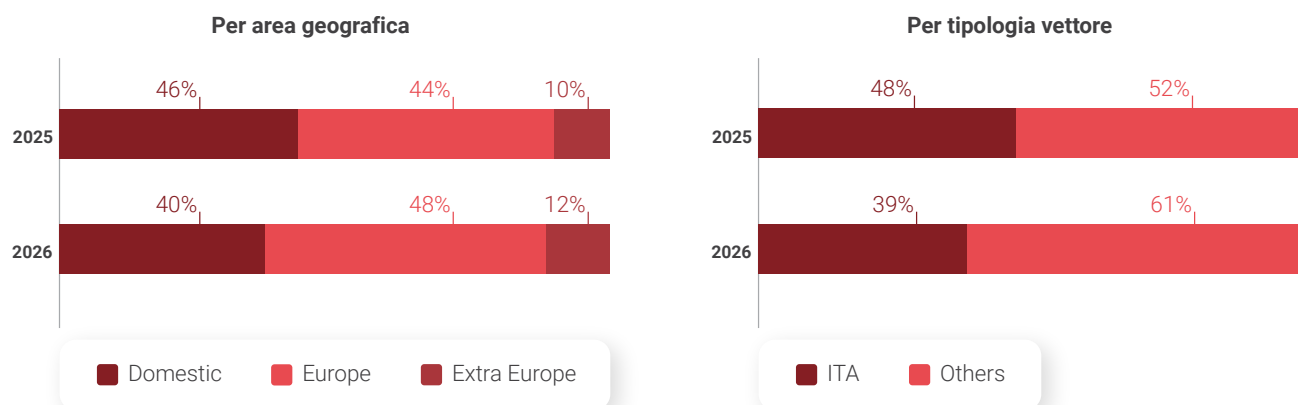
Passeggeri per mese [mln] gennaio - giugno



L'aeroporto di Linate è sottoposto alle prescrizioni del decreto "Giovannini" del 2022, che disciplina la capacità oraria dello scalo nonché la tipologia di vettori che vi possono operare, gli aeromobili che possono essere impiegati e le destinazioni che possono essere offerte. In deroga a tali prescrizioni, per il solo periodo della IATA Summer season coincidente con i lavori di manutenzione straordinaria a Malpensa la capacità operativa dell'aeroporto è stata incrementata – in accordo con le Autorità competenti – fino a un massimo di 8 movimenti orari aggiuntivi, consentendo il trasferimento da Malpensa di alcuni voli in area Schengen; il traffico gestito dall'aeroporto nei mesi di aprile e maggio risente pertanto di tale scenario operativo. Inoltre, nei mesi di febbraio e marzo le città di Milano e Cortina d'Ampezzo hanno ospitato i Giochi olimpici e paralimpici invernali: in tale contesto, anche a Linate sono stati accolti atleti, delegazioni e visitatori.

La ripartizione del traffico passeggeri per area geografica (nazionale ed internazionale) nei primi sei mesi del 2026 mostra, rispetto allo stesso periodo del 2025, una contrazione del segmento domestico – effetto del diverso mix di vettori e di destinazioni operate - che raggiunge il 40% del totale, pari ad una variazione di -6 p.p. rispetto all'anno precedente; il traffico internazionale (UE ed extra-UE) registra invece una crescita analoga di segno opposto (+6 p.p. vs. 2025). Si ricorda che la componente di traffico extra Europe servita da Linate fa riferimento alle destinazioni situate nel Regno Unito.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - giugno



Nel confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente ITA Airways riduce la quota di mercato sullo scalo attestandosi al 39% dei volumi complessivi (in termini di passeggeri), in riduzione di -9 p.p. rispetto al medesimo periodo del 2025.

Cargo

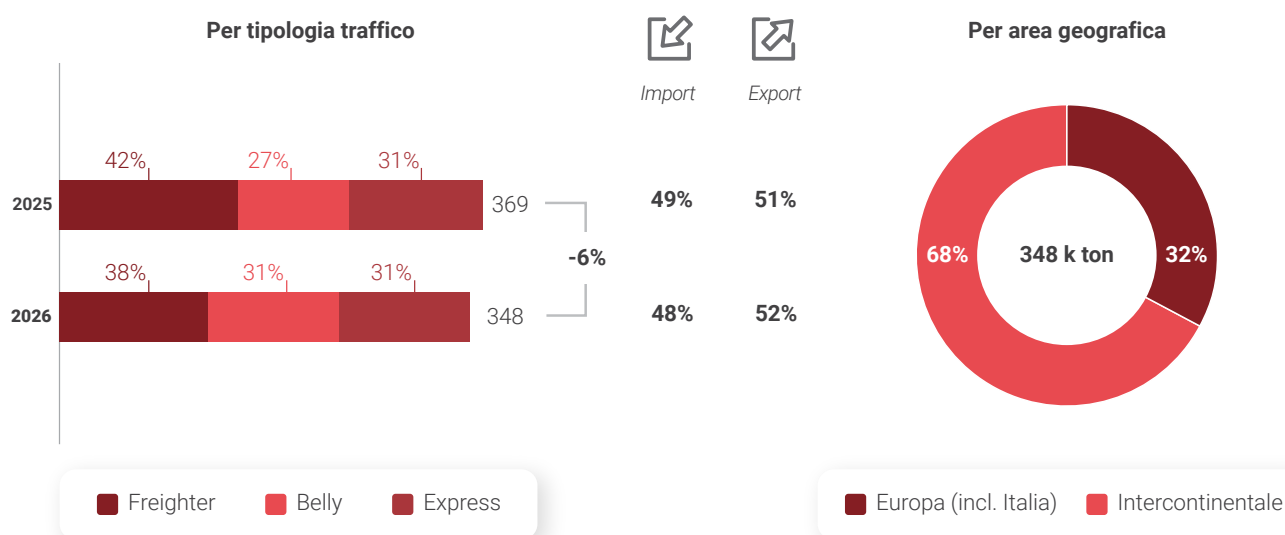
Nel primo semestre 2026 il comparto cargo ha processato complessivamente 348 mila tonnellate di merce, trasportate sia da aeromobili dedicati all'attività all-cargo, sia nella stiva di aeromobili dedicati ai voli passeggeri (c.d. "belly"). I volumi di merce gestiti registrano una contrazione del -6% rispetto allo stesso periodo del 2025, mentre il numero dei movimenti all-cargo (freighter ed espresso, al netto quindi dei movimenti "belly") risulta pari a 11,2 mila, anch'esso in riduzione del -6% rispetto allo stesso periodo del 2025. Il trasportato medio a movimento del comparto all-cargo si attesta a 21,5 tonnellate di merce/movimento, in flessione del -5% rispetto al primo semestre del 2025.

Più nel dettaglio, i vettori del comparto espresso hanno trasportato nei primi sei mesi del 2026 109 mila tonnellate di merce, con una riduzione dei volumi (-5%) e dei movimenti (-6%) rispetto allo stesso periodo 2025.

Il segmento dei freighters ha trasportato 131 mila tonnellate di merce nel corso dei primi sei mesi del 2026, in flessione del -15% rispetto allo stesso periodo del 2025. Il numero dei movimenti operati ha registrato invece una contrazione del -6%; la merce media a movimento, pertanto, risulta inferiore allo stesso periodo dell'anno precedente, attestandosi a 39,2 tonnellate/movimento (-10% rispetto al primo semestre del 2025).

Infine, la merce trasportata su aeromobili a configurazione mista (belly) registra nel primo semestre del 2026 una crescita del +7% rispetto allo stesso periodo del 2025, con un volume di merce gestita pari a 108 mila tonnellate.

Merci [k ton] gennaio - giugno



I risultati ottenuti nel primo semestre 2026 mostrano un sostanziale bilanciamento tra le componenti di import ed export: le merci destinate all'esportazione rappresentano una quota del 52% del totale, pari ad una variazione di +1 p.p. rispetto al medesimo periodo del 2025. A livello nazionale, la quota di mercato delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA risulta essere pari al 61%.

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel primo semestre 2026 ha gestito 18,2 mila movimenti di aviazione generale tra Linate e Malpensa, in crescita del +8% rispetto allo stesso periodo del 2025; il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 335 mila tonnellate, risulta in aumento rispetto al 2025 del +10%. Conseguentemente, la macchina media ha raggiunto nei primi sei mesi del 2026 le 18,4 tonnellate/macchina, in incremento rispetto alle 18,0 tonnellate/macchina registrate nello stesso periodo dell'anno precedente.

A supporto della lettura dei dati esposti si segnala che il primo semestre del 2026 è stato interessato dagli eventi olimpici e paralimpici invernali di Milano-Cortina 2026 (febbraio-marzo), durante i quali è stata registrata una marcata crescita del traffico; inoltre, tra i mesi di marzo e maggio i lavori di manutenzione straordinaria alla pista 35L/17R hanno reso indisponibile l'impiego dello scalo di Malpensa per le attività di aviazione generale, che sono state in larga parte riprotette a Linate.

Lo scalo di Milano Linate Prime ha quindi gestito 15,8 mila movimenti tra gennaio e giugno 2026, in crescita del +15% rispetto allo stesso periodo del 2025; negli stessi mesi, lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 2,4 mila movimenti, in riduzione del -23% rispetto al 2025.

Il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 35,3 mila, risulta in crescita del +11% rispetto al primo semestre del 2025.

Aviazione Generale

	2026	2025	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	18,2	16,9	+1,3	+8%
Linate	15,8	13,8	+2,0	+15%
Malpensa	2,4	3,0	-0,7	-23%
Tonnellate [k]	335,2	303,5	+31,7	+10%
Linate	290,4	246,7	+43,8	+18%
Malpensa	44,7	56,8	-12,1	-21%
Passeggeri [k]	35,3	31,8	+3,5	+11%
Linate	31,0	25,9	+5,0	+19%
Malpensa	4,4	5,9	-1,5	-26%

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati del primo semestre 2026 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2025. Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2026 non è variato rispetto al 31 dicembre 2025.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025	Variazione	Var % 2026/2025
Ricavi di gestione	414.757	418.753	(3.996)	(1,0%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	33.712	17.597	16.115	91,6%
Totale ricavi	448.469	436.350	12.119	2,8%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	96.583	78.292	18.291	23,4%
Altri costi di gestione	147.608	144.725	2.883	2,0%
Totale costi di gestione	244.191	223.017	21.174	9,5%
Costi per lavori su beni in concessione	31.804	16.600	15.204	91,6%
Totale costi	275.995	239.617	36.378	15,2%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	172.474	196.733	(24.259)	(12,3%)
Accantonamenti netti e svalutazioni	(804)	(1.657)	853	51,5%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	17.253	28.139	(10.886)	(38,7%)
Ammortamenti	37.304	33.039	4.265	12,9%
Risultato operativo	118.721	137.212	(18.491)	(13,5%)
Proventi da partecipazioni	6.571	5.464	1.107	20,3%
Oneri finanziari netti	11.297	10.085	1.212	12,0%
Risultato prima delle imposte	113.995	132.591	(18.596)	(14,0%)
Imposte dell'esercizio	31.111	37.005	(5.894)	(15,9%)
Risultato netto da attività in funzionamento	82.884	95.586	(12.702)	(13,3%)
Risultato di pertinenza dei terzi	(30)	(30)	0	0,0%
Risultato del Gruppo	82.914	95.616	(12.702)	(13,3%)

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

L'EBITDA del semestre è pari a 172.474 migliaia di euro e si confronta con un EBITDA del medesimo periodo dell'esercizio 2025 pari a 196.733 migliaia di euro.

Si segnala che i risultati del primo semestre dell'esercizio 2025 includevano componenti non ricorrenti per effetto della sopravvenienza attiva registrata a seguito dell'accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di categoria e gli oneri straordinari per la demolizione di un fabbricato, propedeutica alla realizzazione del nuovo Airport District a Linate, con un impatto netto complessivo pari a 10.838 migliaia di euro sull'EBITDA.

Al netto dei sopracitati effetti, nel confronto con il semestre 2025 l'EBITDA è in diminuzione di -13.421 migliaia di euro. Tale riduzione è principalmente dovuta all'applicazione dei nuovi corrispettivi aeroportuali regolati (in vigore dal 1° luglio 2025) che incorporano i conguagli a favore dell'utenza derivanti dal congelamento delle tariffe nel periodo 2024 e primo semestre 2025 in attesa del completamento dell'iter di approvazione dei nuovi corrispettivi da parte di ART. Tale riduzione è stata parzialmente compensata dagli effetti positivi del maggior traffico gestito e della crescita della marginalità del comparto non aviation.

Il risultato operativo (EBIT) del periodo ammonta a 118.721 migliaia di euro (-18.491 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2025).

Il risultato netto di Gruppo del semestre è pari a 82.914 migliaia di euro e si confronta con un risultato di 95.616 migliaia di euro del primo semestre 2025.

Ricavi di gestione

I ricavi di gestione ammontano a 414.757 migliaia di euro e registrano un decremento di -3.996 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2025, pari a 418.753 migliaia di euro.

Si segnala che tali ricavi includono l'iscrizione della posta di indemnification right (Terminal Value) di 7.569 migliaia di euro (2.332 migliaia di euro nel primo semestre

2025) per effetto degli investimenti realizzati nel periodo. Di seguito sono illustrati i principali fenomeni che hanno determinato la performance delle 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, ammontano a 351.961 migliaia di euro. Tali ricavi registrano un decremento di -3.021 migliaia di euro rispetto al 2025, dovuto alla riduzione delle tariffe aeroportuali come sopra menzionato. Infatti, l'impatto negativo sul traffico passeggeri derivanti dal conflitto in Medio Oriente e dalla temporanea chiusura di una pista di Malpensa sono stati più che compensati dal maggior traffico registrato su altre destinazioni. Anche la componente non aviation registra una crescita dovuta, in particolare, alle iniziative intraprese dal management, quali, ad esempio, l'apertura di nuovi punti vendita, la rinegoziazione di accordi commerciali e le attività di revenue management in ambito parcheggi.

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, ammontano a 20.264 migliaia di euro. Tali attività hanno evidenziato un decremento di -7.640 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2025, principalmente per effetto dell'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

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, ammontano a 16.709 migliaia di euro nel semestre. Tali ricavi hanno registrato un incremento di +5.035 migliaia di euro rispetto al 2025, attribuibile all'incremento del traffico gestito, all'applicazione delle nuove tariffe aeroportuali, che nel caso dell'aviazione generale sono aumentate rispetto al periodo precedente, e ai maggiori ricavi derivanti dall'ampliamento del terminal e del parcheggio operatori di Linate, interventi completati nei primi mesi dell'anno.

I ricavi da **altri business**, che includono principalmente la fornitura di servizi operativi, ICT e amministrativi ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, ammontano a 25.822 migliaia di euro. Tali ricavi hanno registrato un incremento di +1.629 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2025, dovuto in prevalenza alla revisione dei corrispettivi applicati ad alcuni servizi.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 17.597 migliaia di euro nel primo semestre 2025 a 33.712 migliaia di euro nel corrispondente periodo 2026. 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 sono pari a 244.191 migliaia di euro in crescita di 21.174 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2025. Al netto delle sopracitate componenti straordinarie che hanno determinato una riduzione dei costi nell'esercizio 2025, l'incremento sarebbe pari a 10.335 migliaia di euro. Di seguito è illustrato l'andamento del costo del lavoro e degli altri costi di gestione al netto delle rispettive componenti non ricorrenti.

Il costo del lavoro del semestre è pari a 96.583 migliaia di euro, valore in incremento di +6.753 migliaia di euro rispetto al 2025. Tale incremento è principalmente dovuto all'incremento dell'organico e agli adeguamenti retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale di categoria.

L'organico medio del semestre è pari a 2.711 Full Time Equivalent (FTE) ed è risultato in aumento di 136 unità (+5%) rispetto al 2025. Tale incremento è conseguente all'internalizzazione di porzioni di attività in precedenza erogate da personale esterno, all'ampliamento del perimetro di attività, ad esempio per l'entrata in funzione del sistema Entry Exit, e all'incremento del traffico gestito.

Gli **altri costi di gestione**, pari a 147.608 migliaia di euro, sono in crescita di +3.582 migliaia di euro. Tale incremento è dovuto all'aumento dei volumi di traffico, ai costi incrementali per l'entrata in funzione del sistema Entry Exit e per iniziative volte al miglioramento della

qualità del servizio erogato in particolare al terminal 1 di Malpensa. Si evidenzia, tuttavia, il risparmio conseguito sui costi energetici per effetto dell'entrata in esercizio dell'impianto fotovoltaico di Linate e delle ulteriori iniziative di efficientamento dei consumi.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione sono pari a 31.804 migliaia di euro e si confrontano con 16.600 migliaia di euro del primo semestre 2025. 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

Nel primo semestre 2026 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto di 804 migliaia di euro (nel 2025 si registrava un rilascio netto pari a 1.657 migliaia di euro) determinato per 630 migliaia di euro da un rilascio netto a fondo svalutazione crediti (nel 2025 si era registrato un rilascio netto pari a 1.497 migliaia di euro) e da un rilascio netto di 174 migliaia di euro (nel 2025 c'era stato un rilascio netto pari a 160 migliaia di euro) relativo al fondo rischi e oneri futuri.

Il rilascio netto del fondo svalutazione crediti è legato alla rivalutazione del rischio del Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito. L'accantonamento è esposto al netto dei rilasci effettuati a seguito del venir meno delle condizioni che lo avevano determinato.

I rilasci a fondo oneri futuri sono relativi principalmente a un rilascio registrato a seguito di risoluzioni del contenzioso in materia di lavoro che lo aveva determinato. Nel primo semestre del 2025 il principale rilascio era stato determinato dalla controllata SEA Prime in relazione a un fondo accantonato per una probabile richiesta da parte di un fornitore, i cui termini sono però caduti in prescrizione.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2026 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 17.253 migliaia di euro a fronte di un accantonamento di 28.139 migliaia di euro nel primo semestre 2025. Il valore dell'accantonamento è determinato sulla base del piano investimenti e della programmazione temporale degli stessi.

Ammortamenti

Nel primo semestre 2026 gli ammortamenti aumentano di 4.265 migliaia di euro rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, passando da 33.039 migliaia di euro a 37.304 migliaia di euro. L'incremento è legato sostanzialmente all'entrata in esercizio delle immobilizzazioni nel secondo semestre 2025.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2026 i proventi da partecipazioni registrano un aumento pari a 1.107 migliaia di euro, passando da 5.464 migliaia di euro del 2025 a 6.571 migliaia di euro del 2026. Tale voce corrisponde principalmente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2026, ammontano a 11.297 migliaia di euro, in aumento di 1.212 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. Sia gli oneri sia i proventi finanziari hanno registrato una netta diminuzione nel primo semestre 2026 confrontato con lo stesso periodo 2025, visto che l'emissione, a gennaio 2025, del bond di 300 milioni con

scadenza 2032 aveva portato, nel primo semestre 2025, a un incremento degli oneri finanziari che era stato però compensato dai proventi finanziari derivanti dall'impiego della liquidità eccedente le temporanee esigenze di cassa. Il rimborso del bond emesso nel 2020, avvenuto nel secondo semestre 2025, ha causato non solo la riduzione degli oneri finanziari, ma anche la diminuzione di liquidità eccedente da impiegare e di conseguenza anche la riduzione dei proventi finanziari.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2026 ammontano a 31.111 migliaia di euro (37.005 migliaia di euro nel primo semestre 2025). La riduzione delle imposte è legata prevalentemente alla diminuzione del reddito imponibile.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 82.914 migliaia di euro, in diminuzione di 12.702 migliaia di euro rispetto all'utile del primo semestre 2025, pari a 95.616 migliaia di euro.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	1.027.614	1.015.966	11.648
Immobilizzazioni materiali	120.414	113.415	6.999
Diritti d'uso beni in leasing	11.055	12.479	(1.424)
Investimenti immobiliari	103	103	0
Partecipazioni in società collegate	71.821	74.982	(3.161)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	73.524	73.767	(243)
Altre Attività Finanziarie Non Correnti	4.400	4.400	0
Altri crediti non correnti	64.912	47.142	17.770
Capitale immobilizzato (A)	1.373.844	1.342.255	31.589
Rimanenze	5.080	4.939	141
Crediti commerciali	157.824	158.462	(638)
Crediti per imposte dell'esercizio	122	256	(134)
Altri crediti	25.214	14.840	10.374
Altre Attività Finanziarie Correnti	3.328	3.300	28
Attività di esercizio a breve	191.568	181.797	9.771
Attività destinate alla vendita	0	0	0
Debiti commerciali	190.077	226.907	(36.830)
Altri debiti	279.729	267.256	12.473
Debiti per imposte dell'esercizio	17.842	10.695	7.147
Passività di esercizio a breve	487.648	504.858	(17.210)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
Capitale circolante (B)	(296.080)	(323.061)	26.981
Fondi rischi e oneri (C)	(223.894)	(227.172)	3.278
Fondi relativi al personale (D)	(24.651)	(24.374)	(277)
Altri debiti non correnti (E)	(1.507)	(3.014)	1.507
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	827.712	764.634	63.078
Patrimonio netto di Gruppo	(301.386)	(438.727)	137.341
Patrimonio netto di terzi	(173)	(211)	38
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(526.153)	(325.696)	(200.457)
Totale fonti di finanziamento	(827.712)	(764.634)	(63.078)

⁽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).

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.373.844 migliaia di euro, registra un aumento di 31.589 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025 principalmente per effetto:

- i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo. Per maggiori dettagli si rimanda alle tabelle di movimentazione riportate in nota integrativa;
- ii) della riduzione del valore delle partecipazioni in società collegate che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse, principalmente per la distribuzione dei dividendi;
- iii) della riduzione delle imposte differite attive nette;
- iv) dell'aumento della voce Altri crediti non correnti per 17.770 migliaia di euro principalmente legato all'adeguamento del valore dell'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a 296.080 migliaia di euro, registra una variazione di 26.981 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Non vi sono variazioni importanti né per le rimanenze né per i crediti commerciali, mentre si registra una diminuzione dei debiti commerciali, riconducibile principalmente, oltre a pagamento del debito al 31 dicembre 2025, a una riduzione di debito per investimenti, legato anche agli importanti pagamenti anticipati effettuati nel primo semestre 2026.

Il Capitale circolante netto è variato anche per l'aumento dei debiti diversi legati all'operatività (servizio antincendio, addizionali), quelli iscritti a seguito della ricezione di acconti per progetti finanziati e i debiti tributari. Tale aumento è solo parzialmente compensato dall'aumento dei crediti diversi legato in particolare all'iscrizione dei dividendi non incassati nel primo semestre e all'iscrizione di risconti per costi non di competenza del periodo.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale circolante netto:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025	Variazione
Rimanenze	5.080	4.939	141
Crediti commerciali	157.824	158.462	(638)
Debiti commerciali	(190.077)	(226.907)	36.830
Crediti / (debiti) diversi	(272.235)	(262.855)	(9.380)
Altre Attività Finanziarie Correnti	3.328	3.300	28
Attività destinate alla vendita	0	0	0
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
Totale capitale circolante netto	(296.080)	(323.061)	26.981

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2026 ammonta a 827.712 migliaia di euro, con un incremento di 63.078 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo termine dei debiti tributari sorti a seguito dell'affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta, secondo quanto previsto dal D. Lgs. 192/2024 e la loro riduzione rispetto all'esercizio precedente è legato alla riclassifica a breve della quota che sarà pagata entro 12 mesi.

Investimenti

Nel semestre il gruppo SEA ha realizzato investimenti per 71.301 migliaia di euro.

Le realizzazioni si sono concentrate presso lo scalo di **Malpensa**, dove nel periodo dal 16 marzo al 9 maggio sono stati eseguiti i lavori di rifacimento di una delle due piste di volo. Inoltre, sono proseguiti i lavori di adeguamento sismico dei fabbricati e di miglioramento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche e hanno preso avvio i lavori per l'ampliamento a nord del terminal 1 (c.d. progetto T1XL). Sempre presso il terminal 1 sono state realizzate o sono in corso di realizzazione una serie di interventi volti al miglioramento della passenger experience, quali, ad esempio, l'installazione di nuove macchine per il controllo passaporti (e-gates), la sostituzione degli impianti di trasporto dei passeggeri (ascensori, scale e tappeti mobili) e l'installazione di ulteriori scanner di ultima generazione per il controllo dei bagagli da cabina.

Presso lo scalo di **Linate** sono stati completati i lavori di ampliamento del terminal e del parcheggio operatori dedicati all'aviazione generale, mentre per quanto riguarda i voli di aviazione commerciale sono stati aumentati i gate disponibili per destinazioni extra Schengen. Inoltre, sono proseguiti i lavori per la realizzazione della passerella pedonale di collegamento tra il parcheggio P4 e il sedime aeroportuale, nonché le opere propedeutiche alla valorizzazione dell'area Idroscalo, c.d. progetto Linate Airport District, per la quota in carico a SEA. Da segnalare anche il completamento di un nuovo parcheggio dedicato agli operatori aeroportuali (c.d. P20).

Infine, presso entrambi gli scali è proseguita l'attività di rinnovo del parco mezzi operativi, con l'acquisizione di nuovi de-icer e ambulift.

Indebitamento finanziario netto

Al 30 giugno 2026 l'indebitamento finanziario netto, pari a 526.153 migliaia di euro, è in aumento di 200.457 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025, il cui saldo risultava pari a 325.696 migliaia di euro e risente del pagamento del dividendo per complessivi 220 milioni di euro deliberato dall'assemblea del 28 aprile 2026.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'EBIT o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per "Indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN)" 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 netto" 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 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 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.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2026

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 30 giugno 2026".

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

Nel primo semestre 2026 il Gruppo SEA ha operato in un contesto caratterizzato da elevata incertezza dello scenario macroeconomico e geopolitico internazionale, ulteriormente accentuata dallo scoppio del conflitto in Iran e dalle conseguenti tensioni nell'area mediorientale. Tale scenario ha determinato la temporanea limitazione del traffico aereo da e verso la regione del conflitto, un incremento della volatilità dei mercati energetici, con effetti in particolare sul prezzo del jet fuel e, più in generale, sui costi dell'energia e delle forniture energivore. Pur in tale contesto, il sistema aeroportuale milanese ha continuato a beneficiare della resilienza della domanda di trasporto aereo e del consolidamento del network sviluppato negli esercizi precedenti.

Con riferimento alla seconda parte dell'esercizio, permangono significativi elementi di incertezza legati all'evoluzione del conflitto e ai relativi impatti sul trasporto aereo internazionale. Il protrarsi delle tensioni nell'area potrebbe influenzare la disponibilità e il prezzo del jet fuel, con possibili riflessi sulla programmazione

operativa dei vettori e sulla domanda di trasporto aereo passeggeri e merci. Analogamente, l'andamento del prezzo delle commodities potrà incidere sui costi delle forniture sostenuti dal Gruppo, anche in relazione alla gestione delle infrastrutture aeroportuali e all'esecuzione del piano degli investimenti.

Il management continuerà pertanto a monitorare con attenzione l'evoluzione del quadro geopolitico e macroeconomico, dei mercati energetici e del settore del trasporto aereo, mantenendo un approccio improntato alla prudenza gestionale, alla flessibilità operativa e al controllo dei costi.

Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, pur in presenza di uno scenario esterno ancora caratterizzato da volatilità e incertezza, il Gruppo ritiene di poter continuare a preservare una solida situazione economica, patrimoniale e finanziaria, assicurando al contempo la continuità degli investimenti necessari allo sviluppo e al mantenimento della qualità, sicurezza e resilienza delle infrastrutture gestite.

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 esposto a diversi fattori di rischio, finanziari e non finanziari, che, qualora si manifestassero potrebbero pregiudicare il conseguimento delle strategie 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 ha, inoltre, implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) in linea con le principali best practice nazionali ed internazionali, finalizzato a:

- individuazione/valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo;
- monitoraggio continuo dei rischi a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e all'assurance per gli stakeholder di riferimento.

Di seguito si riportano i principali fattori di rischio.

Rischi di contesto esterno

I rischi di contesto esterno possono derivare da fattori esterni all'azienda quali, cambiamenti del contesto di mercato dovuti a dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale, strategie delle compagnie aeree, cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio all'interno del quale l'azienda opera, evoluzione delle preferenze dei passeggeri, evoluzioni tecnologiche o cambiamenti climatici, eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche, guerre).

In questo ambito si segnala in particolare l'elevata incertezza che ha caratterizzato il primo semestre 2026 a seguito dell'inizio del conflitto tra Iran, Israele e Stati Uniti il 28 febbraio, i cui effetti potranno incidere, direttamente o indirettamente, sulle performance economico-finanziarie del Gruppo SEA dei prossimi anni.

Escalation tensioni geopolitiche

Permane il rischio di un'intensificazione dei conflitti e delle crisi geopolitiche in atto, con riferimento agli sviluppi in Medio Oriente, in particolare l'area Iran/Israele-Palestina e alla guerra tra Russia e Ucraina. Tali dinamiche possono determinare effetti negativi sullo sviluppo economico globale, incrementare la volatilità dei mercati energetici e generare tensioni lungo le supply chain.

Le tensioni geopolitiche possono inoltre incidere sul settore del trasporto aereo attraverso la riduzione dei flussi di traffico, la modifica delle preferenze di viaggio, l'introduzione di restrizioni al sorvolo di aree interessate da conflitti attivi e più in generale una minore capacità operativa del settore. Eventuali attacchi terroristici potrebbero altresì influenzare negativamente i flussi di traffico presso gli aeroporti di Milano.

L'attuale contesto di instabilità può inoltre accentuare pressioni inflattive e determinare incrementi del prezzo del jet fuel, con possibili riflessi sulle tariffe aeree, sulla redditività dei vettori e sulla domanda di trasporto aereo. In tale contesto non può inoltre essere escluso, in caso di protrazione delle tensioni nell'area mediorientale, il rischio di criticità sulla disponibilità del Jet Fuel a livello nazionale e comunitario.

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

Evoluzione del traffico aereo

Pandemie

La pandemia di Covid-19 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. Non è possibile escludere l'insorgere, in futuro, di altre malattie con impatti paragonabili al Covid-19 sul settore del trasporto aereo.

Strategie delle compagnie aeree

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

avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

In tale contesto, le strategie dei vettori possono essere influenzate anche dall'evoluzione dello scenario macroeconomico e geopolitico, inclusi gli effetti dei conflitti in corso, dell'incremento dei costi operativi e della volatilità del prezzo del jet fuel. Tali fattori hanno indotto alcune compagnie europee ad avviare azioni di razionalizzazione ed efficientamento del network, anche mediante revisione delle rotte operate e della capacità offerta, nonché, in alcuni casi, a rivedere le proprie prospettive economico-finanziarie.

Inoltre, il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo potrebbe avere effetti finanziari negativi.

SEA pone particolare attenzione al monitoraggio della situazione economica-finanziaria dei vettori operanti presso entrambi gli scali, allo scopo di identificare preventivamente le situazioni potenzialmente critiche ed intervenire tempestivamente minimizzando l'esposizione del Gruppo nei confronti di un evento di default.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, 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, sul controllo del traffico aereo.

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, a profilo tariffario, regime di concessione, Accordi Bilaterali tra gli Stati, potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

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

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, salute, sicurezza e pianificazione inclusa la regolamentazione in materia di operatività notturna e diurna degli aeroporti.

Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti.

Obiettivi di Decarbonizzazione e Fit for 55

Il Gruppo SEA prosegue nell'attuazione della propria Strategia Energetica e del percorso di decarbonizzazione finalizzato al conseguimento dell'obiettivo Net-Zero 2030 sulle emissioni Scope 1 e 2, sostenendo al contempo la riduzione delle emissioni Scope 3 delle controparti. Tale percorso espone il Gruppo a rischi di transizione diretti connessi alla realizzazione degli interventi previsti, a possibili extra-costi, a inefficienze esecutive e all'evoluzione del quadro normativo di riferimento. Il mancato raggiungimento dei target dichiarati potrebbe inoltre comportare ripercussioni reputazionali nei confronti degli stakeholder e della comunità finanziaria.

Il Gruppo è inoltre esposto ai rischi indiretti derivanti dall'attuazione del pacchetto europeo "Fit for 55" nel settore aereo, inclusi gli effetti della revisione del sistema ETS e dell'introduzione di obblighi crescenti di utilizzo di Sustainable Aviation Fuel (SAF), che potrebbero tradursi in maggiori costi per i vettori, in rincari dei biglietti aerei e in un possibile rallentamento della domanda di trasporto aereo.

Cambiamenti climatici

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

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

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.

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

Interruzione attività/servizi

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

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

Nel periodo più recente è inoltre emerso un rischio relativo alla disponibilità del jet fuel, da considerarsi trasversale agli scali gestiti dal Gruppo e riconducibile non solo a vincoli logistici, produttivi e regolatori locali, ma più in generale alla capacità della filiera di assicurare una fornitura essenziale per la continuità operativa del trasporto aereo. Tale rischio potrebbe essere accentuato dal contesto geopolitico internazionale, inclusi eventuali sviluppi nell'area dello Stretto di Hormuz, con possibili impatti sulla disponibilità e sui costi del carburante, sulla competitività degli scali e sull'operatività dei vettori.

Permane altresì il rischio di complessità operative connesse all'introduzione dell'Entry-Exit System (EES), che potrebbe peggiorare i fenomeni di congestione ai controlli passaporti con ripercussioni sull'operatività e sulla qualità del servizio.

Investimenti e infrastrutture

Il Gruppo SEA dovrà realizzare, nei prossimi anni, importanti investimenti infrastrutturali. Il Gruppo è esposto a rischi connessi a ritardi e/o mancati investimenti del Piano di Sviluppo aeroportuale dovuti, inter alia, a ritardi

nell'ottenimento delle autorizzazioni, inefficienze operative nel processo di selezione degli appaltatori e nello svolgimento delle attività, contenziosi.

Tali ritardi potrebbero avere un impatto negativo sui risultati operativi, sulla situazione finanziaria e sulle prospettive 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, come formalizzato nel Manuale Safety Management System.

Information Technology

La crescente aggressività degli attacchi cyber a livello globale, in particolare nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, anche alla luce delle tensioni geopolitiche in atto, e le iniziative di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono elevata l'attenzione sul rischio di compromissione dei 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 causare anche la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle relative funzionalità. Proseguono, in particolare, le attività cicliche di vulnerability assessment e penetration test, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e le attività di adeguamento e compliance connesse alla 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 periodo post-pandemico il Gruppo, unitamente ad alcuni fornitori chiave, ha riscontrato difficoltà nel reperimento di personale. Tale tendenza potrebbe persistere, e anche accentuarsi, in ragione di fattori strutturali del mercato del lavoro italiano e del settore di riferimento, tra cui dinamiche demografiche, occupazionali e migratorie, nonché le specificità del contesto aeroportuale che rendono più complesso e lungo l'inserimento di nuove risorse.

Il fenomeno richiede un attento presidio anche alla luce della crescita attesa del traffico, che comporta l'esigenza di adeguare progressivamente le capacità operative del Gruppo, incluse quelle legate al personale.

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 controllo 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 veda la nota integrativa alla relazione semestrale consolidata, paragrafo 4.1).

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nello specifico:

- a) Rischio tasso di interesse;
- b) Rischio tasso di cambio;
- c) Rischio prezzo delle commodity.

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).

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 alle oscillazioni dei prezzi delle commodity energetiche, in particolare gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali, nonché, indirettamente, all'andamento dei prezzi di input utilizzati nei settori delle costruzioni e dei trasporti.

Tra la fine del 2025 e i primi mesi del 2026 si è osservata una volatilità più pronunciata e, per alcune commodity, dinamiche rialziste. Il contesto geopolitico, anche alla luce del rischio di escalation dei conflitti in atto, e quello macroeconomico, inclusa la possibile introduzione di nuovi dazi a livello internazionale, mantengono elevato il rischio di ulteriori spinte al rialzo e di maggiore volatilità nei prossimi periodi.

Inoltre, un aumento dei prezzi energetici potrebbe tradursi in costi più elevati anche per il jet fuel, con possibili riflessi sulle tariffe aeree, sulla redditività dei vettori e sulla domanda di trasporto aereo.

Rincari persistenti dell'energia potrebbero infine incidere sulla competitività dell'industria italiana, con potenziali ripercussioni sulla capacità del Paese di mantenere la propria attrattività come hub dell'aviazione.

Il Gruppo SEA utilizza strumenti di gestione dell'esposizione alle commodity energetiche: nel corso del 2025 la Società ha gestito tale rischio principalmente attraverso le opzioni di fixing previste dai contratti di fornitura energetica; nel 2026, anche alla luce dell'accresciuta volatilità dei mercati, il Gruppo ha ampliato il proprio portafoglio di strumenti di copertura mediante il ricorso a strumenti finanziari derivati.

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, SEA ha a disposizione linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 24 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto.

Inoltre, il Gruppo ha ottenuto un credit rating da parte di S&P Global, che ad oggi si attesta a livello "A" con outlook positive.

Per ulteriori informazioni si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi finanziari" delle note esplicative alla Relazione semestrale Consolidata.

Rischi legali e di compliance

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

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

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2026

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.

Il Giudice, ha, inoltre, 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. Il 28 maggio 2025 si è svolta l'udienza davanti al Collegio della Corte d'Appello di Milano. SEA ha replicato alle conclusionali di controparte ed il Collegio ha trattenuto la causa in decisione.

A scioglimento della riserva assunta il 28 maggio 2025, la corte di Appello lo scorso ottobre ha disposto un'integrazione alla CTU di primo grado ritenendola opportuna ai fini della decisione. L'inizio delle operazioni peritali è stato fissato al 6 novembre 2025, dando termine per il deposito della CTU definitiva al 6 marzo 2026.

Le conclusioni cui è giunta la CTU evidenziano che "una ristrutturazione di SEAH dal lato dei costi avviata sin dal 2002 non avrebbe condotto ad una performance più

favorevole per ATAH né per quanto riguarda l'evoluzione delle sue quote di mercato né, presumibilmente, nei ricavi medi dal servizio. In base alle evidenze disponibili, pertanto, si ritiene di escludere l'esistenza di un danno subito da Parte Attrice." All'udienza del 25 marzo 2026 per l'esame della CTU il giudice si è riservato. Agli inizi di luglio 2026 è stata trasmessa l'ordinanza con cui, a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 25 marzo scorso, il giudice ha rigettato tutte le istanze avversarie (di rinnovazione della CTU e di sostituzione del CTU, nonché di richiesta di parere della Commissione Europea) e ha ritenuto la causa matura per la decisione.

Pertanto, la causa è stata rinviata all'udienza del 2 dicembre 2026, assegnando alle parti i termini di legge per il deposito degli scritti conclusivi.

Alla luce di queste osservazioni, e delle conclusioni della CTU su riportate, 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 Appello.

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 il quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la determinazione delle quote di contributo relative al “Fondo per il servizio soccorso antincendio” istituito ex art. 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Invero, il Collegio, dopo aver qualificato il tributo in parola come “tributo di scopo”, ha ritenuto che con la norma di cui all’art. 4, comma 3 bis del d.l. n. 185/2008 è stato “infranto il vincolo di destinazione che legittimava la originaria imposizione e che obbligava le società aeroportuali a pagare parte della contribuzione al personale dei vigili del fuoco, generando, in buona sostanza, una destinazione impropria delle risorse perché destinate ad altre finalità, con riferimento sostanzialmente al pagamento di indennità generali per il personale dei Vigili del Fuoco”. Da tali premesse, il provvedimento dell’ENAC impugnato con cui veniva ripartito l’onere contributivo a carico delle diverse società di gestione aeroportuale è stato annullato in quanto illegittimo.

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

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

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

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

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

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 2024 SEA si è costituita innanzi alla Corte costituzionale. L'udienza si è tenuta il 6 maggio 2025 e in data 8 luglio 2025 la Corte ha depositato la sentenza n. 100, nella quale si afferma che la scelta del legislatore di porre il tributo unicamente a carico delle società di gestione aeroportuale non è né arbitraria né lesiva del principio di uguaglianza tributaria, in quanto sostenuta da una "adeguata giustificazione obiettiva": le società di gestione non sono assimilabili agli altri soggetti che operano nello scalo poiché organizzano e amministrano l'esercizio complessivo dell'aeroporto in concessione. Nella sentenza è stato ribadito che il Parlamento gode di "ampia discrezionalità" nel calibrare le misure fiscali e nel selezionare gli indici di capacità contributiva. Non risulta dunque incostituzionale individuare una specifica categoria di contribuenti in base al presupposto economico del traffico aereo generato sull'aeroporto. Con questa decisione la Corte ribadisce il principio secondo cui l'equità tributaria non si misura solo sull'uniformità dei soggetti coinvolti, ma anche sulla razionalità e coerenza dell'impianto normativo rispetto agli obiettivi di interesse pubblico perseguiti.

In data 13.04.26 è stata emessa la sentenza n. 6116/2025 della Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado del Lazio.

La Corte ha accolto l'appello delle Amministrazioni avverso la sentenza n. 6230/2022 emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale ROMA limitandosi ad accogliere l'appello tenuto conto dell'esito del giudizio di costituzionalità, senza pronunciarsi in alcun modo sui diversi profili sollevati sin dal ricorso introduttivo.

Anche in considerazione delle interlocuzioni pendenti con le Amministrazioni per addivenire ad una soluzione transattiva e degli incontri già calendarizzati, si è quindi deciso di ricorrere in Cassazione.

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.

Nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano, confermando le sentenze di primo grado, aveva 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. Anche la Corte di Cassazione, a novembre 2025, ha rigettato i ricorsi di Alitalia, dichiarato assorbiti i ricorsi incidentali e compensato le spese legali del giudizio. Tali posizioni possono pertanto considerarsi definitivamente chiuse.

Relativamente al giudizio avanzato da Alitalia nei confronti di Esso -ExxonMobil, Sea era stata chiamata in causa in manleva dei suddetti petrolieri per un importo di circa € 13 milioni. In data 13 dicembre 2021 è stata emessa la sentenza di primo grado con cui il Giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon, riducendo tuttavia in modo sensibile, l'importo richiesto a Sea che ora ammonta ad 3.730 migliaia di euro.

Con l'impugnazione della sentenza, Sea ha ottenuto la sospensione dell'efficacia esecutiva della pronuncia di primo grado. In data 04 febbraio 2022, a seguito

dell'istanza di sospensione depositata da SEA, è stato aperto il subprocedimento RG. 308-1/2022 e fissata l'udienza al 03 maggio 2022 con accoglimento della domanda di Sea, a cui è seguita il 07 giugno 2022 la prima udienza con modalità cartolare, con rinvio della causa per la precisazione delle conclusioni al 12 marzo 2024. In data 18 gennaio 2022, parallelamente, ADR ha notificato atto di citazione in appello (RG399/2022) e Sea si è costituita all'udienza del 07giugno 2022 chiedendo la riunione dei procedimenti pendenti effettivamente disposta dalla Corte d'Appello. L'udienza è stata differita al 14 luglio 2026 e quindi al 12 gennaio 2027.

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

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.

Risulta ancora pendente in contenzioso un Avviso di liquidazione, per il quale si attende l'esito dell'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate avverso la Sentenza di I° grado favorevole alla Società.

Un ultimo Avviso di liquidazione a suo tempo impugnato si è chiuso viceversa in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate in entrambi i gradi di giudizio; pertanto, si attende l'emissione della cartella esattoriale per definirne il pagamento.

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

Altri contenziosi

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

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

SEA, in data 5 dicembre 2017 ha presentato domanda di insinuazione al passivo per l'importo di 41.050.979,58 euro di cui 9.622.397,82 in prededuzione. In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP. In data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione

peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, allo stesso tempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo. A seguito della transazione finalizzata con Alitalia in A.S. nel mese di luglio 2022, è stata depositata in data 29 novembre 2022 la seconda domanda di insinuazione al passivo relativa agli ulteriori crediti in prededuzione post- 2 maggio 2017 (5.617.156,56 euro di cui 5.190.705,50 per addizionali); con comunicazione del 22 ottobre 2024 i Commissari hanno accolto la richiesta per 5.523.485,15 euro in prededuzione chirografaria, con esclusione di 93.671,41 euro di crediti che risultavano essere già stati pagati da Alitalia (circostanza che ha trovato riscontro da SEA). 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.

Sono state richieste ed ottenute in via definitiva le ulteriori ammissioni al passivo della procedura, in prededuzione per un importo complessivo di € 406.478,59, relativo alle spese di giudizio dei contenziosi che hanno coinvolto i petrolieri Tamoil, Shell e Total e per i quali la sentenza positiva per Sea è passata in giudicato.

ALTRE INFORMAZIONI

Sistema di Corporate Governance

Non si segnalano novità rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2025.

GRUPPO SEA

BILANCIO CONSOLIDATO

SEMESTRALE ABBREVIATO

Bilancio

Consolidato

semestrale

abbreviato

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2026		31 dicembre 2025	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	1.027.614		1.015.966	
Immobilizzazioni materiali	8.2	120.414		113.415	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	11.055		12.479	
Investimenti immobiliari	8.4	103		103	
Partecipazioni in società collegate	8.5	71.821		74.982	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	73.524		73.767	
Altre Attività Finanziarie non Correnti	8.8	4.400		4.400	
Altri crediti non correnti	8.9	64.912		47.142	
Totale Attività non correnti (A)		1.373.844	0	1.342.255	0
Rimanenze	8.10	5.080		4.939	
Crediti commerciali	8.11	157.824	16.681	158.462	14.332
Crediti per imposte	8.12	122		256	
Altri crediti correnti	8.12	25.214	14.532	14.840	10.000
Crediti finanziari correnti	8.13	0		60.289	
Altre attività finanziarie correnti	8.14	3.328		3.300	
Cassa e disponibilità liquide	8.15	29.528		78.448	
Totale Attivo corrente (B)		221.096	31.213	320.534	24.332
Attività destinate alla vendita (C)					
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.594.940	31.213	1.662.789	24.332
Capitale sociale	8.16	27.500		27.500	
Altre riserve	8.16	190.972		220.664	
Risultato del Gruppo	8.16	82.914		190.563	
Patrimonio netto di Gruppo		301.386		438.727	
Patrimonio netto di terzi		173		211	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.16	301.559		438.938	
Fondo rischi e oneri	8.17	223.894		227.172	
Fondi relativi al personale	8.18	24.651		24.374	
Passività finanziarie non correnti	8.19	464.636		425.598	
Altri debiti non correnti	8.20	1.507		3.014	
Totale Passività non correnti (E)		714.688		680.158	
Debiti commerciali	8.21	190.077	7.862	226.907	8.044
Debiti per imposte dell'esercizio	8.22	17.842		10.695	
Altri debiti	8.23	279.729		267.256	
Passività finanziarie correnti	8.19	91.045		38.835	
Totale Passivo corrente (F)		578.693	7.862	543.693	8.044
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)					
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.293.381	7.862	1.223.851	8.044
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.594.940	7.862	1.662.789	8.044

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2026		1° semestre 2025	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	414.757	40.411	418.753	36.904
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	33.712		17.597	
Totale ricavi		448.469	40.411	436.350	36.904
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(96.583)		(78.292)	
Materiali di consumo	9.4	(5.621)		(5.867)	
Altri costi operativi	9.5	(141.987)		(138.858)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(31.804)		(16.600)	
Totale costi operativi		(275.995)	(12.448)	(239.617)	(12.453)
Margine Operativo Lordo		172.474	27.963	196.733	24.451
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	804		1.657	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(17.253)		(28.139)	
Ammortamenti	9.9	(37.304)		(33.039)	
Risultato operativo		118.721	27.963	137.212	24.451
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	6.571	6.571	5.464	5.464
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(11.297)		(10.085)	
Risultato prima delle imposte		113.995	34.534	132.591	29.915
Imposte	9.12	(31.111)		(37.005)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		82.884	34.534	95.586	29.915
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate (B)					
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		(30)		(30)	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		82.914	34.534	95.616	29.915
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,33		0,38	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,33		0,38	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026		1° semestre 2025	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	82.914	34.534	95.616	29.915
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(195)		867	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	49		(208)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(146)		659	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(144)		191	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	35		(46)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(109)		145	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	(255)		804	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	82.659		96.420	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	82.689		96.450	
- Interessi di minoranza	(30)		(30)	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026		1° semestre 2025	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	113.995		132.591	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	37.304		33.039	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(7.613)		14.499	
Variazione dei fondi del personale	(283)		(917)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(630)		(1.498)	
Oneri finanziari netti	11.297		10.085	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(6.571)		(5.464)	
Altre variazioni non monetarie	(9.290)		(12.971)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	138.209		169.364	
Variazione rimanenze	(32)		70	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(7.454)	(6.881)	1.011	4.483
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(18.876)	(182)	2.233	(4.685)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(26.362)	(7.063)	3.314	(202)
Imposte sul reddito pagate	(30.695)		(76.064)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	81.152	(7.063)	96.614	(202)
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	(46.900)		(20.657)	
- materiali	(12.990)		(10.614)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali e immateriali	2			
- finanziarie			3.300	
Dividendi incassati	5.199	5.199	10.057	10.057
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(54.689)	5.199	(17.914)	10.057
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	97.655		289.713	
Variazione altre attività / passività finanziarie	58.555		133.956	
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto			221	
Dividendi distribuiti	(219.942)	(219.942)	(223.857)	(223.857)
Interessi e commissioni pagati	(13.983)		(5.254)	
Interessi incassati	2.332		9.538	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(75.383)	(219.942)	204.317	(223.857)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(48.920)	(221.806)	283.017	(214.002)
Disponibilità liquide di inizio periodo	78.448		62.213	
Disponibilità liquide di fine periodo	29.528		345.230	

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale sociale	Riserva legale	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 2024	27.500	5.500	273.089	175	306	170.559	477.128	56	477.184
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione del risultato 2024			170.559			(170.559)	0	(5)	(5)
Dividendi deliberati			(223.925)				(223.925)		(223.925)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				439	551		990		990
Affrancamento riserve in sospensione d'imposta			(6.029)				(6.029)		(6.029)
Capitale e riserve di terzi di Vertical Gateway								220	220
Risultato dell'esercizio						190.563	190.563	(60)	190.503
Saldo al 31 dicembre 2025	27.500	5.500	213.694	614	857	190.563	438.727	211	438.938
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione del risultato 2025			190.563			(190.563)	0	(8)	(8)
Dividendi deliberati			(220.000)				(220.000)		(220.000)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(109)	(146)		(255)		(255)
Risultato del periodo						82.914	82.914	(30)	82.884
Saldo al 30 giugno 2026	27.500	5.500	184.257	504	711	82.914	301.386	173	301.559

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

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" o "SEA").

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, 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 4 maggio 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 società è dedicata allo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia. Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2026 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.

Alla data di predisposizione del presente documento l'azionariato è così suddiviso:

	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%

* Titolare di azioni di categoria A

2. CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2026 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2026. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto Economico.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese collegate sono analizzati 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 contabile. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo fair value, ridotto dei costi di vendita ed 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), ad 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 se fossero stati effettuati gli ammortamenti.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Nuovi principi contabili, interpretazioni e amendments adottati dal Gruppo

Classification and Measurement of Financial Instruments – Amendments to IFRS 9 and IFRS 7

Nel maggio 2024, l'IASB ha pubblicato Amendments to IFRS 9 and IFRS 7, Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments. Gli Amendments includono:

- chiarimenti sui requisiti per la recognition e la derecognition delle attività e passività finanziarie. In particolare, viene introdotta una scelta di principio contabile per la derecognition dal bilancio delle passività finanziarie regolate tramite un sistema di pagamento elettronico prima della data di regolamento;
- ulteriori indicazioni su come valutare i flussi di cassa contrattuali per le attività finanziarie con caratteristiche ESG e simili;
- chiarimenti su cosa si intende per "caratteristiche

senza rivalsa" e quali sono le caratteristiche degli strumenti collegati contrattualmente;

- introduzione di informazioni da fornire per gli strumenti finanziari con caratteristiche contingenti e requisiti di informativa aggiuntivi per gli strumenti azionari classificati al fair value tramite OCI.

Le modifiche non hanno avuto alcun impatto sul bilancio intermedio abbreviato del Gruppo.

Annual Improvements to IFRS accounting Standards – Volume 11

Nel luglio 2024, l'IASB ha emesso nove *amendments* di portata limitata nell'ambito della sua periodica revisione degli standard contabili IFRS. Gli *amendments* volti a migliorare la coerenza dell'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, IFRS 7 *Financial instruments: Disclosure and its accompanying Guidance on implementing IFRS 7*, IFRS 9 *Financial Instruments*, IFRS 10 *Consolidated Financial Statements* and IAS 7 *Statements of Cash Flows*.

Gli emendamenti non hanno avuto alcun impatto sul bilancio intermedio abbreviato del Gruppo.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2026 e al 30 giugno 2025, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 e delle relative Note

Esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale e Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico e Conto Economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato 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.

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, avendo la Società verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi, mantenendo un profilo di liquidità adeguato, anche grazie alle linee di credito committed già sottoscritte, in grado di consentire la copertura dei fabbisogni finanziari prospettici.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2026 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2026 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione EY S.p.A., revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA S.p.A. del 29 luglio 2026.

3. AREA DI CONSOLIDAMENTO E SUE VARIAZIONI

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale ed al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2026:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2026 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2025 (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	100.000	100.000
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

4. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2026 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2025 alla quale si rinvia.

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2026	% Possesso del Gruppo al 30/06/2026	% Possesso del Gruppo al 31/12/2025
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Vertical Gateway S.p.A.	Integrale	51%	51%
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%

5. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia di *risk management* del Gruppo 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 organizzative del Gruppo.

5.1 Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo 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 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 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 primo semestre 2026 il dato del credito complessivo è in linea rispetto al 2025.

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 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)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Crediti commerciali verso clienti	235.939	239.920
- di cui scaduto	122.126	136.517
Fondo svalutazione crediti commerciali	(94.796)	(95.790)
Crediti commerciali verso imprese collegate	16.681	14.343
Fondo svalutazione crediti verso collegate	0	(11)
Totale crediti commerciali netti	157.824	158.462

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
da meno di 180 giorni	21.775	36.716
da più di 180 giorni	100.351	99.801
Totale crediti commerciali scaduti	122.126	136.517

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 31 dicembre 2025 a seguito di maggiori incassi ricevuti da alcuni vettori.

Il fondo svalutazione crediti è coerente alle logiche descritte dall'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 a quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di overdue). Si è proceduto quindi con la costruzione di una provision matrix da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e i crediti 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 di credito affrontato dal Gruppo SEA.

5.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2026 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).

Al 30 giugno 2026 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio-lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio-lungo termine) e da linee di credito di hot money a copertura delle esigenze di tesoreria. I finanziamenti a medio-lungo termine al 30 giugno 2026 sono rappresentati 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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026			31 dicembre 2025		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2032	300.000	3,500%	2032	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2027 al 2040	169.312	2,76%	dal 2027 al 2040	141.657	2,52%
o/w a Tasso Fisso		31.852	2,18%		24.065	1,51%
o/w a Tasso Variabile(*)		137.460	2,89%		117.592	2,72%
Altri Finanziamenti Bancari		10.000	2,95%			
o/w a Tasso Fisso						
o/w a Tasso Variabile		10.000	2,95%			
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		479.312	3,23%		441.657	3,18%

(*) Include: 47,5 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio-lungo termine al 30 giugno 2026 è pari a 479.312 migliaia di euro, in aumento di 37.655 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025. Su tale variazione ha inciso (i) l'erogazione di 40.000 migliaia di euro relativi alla Linea BEI 2019 (ii) l'erogazione di 10.000 migliaia di euro relativi al nuovo Term Loan bancario sottoscritto a giugno 2026 e (iii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti in essere. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine è pari a 3,23%, in aumento di 5 bps rispetto a dicembre 2025. Su tale dinamica ha inciso l'aumento dei tassi di interesse nel corso del primo semestre 2026. Considerando il costo delle garanzie bancarie su alcuni dei finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,34%, in aumento di 2 bps rispetto a fine 2025. Al 30 giugno 2026, l'indebitamento a medio-lungo termine del Gruppo SEA a tasso variabile è pari al 31% mentre quello a tasso fisso è pari al 69% (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).

Al 30 giugno 2026 il Gruppo ha in essere i seguenti prestiti obbligazionari 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 01/22/32	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2968570684	7	01/22/2032	300	Fissa, Annuale	3,50%

Al 30 giugno 2026 il fair value dei debiti di Gruppo a medio-lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari a 483.586 migliaia di euro (in aumento rispetto al 31 dicembre 2025 in cui era pari a 467.523 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 i prestiti obbligazionari quotati nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2026;

- 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.

Al 30 giugno 2026 la liquidità del Gruppo SEA, pari a totali 29.228 migliaia di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA), è remunerata ad un tasso medio del 1,42%.

b) Rischio di cambio

Il Gruppo SEA 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 delle commodity energetiche, ovvero:

- gas (PSV), energia elettrica (PUN) e certificati EUA (*European Union Allowances*), attraverso le formule di indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto di energia elettrica e di energia termica sottoscritti dalla società. L'impatto economico di eventuali fluttuazioni dei prezzi è in parte limitato da fattori di *hedging* implicito, in particolare con riferimento all'energia elettrica e quindi all'esposizione al PUN.
- strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO₂, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

SEA ha mitigato nel 2025 tale rischio mediante l'utilizzo delle opzioni di fixing previste all'interno dei contratti commerciali e, dal 2026, ha introdotto l'utilizzo di strumenti finanziari derivati. Nel corso del primo semestre 2026, sono stati sottoscritti strumenti di copertura di tipo *swap*, limitatamente alla commodity gas (PSV). Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio di prezzo del gas (PSV) in essere al 30/06/2026 e il relativo Fair Value (contabilizzato secondo la metodologia cash flow hedge).

Fair Value										Variazione del fair Value		
Strumento	Sotto-stante	Tasso applicato	Data di stipula	Data di decorrenza	Data di scadenza	Quantità (MWh)	Prezzo (€/MWh)	Importo nozionale coperto (migliaia di euro)	al 30/06/2026 (migliaia di euro)	al 31/12/2025 (migliaia di euro)	a OCI (migliaia di euro)	a CE ^(*) (migliaia di euro)
Commodity Swap	Natural GAS-PSV	SEA paga il prezzo fisso e riceve la media mensile dell'indice PSV	17/04/2026	01/05/2026	31/12/2026	29.400	44,15	1.298	23	0	23	0
			30/04/2026	01/05/2026	31/12/2026	40.560	48,70	1.975	(77)	0	(77)	0
			07/05/2026	01/06/2026	31/08/2026	14.640	45,30	663	5	0	5	0
			28/05/2026	01/06/2026	30/06/2026	3.600	49,10	177	0	0	0	0
			15/06/2026	01/07/2026	30/09/2026	14.760	46,55	687	(5)	0	(5)	0
			Totale (**)					102.960	46,62	4.800	(54)	0
di cui derivati con fair value attivo									28	0		
di cui derivati con fair value passivo									(81)	0		

(*) La tabella non include gli importi relativi ai differenziali mensili incassati/pagati sui contratti Swap registrati nel conto economico fra i costi operativi

(**) Il Fair Value è rappresentato escludendo i ratei relativi alla posizione di credito/debito a breve verso la controparte finanziaria, il cui settlement è stato effettuato nei primi giorni del mese di luglio 2026.

5.3 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 30 giugno 2026 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 370 milioni di euro, di cui (i) 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte a giugno 2026 per rifinanziare anticipatamente le linee RCF in scadenza ad agosto 2027, interamente disponibili ed in scadenza a giugno 2031 (ii) 90 milioni relativi al nuovo Term Loan sottoscritto sempre a giugno 2026 disponibile sino a giugno 2027 e (iii) 30 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI sottoscritta nel 2019 e la cui disponibilità è in scadenza a dicembre 2026. Si segnala che il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori 112 milioni di euro di linee revocabili di tesoreria (Hot Money e scoperto di cassa), di cui 60 milioni di euro utilizzate al 30 giugno 2026.

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 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025:

Passività al 30 giugno 2026

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	98,3	59,9	65,0	420,6	643,8
Passività per leasing (Debito Finanziario)	3,0	6,6	1,6	1,0	12,2
Debiti commerciali	190,1				190,1
Totale debito	291,4	66,5	66,6	421,6	846,1

Passività al 31 dicembre 2025

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,3	59,2	48,1	393,7	540,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	3,0	5,6	3,4	1,6	13,6
Debiti commerciali	226,9				226,9
Totale debito	269,2	64,8	51,5	395,3	780,8

Al 30 giugno 2026, i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dagli utilizzi in essere delle linee a breve termine (Hot Money), dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI nei successivi 12 mesi, nonché dagli interessi maturati nel periodo sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili risultano adeguate a garantire la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA, assicurando al contempo la copertura dei fabbisogni di medio-lungo termine.

5.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti.

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

- a)** Ipotesi: si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025, 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.

Di seguito si riportano i risultati della sensitivity analysis condotta:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026		30 giugno 2025	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-326,22	326,22	-1.356,26	1.356,26
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	170,61	-170,61	187,66	-187,66

⁽¹⁾ + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

⁽²⁾ + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

Il minor impatto della sensitivity dei proventi attivi nel primo semestre 2026 rispetto al primo semestre 2025 è dovuto alla minore giacenza media di liquidità. Nel 2025, infatti, la liquidità era temporaneamente più elevata per effetto dell'emissione del nuovo bond a gennaio, i cui proventi sono stati successivamente impiegati per il rimborso del prestito obbligazionario a luglio 2025.

6. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025 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.

	30 giugno 2026				Totale
	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	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		64.912			64.912
Crediti commerciali		157.824			157.824
Crediti per imposte		122			122
Altri crediti correnti		25.214			25.214
Crediti finanziari correnti		-			-
Altre attività finanziarie non correnti		4.400			4.400
Cassa e disponibilità liquide		29.528			29.528
Altre attività finanziarie correnti		3.300	28		3.328
Totale	1	285.300	28		285.329
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				455.395	455.395
- di cui debito verso obbligazionisti				298.736	298.736
Passività finanziarie non correnti per leasing				9.241	9.241
Altri debiti non correnti				1.507	1.507
Debiti commerciali				190.077	190.077
Debiti per imposte dell'esercizio				17.842	17.842
Altri debiti correnti				279.729	279.729
Passività finanziarie correnti esclusi leasing			81	87.996	88.077
Passività finanziarie correnti per leasing				2.968	2.968
Totale			81	1.044.755	1.044.836

	31 dicembre 2025				Totale
	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	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		47.142			47.142
Crediti commerciali		158.462			158.462
Crediti per imposte		256			256
Altri crediti correnti		14.840			14.840
Crediti finanziari correnti		60.289			60.289
Altre attività finanziarie non correnti		4.400			4.400
Cassa e disponibilità liquide		78.448			78.448
Altre attività finanziarie correnti		3.300			3.300
Totale	1	367.137			367.138
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				414.924	414.924
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.674	10.674
- di cui debito verso obbligazionisti				298.637	298.637
Altri debiti non correnti				3.014	3.014
Debiti commerciali				226.907	226.907
Debiti per imposte dell'esercizio				10.695	10.695
Altri debiti correnti				267.256	267.256
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				35.879	35.879
Passività finanziarie correnti per leasing				2.956	2.956
Totale				972.305	972.305

7. 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 2025 e 30 giugno 2026.

	30 giugno 2026		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
(in migliaia di euro)			
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati attivi (altre attività finanziarie correnti)		28	
Strumenti finanziari derivati passivi (passività finanziarie correnti)		(81)	
31 dicembre 2025			
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
(in migliaia di euro)			
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati attivi (altre attività finanziarie correnti)			

8. NOTE ESPLICATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2025 al 30 giugno 2026.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite/ eliminazioni	Ammortamenti	30 giugno 2026
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.875.749	1.008	30.567	(7.526)		1.899.798
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	79.225	38.127	(30.574)			86.778
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	113.853		3.295		(38)	117.110
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.762	2.544	(3.295)			8.011
Altre	17.897				(81)	17.816
Totale valore lordo	2.095.486	41.679	(7)	(7.526)	(118)	2.129.513
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(959.236)		4	7.228	(27.181)	(979.185)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(104.956)				(2.430)	(107.386)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(1.079.520)	0	4	7.228	(29.611)	(1.101.899)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	916.513	1.008	30.571	(298)	(27.181)	920.613
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	79.225	38.127	(30.574)			86.778
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	8.897		3.295		(2.468)	9.724
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.762	2.544	(3.295)			8.011
Altre	2.569				(81)	2.488
Totale valore netto	1.015.966	41.679	(3)	(298)	(29.729)	1.027.614

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 920.613 migliaia di euro al 30 giugno 2026 e per 916.513 migliaia di euro al 31 dicembre 2025. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2026 è pari 27.181 migliaia di euro.

Le riclassifiche a beni in concessione sono riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere realizzate nel 2026 ed a quelle non ancora completate nel precedente esercizio.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.17.

Nel primo semestre del 2026, gli interventi realizzati presso l'aeroporto di Malpensa hanno avuto l'obiettivo di garantire l'efficienza del patrimonio infrastrutturale di SEA, migliorare la qualità dei servizi e potenziare le funzionalità operative. Le attività hanno interessato l'intero sedime aeroportuale, con particolare focus sui Terminal 1 e 2, attraverso interventi mirati all'aggiornamento degli impianti, all'ottimizzazione dei flussi passeggeri e al potenziamento delle dotazioni tecniche a supporto delle operazioni aeroportuali. In particolare, sono state completate le attività sul Terminal 1 che hanno permesso di accogliere atleti e passeggeri durante il periodo olimpico.

Come illustrato per lo scalo di Malpensa, anche presso l'aeroporto di Linate sono stati realizzati interventi volti a garantire l'efficienza del patrimonio infrastrutturale e a migliorare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, oltre a potenziare le funzionalità operative.

Per il dettaglio degli investimenti realizzati nell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 9.724 migliaia di euro al 30 giugno 2026, si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari a 2.468 migliaia di euro.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2025 al 30 giugno 2026.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite/ eliminazioni	Ammortamenti	30 giugno 2026
Valore lordo						
Beni immobili	138.464		1.184			139.648
Impianti e macchinari	9.932	451	334			10.717
Attrezzature industriali e commerciali	45.790	4.695				50.485
Altri beni mobili	92.697	986	3.944			97.627
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.525	6.847	(5.455)			13.917
Totale valore lordo	299.408	12.979	7	0	0	312.394
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(66.982)		(5)	2	(1.775)	(68.760)
Impianti e macchinari	(5.722)		1		(336)	(6.057)
Attrezzature industriali e commerciali	(43.681)				(740)	(44.421)
Altri beni mobili	(69.611)				(3.135)	(72.746)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(185.996)	0	(4)	2	(5.986)	(191.984)
Valore netto						
Beni immobili	71.482		1.179	2	(1.775)	70.888
Impianti e macchinari	4.212	451	335		(336)	4.663
Attrezzature industriali e commerciali	2.110	4.695			(740)	6.065
Altri beni mobili	23.086	986	3.944		(3.135)	24.881
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.525	6.847	(5.455)			13.917
Totale valore netto	113.415	12.979	3	2	(5.986)	120.414

Il valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali si incrementa di 6.999 migliaia di euro.

Gli incrementi comprendono principalmente l'acquisto da parte della capogruppo SEA, per 12.247 migliaia di euro, di mezzi per l'assistenza ai passeggeri (ambulift, carrelli), di automezzi per il trasporto passeggeri (bus), mezzi de-icer e di arredi. La quota residua comprende gli investimenti di SEA Prime in ambito di aviazione generale.

8.3 Diritto d'uso beni in leasing

La voce "Diritto 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 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 30 giugno 2026 è pari a 11.055 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.589 migliaia di euro.

Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 e ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing aventi caratteristiche simili.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2025 al 30 giugno 2026.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2026
Valore Lordo						
Attrezzatura varia e minuta	2.769			(7)		2.762
Automezzi	16.112	191	(33)	(381)		15.889
Mezzi di Carico e Scarico	371			(245)		126
Terreni	5.311					5.311
Totale valore lordo	24.563	191	(33)	(633)		24.088
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Attrezzatura varia e minuta	(1.630)			7	(191)	(1.814)
Automezzi	(7.634)		33	355	(1.161)	(8.407)
Mezzi di Carico e Scarico	(365)			245	(6)	(126)
Terreni	(2.455)				(231)	(2.686)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(12.084)	0	33	607	(1.589)	(13.033)
Valore netto						
Attrezzatura varia e minuta	1.139				(191)	948
Automezzi	8.478	191		(26)	(1.161)	7.482
Mezzi di Carico e Scarico	6				(6)	0
Terreni	2.856				(231)	2.625
Totale valore netto	12.479	191	0	(26)	(1.589)	11.055

8.4 Investimenti immobiliari

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo.

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento e svalutazioni	(4.031)	(4.031)
Totale investimenti immobiliari netti	103	103

Movimentazione Fondo Ammortamento e svalutazioni

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Valore iniziale	(4.031)	(4.029)
Ammortamento e svalutazioni	0	(2)
Valore finale	(4.031)	(4.031)

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2025 al 30 giugno 2026 della voce "Partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2026
	31 dicembre 2025	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	
SACBO SpA	53.983	3.944	(1.163)	56.764
Dufrital SpA	19.093	2.330	(8.532)	12.891
Areas Food Services Srl	1.906	260		2.166
Totale	74.982	6.534	(9.695)	71.821

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Il patrimonio netto rettificato delle partecipazioni collegate di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2026 ammonta a 71.821 migliaia di euro rispetto a 74.982 migliaia di euro al 31 dicembre 2025.

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
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:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2026
	31 dicembre 2025	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	1	-	-	1

8.7 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive nette:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Imposte anticipate attive	77.479	77.678
Imposte differite passive	(3.955)	(3.911)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	73.524	73.767

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2026 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2026
Imposte anticipate attive	77.678	(249)	50	77.479
Imposte differite passive	(3.911)	(78)	34	(3.955)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	73.767	(327)	84	73.524

Le imposte differite attive, prevalentemente calcolate sui fondi rischi e fondo di ripristino, si riducono di 243 migliaia di euro passando da 73.767 a 73.524 migliaia di euro.

8.8 Altre attività finanziarie non correnti

In data 11 febbraio 2025 SEA ha concluso l'operazione di trasferimento alla società dnata Aviation Services Limited dell'intera partecipazione detenuta in dnata SpA, pari al 30% del capitale sociale. L'importo di 4.400 migliaia di euro rappresenta la quota non corrente da incassare dalla controparte.

8.9 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 64.912 migliaia di euro al 30 giugno 2026 (47.142 migliaia di euro al 31 dicembre 2025), si riferiscono principalmente all'attività relativa all'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

8.10 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.036	6.003
Fondo obsolescenza magazzino	(956)	(1.064)
Totale rimanenze	5.080	4.939

La voce è composta prevalentemente da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali.

Al 30 giugno 2026 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari, al 30 giugno 2026, a 956 migliaia di euro (1.064 migliaia di euro al 31 dicembre 2025).

8.11 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Crediti commerciali verso clienti	141.143	144.130
Crediti commerciali verso imprese collegate	16.681	14.332
Totale crediti commerciali netti	157.824	158.462

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate 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)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Fondo iniziale	(95.801)	(96.736)
(Incrementi)/scioglimenti	630	(1.593)
Utilizzi	375	2.528
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(94.796)	(95.801)

La riduzione netta è legata alla valutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito come previsto dall'IFRS 9.

8.12 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Crediti per imposte	122	256
Altri crediti correnti	25.214	14.840
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	25.336	15.096

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Altri crediti	8.227	3.356
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	882	29
Anticipi verso compagnie assicurative	1.024	699
Crediti per incassi vari	549	756
Crediti per dividendi da incassare	14.532	10.000
Totale altri crediti correnti	25.214	14.840

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 25.214 migliaia di euro al 30 giugno 2026 (14.840 migliaia di euro al 31 dicembre 2025) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali 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 rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti per dividendi da incassare al 30 giugno 2026 sono relativi ai dividendi deliberati dall'Assemblea dei Soci di Areas Food Services del 18 dicembre 2025 e di Dufrital del 23 aprile 2026.

8.13 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" è pari a zero al 30 giugno 2026. L'importo di euro 60.289 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 includeva la liquidità investita dalla Capogruppo SEA in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata senza penali sul capitale investito.

8.14 Altre attività finanziarie correnti

Il saldo delle "Altre attività finanziarie correnti" al 30 giugno 2026 ammonta a 3.328 migliaia di euro, di cui 3.300 migliaia di euro rappresenta la quota corrente da incassare, relativamente all'operazione di cessione della partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling), pari al 30% del capitale sociale, conclusasi in data 11 febbraio 2025. L'ammontare complessivo del credito vantato al 31 dicembre 2025 nei confronti della controparte ammonta a 7.700 migliaia di euro. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.8.

8.15 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)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Depositi bancari e postali	29.484	78.393
Denaro e valori in cassa	44	55
Totale	29.528	78.448

La voce cassa e disponibilità liquide al 30 giugno 2026 è in diminuzione di 48.964 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2025.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

8.16 Patrimonio Netto

Al 30 giugno 2026 il capitale sociale della SEA S.p.A. ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari ad euro 0,11 per azione.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2025	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2026
Bilancio della Capogruppo	370.314	(220.000)	(255)	89.254	239.313
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	9.885	(8)		(3.394)	6.483
Rettifiche per valutazione equity collegate	63.170			(3.160)	60.010
Altre scritture di consolidamento	(4.431)			184	(4.247)
Bilancio Consolidato	438.938	(220.008)	(255)	82.884	301.559
Patrimonio Netto di terzi	211	(8)		(30)	173
Patrimonio Netto di Gruppo	438.727	(220.000)	(255)	82.914	301.386

8.17 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri" si dettaglia come segue:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	(Proventi)/oneri finanziari da attualizzazione	30 giugno 2026
Fondo di ripristino e sostituzione	211.514	17.253	(24.617)		4.335	208.485
Fondo oneri futuri	15.658	81	(75)	(255)		15.409
Totale fondo rischi e oneri	227.172	17.334	(24.692)	(255)	4.335	223.894

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 208.485 migliaia di euro al 30 giugno 2026 (211.514 migliaia di euro al 31 dicembre 2025), 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 del periodo è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture di volo dell'aeroporto di Malpensa e le opere di ripristino dei terminal.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	Accantonamen- ti/Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2026
Accantonamenti in materia di lavoro	4.405	22	(7)	(153)	4.267
Rischi fiscali	1.506				1.506
Fondi diversi	9.747	59	(68)	(102)	9.636
Totale fondo oneri futuri	15.658	81	(75)	(255)	15.409

La voce "Fondi diversi" per 9.636 migliaia di euro al 30 giugno 2026 è composta principalmente dai seguenti elementi:

- 6.484 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 771 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.

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.

8.18 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Fondo iniziale	24.374	26.161
(Proventi)/oneri finanziari	416	796
Utilizzi	(283)	(1.180)
(Utili) / perdite attuariali	144	(578)
Altri movimenti		(825)
Totale Fondi relativi al personale	24.651	24.374

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, che hanno determinato il significativo impatto in termini di perdite attuariali, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Tasso annuo di attualizzazione	3,43%	3,37%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate.

8.19 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026		31 dicembre 2025	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti a breve verso banche	60.012			
Finanziamenti a lungo termine	22.032	156.659	24.721	116.287
Debito per oneri su finanziamento	1.378		1.291	
Fair value derivati	81			
Debiti verso banche	83.503	156.659	26.012	116.287
Debiti verso obbligazionisti		298.736		298.637
Debiti per oneri su obbligazioni	4.574		9.867	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.968	9.241	2.956	10.674
Debiti verso altri finanziatori	7.542	307.977	12.823	309.311
Totale passività correnti e non correnti	91.045	464.636	38.835	425.598

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2026 da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dal prestito obbligazionario Bond SEA 01/2032, dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 71% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 13% in scadenza nei prossimi 12 mesi) e dal nuovo Term Loan bancario, e da indebitamento a breve termine riconducibile principalmente alle linee di Hot Money erogate per le esigenze di tesoreria.

Si segnala che al 30 giugno 2026 il 38% 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 30 giugno 2026 e al 31 dicembre 2025:

Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
A. Disponibilità Liquide	(29.528)	(78.448)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	-	(60.289)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(29.528)	(138.737)
E. Debito finanziario corrente	69.013	14.113
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.032	24.721
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	91.045	38.834
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	61.517	(99.903)
I. Debito finanziario non corrente	165.900	126.962
J. Strumenti di debito	298.736	298.637
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	464.636	425.599
M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)	526.153	325.696
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		
O. Totale indebitamento finanziario netto (M+N)	526.153	325.696

Al 30 giugno 2026 l'indebitamento finanziario netto, pari a 526.153 migliaia di euro, registra un aumento di 200.457 migliaia di euro rispetto a fine 2025 (pari a 325.696 migliaia di euro).

La favorevole dinamica del cash-flow operativo del primo semestre 2026 ha permesso di finanziare totalmente gli investimenti e, parzialmente, la distribuzione ai soci di dividendi per 220 milioni di euro (di cui 198 milioni di dividendo ordinario e 22 milioni di euro relativi alla distribuzione di riserve disponibili).

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2026 hanno influito:

- a) la dinamica della liquidità, in riduzione per effetto dell'assorbimento di cassa registrato nel corso del primo semestre 2026
- b) l'erogazione di nuovi finanziamenti Term Loan per 50.000 migliaia di euro, finalizzata alla copertura dei fabbisogni strutturali di medio-lungo termine del Gruppo SEA;
- c) l'erogazione di linee Hot Money per 60.000 migliaia di euro, finalizzata alla gestione delle esigenze di tesoreria di breve termine;
- d) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2026 sono state pari a 12.345 migliaia di euro);

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. Le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2026 rispettivamente a 2.968 migliaia di euro e 9.241 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota "Diritto 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 30 giugno 2026 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 30 giugno 2026 è pari a 208.485 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.17;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 30 giugno 2026 è pari a 2.381 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.17;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 30 giugno 2026 a 24.651 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.18.
- ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente.
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.453 migliaia di euro. 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 8.21.
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 30 giugno 2026 sono descritte al paragrafo 13.

8.20 Altri debiti non correnti

Gli altri debiti non correnti, al 30 giugno 2026, ammontano a 1.507 migliaia di euro (3.014 migliaia di euro al 31 dicembre 2025) e sono relativi alla quota non corrente dei debiti tributari relativi all'affrancamento, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 192/2024, delle riserve in sospensione d'imposta iscritte nel bilancio della Capogruppo SEA.

8.21 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Debiti verso fornitori	181.044	217.704
Acconti	1.171	1.159
Debiti verso imprese collegate	7.862	8.044
Totale debiti commerciali	190.077	226.907

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 30 giugno 2026 ammontano a 1.171 migliaia di euro (1.159 migliaia di euro al 31 dicembre 2025).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2026 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.453 migliaia di euro (625 migliaia di euro al 31 dicembre 2025).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

8.22 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 17.842 migliaia di euro al 30 giugno 2026 (10.695 migliaia di euro al 31 dicembre 2025), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.539	4.200
Debiti per imposte dirette	4.017	2.724
Debiti IVA	7.470	1.663
Altri debiti di natura fiscale	2.816	2.108
Totale debiti per imposte dell'esercizio	17.842	10.695

8.23 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la composizione della voce "Altri debiti":

Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	275	218
Servizi antincendio aeroportuali	113.121	110.009
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	52.550	50.929
Altri debiti diversi	57.217	47.546
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	14.607	16.487
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	22.243	21.498
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.759	13.350
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.407	3.007
Depositi cauzionali di terzi	4.191	3.886
Debiti verso altri per trattenute c/dip	149	145
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	71	63
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	139	118
Totale Altri debiti	279.729	267.256

La voce "Altri debiti" passa da 267.256 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 a 279.729 migliaia di euro al 30 giugno 2026.

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, n. 357/2015, n. 207/2024.

La voce "Altri debiti diversi" si riferisce per 39.986 migliaia di euro (35.129 migliaia di euro al 31 dicembre 2025) ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

9. NOTE AL CONTO ECONOMICO

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2026 e al 30 giugno 2025.

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2026	Primo semestre 2025
Aviazione Commerciale Passeggeri	351.961	354.982
Aviazione Commerciale Cargo	20.264	27.904
Aviazione Generale	16.709	11.674
Altri Business	25.822	24.193
Totale Ricavi di gestione	414.757	418.753

Ricavi di Aviazione Commerciale Passeggeri

Aviazione Commerciale Passeggeri

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2026	Primo semestre 2025
Diritti e infrastrutture centralizzate	154.492	180.298
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	34.024	23.903
Utilizzo spazi in regime regolamentato	4.973	6.531
Totale Aviation	193.489	210.732
Retail	81.308	76.914
Parcheggi	38.627	36.776
Servizi premium	19.457	19.618
Altri servizi	19.081	10.942
Totale Non Aviation	158.472	144.250
Totale Aviazione Commerciale Passeggeri	351.961	354.982

I ricavi di aviazione commerciale registrano un decremento rispetto al periodo di confronto. Per i commenti si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi retail:

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2026	Primo semestre 2025
Negozi	42.370	39.316
Food & Beverage	19.266	18.144
Noleggio Auto	13.565	13.077
Banche	6.106	6.377
Totale Ricavi Retail	81.308	76.914

Ricavi di Aviazione Commerciale Cargo

Aviazione Commerciale Cargo

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2026	Primo semestre 2025
Aviation	8.640	16.439
Non Aviation	11.624	11.465
Totale Aviazione Commerciale Cargo	20.264	27.904

Ricavi di Aviazione generale

I ricavi di gestione 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.

Aviazione Generale

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2026	Primo semestre 2025
Aviation	9.043	5.791
Non Aviation	7.665	5.883
Totale Aviazione Generale	16.709	11.674

I ricavi da Altri business, che includono principalmente la fornitura di servizi operativi, ICT e amministrativi ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, ammontano a 25.822 migliaia di euro (24.193 migliaia di euro al 30 giugno 2025).

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 17.597 migliaia di euro al 30 giugno 2025 a 33.712 migliaia di euro al 30 giugno 2026. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di migioria della struttura.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Salari, stipendi e oneri sociali	88.974	72.630
Trattamento fine rapporto	3.933	2.853
Altri costi del lavoro	3.676	2.809
Totale	96.583	78.292

Nel primo semestre 2026 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 18.291 migliaia di euro (+23,4%) rispetto al primo semestre 2025, passando da 78.292 migliaia di euro a 96.583 migliaia di euro.

La variazione riflette prevalentemente gli effetti economici derivanti dal rinnovo del CCNL, scaduto nel 2022 e applicato con decorrenza 1°luglio 2025, nonché il rilascio effettuato nel primo semestre 2025 degli accantonamenti riferiti alle competenze maturate negli esercizi antecedenti al 2025 e pari a 11.538 migliaia di euro. Ha inoltre contribuito, in misura minore, la crescita dell'organico operativo, determinata anche da una diversa configurazione del modello di erogazione delle attività tra risorse interne e servizi esternalizzati.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.576 del primo semestre 2025 a 2.711 del primo semestre 2026.

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2026	%	1° semestre 2025	%
Dirigenti	49	1,8%	49	1,9%
Quadri	271	10,0%	260	10,1%
Impiegati	1.630	60,1%	1.513	58,8%
Operai	591	21,8%	590	22,9%
Totale dipendenti subordinati	2.541	93,7%	2.412	93,6%
Dipendenti somministrati	170	6,3%	164	6,4%
Totale dipendenti	2.711	100%	2.576	100%

Dipendenti HDC a fine periodo

	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Totale dipendenti	2.897	2.783

9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "Materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito riportata.

Costi per materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	5.762	5.798
Variazione delle rimanenze	(141)	69
Totale	5.621	5.867

Al 30 giugno 2026 i costi per materiali di consumo hanno registrato un decremento di 246 migliaia di euro (-4,2%) rispetto al corrispondente periodo del 2025, passando da 5.867 migliaia di euro a 5.621 migliaia di euro, per effetto principalmente della variazione delle rimanenze.

9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Costi per gestione infrastrutture	45.258	45.956
Canoni pubblici	23.381	22.745
Costi di manutenzione ordinaria	23.865	23.136
Costi per servizi al passeggero	12.044	10.996
Pulizia	9.207	7.591
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	487	456
Altri costi	27.745	27.978
Totale altri costi operativi	141.987	138.858

Nei primi sei mesi del 2026 gli altri costi operativi sono aumentati di 3.129 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2025, passando da 138.858 migliaia di euro a 141.987 migliaia di euro.

La voce "Costi per gestione infrastrutture" comprende principalmente utenze, gestione parcheggi e spese di vigilanza.

La voce "Canoni pubblici" comprende il canone concessorio verso lo stato, costi per servizio antincendio negli aeroporti, canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza, canoni e concessioni a enti diversi.

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 16.600 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2025 a 31.804 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2026.

Questi rappresentano, ai sensi dell'IFRIC 12, il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti	(630)	(1.497)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(174)	(160)
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	(804)	(1.657)

Al 30 giugno 2026 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo positivo per il conto economico pari a 804 migliaia di euro (saldo positivo per 1.657 migliaia di euro al 30 giugno 2025).

Nei primi sei mesi del 2026 e del 2025, gli scioglimenti dei fondi per oneri futuri e crediti sono superiori agli accantonamenti.

Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

9.8 Accantonamento fondo ripristino e sostituzione

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	17.253	28.139

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 28.139 migliaia di euro al 30 giugno 2025 e a 17.253 migliaia di euro al 30 giugno 2026 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel primo semestre 2025 la revisione del piano di investimenti aveva portato all'aumento dell'accantonamento del periodo.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	29.729	27.019
Ammortamento immobilizzazioni materiali	5.986	4.325
Ammortamento invest. immobiliari		1
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.589	1.694
Totale ammortamenti	37.304	33.039

Nei primi sei mesi del 2026 gli ammortamenti si incrementano di 4.265 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2025.

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette principalmente il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali dei nuovi cespiti entrati in esercizio nel secondo semestre del 2025 e primo semestre 2026.

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)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
SACBO SpA	3.944	1.267
Dufrital SpA	2.331	3.216
Areas Food Services Srl	260	913
Altri proventi	36	68
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	6.571	5.464

Nel primo semestre 2026 i proventi da partecipazioni ammontano a 6.571 migliaia di euro (proventi da partecipazioni pari a 5.464 migliaia di euro nel primo semestre 2025).

La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Nel confronto con il periodo precedente si registra un miglioramento dell'effetto a conto economico per il Gruppo SEA. Tale miglioramento è imputabile principalmente al risultato positivo della collegata SACBO per effetto del riconoscimento di componenti straordinarie di ricavo iscritte nel primo semestre 2026.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Utili su cambi	1	9
Interessi attivi c/c bancari	724	1.262
Interessi attivi diversi	541	5.864
Totale proventi finanziari	1.266	7.135
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(6.885)	(12.313)
Commissioni su finanziamenti	(858)	(859)
Perdite su cambi	(3)	(2)
Oneri finanziari su TFR	(416)	(392)
Oneri finanziari su Leasing	(168)	(185)
Altri	(370)	(320)
Totale oneri finanziari	(8.700)	(14.071)
Effetto netto attualizzazioni	(3.863)	(3.149)
Totale proventi (oneri) finanziari	(11.297)	(10.085)

Gli oneri finanziari netti al 30 giugno 2026 ammontano a 11.297 migliaia di euro mentre al 30 giugno 2025 erano pari a 10.085 migliaia di euro, in incremento di 1.212 migliaia di euro. Su tale andamento ha inciso l'emissione a gennaio 2025 da parte della società di un nuovo Bond da 300 milioni di euro finalizzato a rifinanziare il bond outstanding in scadenza nel corso dell'anno. Per tale ragione gli oneri finanziari del primo semestre 2025 sono stati penalizzati dal negative carry associato all'operazione. Tuttavia, nel medesimo periodo, tale impatto è stato più che compensato dai proventi finanziari derivanti dall'impiego della liquidità temporaneamente in eccesso sui conti correnti della società in strumenti monetari ad elevata flessibilità finanziaria che hanno garantito adeguata remunerazione. Il Bond in scadenza è stato rimborsato a luglio 2025.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	1° semestre 2025
Imposte correnti	30.784	35.873
Imposte differite/(anticipate)	327	1.132
Totale	31.111	37.005

Nei primi sei mesi del 2026 le imposte del Gruppo sono pari a 31.111 migliaia di euro, rispetto all'importo di 37.005 migliaia di euro al 30 giugno 2025.

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica:

(in migliaia di euro)	1° semestre 2026	%	1° semestre 2025	%
Utile prima delle imposte	113.995		132.591	
Imposte sul reddito teoriche	27.359	24,0%	31.822	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(3.448)	-3,0%	(3.870)	-2,9%
IRAP	4.411	3,9%	6.007	4,5%
Altro	2.789	2,4%	3.046	2,3%
Totale	31.111	27,3%	37.005	27,9%

Il Tax Rate della Semestrale Consolidata al 30 giugno 2026 è tendenzialmente allineato al nominale. La diminuzione delle imposte totali è simmetrica al decremento dell'utile ante imposte.

L'aliquota IRES per la Capogruppo è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA S.p.A. è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

9.13 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto del periodo attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto, il risultato base per azione al 30 giugno 2026 risulta pari a euro 0,33 (risultato netto di periodo positivo per 82.914 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2025 risulta pari a euro 0,38 (risultato netto di periodo positivo per 95.616 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.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con Parti correlate al 30 giugno 2026 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2026				
	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	975		645	1.376	7.103
Dufrital	12.716	8.532	1.155	28.840	
Areas Food Services	2.990	6.000	6.063	10.195	5.345
Totale parti correlate	16.681	14.532	7.862	40.411	12.448
Totale voce di bilancio	157.824	25.214	190.077	414.757	244.191
% sul totale voce di bilancio	10,57%	57,64%	4,14%	9,74%	5,10%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 7.103 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata

Per il dettaglio dei Proventi (oneri) da partecipazioni si rimanda al paragrafo 9.10.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2026, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2026				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(7.063)		(7.063)	81.152	-8,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	5.199		5.199	(54.689)	-9,5%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(219.942)	(219.942)	(75.383)	291,8%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2026, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi alla 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);

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

Nel corso del primo semestre 2026 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 8.532 migliaia di euro.

Nel corso del primo semestre 2026 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 1.199 migliaia di euro.

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO ^(*)	1.047	608	1.734	6.946
Dufrital	10.444	684	25.256	
Areas Food Services	3.249	6.169	9.914	5.507
Totale parti correlate	14.740	7.461	36.904	12.453
Totale voce di bilancio	168.942	197.423	418.753	223.017
% sul totale voce di bilancio	8,72%	3,78%	8,81%	5,58%

^(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2025, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2025				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(202)		(202)	96.614	-0,2%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	10.057		10.057	(17.914)	-56,1%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(223.857)	(223.857)	204.317	-109,6%

11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2026 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 348 migliaia di euro (304 migliaia di euro al 30 giugno 2025).

12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2026 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 139 migliaia di euro (152 migliaia di euro al 30 giugno 2025).

13. IMPEGNI E GARANZIE

13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 143.411 migliaia di euro al 30 giugno 2026, 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)	30 giugno 2026	31 dicembre 2025
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	70.638	79.414
Realizzazione dell'ampliamento nord del Terminal 1 di Malpensa (T1-XL)	10.508	58.217
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo, impianti AVL e viabilità di Linate e Malpensa	18.683	33.488
Interventi di ampliamento terminal, opere civili, impiantistiche e parcheggi di aviazione generale	102	2.388
Manutenzione e sostituzione degli impianti di trasporto delle persone di Linate e Malpensa	22.400	22.400
Realizzazione opere su sistemi di gestione, automazione e controllo delle reti di distribuzione e del sistema elettrico di Linate e Malpensa	20.606	21.612
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	474	474
Totale impegni per progetto	143.411	217.993

13.2 Garanzie

Al 30 giugno 2026 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari a 26.250 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 41.000 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;
- 419 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

14. STAGIONALITÀ

Il business del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo estivo e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali.

15. PASSIVITÀ POTENZIALI E CONTENZIOSO

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti commerciali (Nota 8.11) e rischi operativi (Nota 8.17).

16. ATTIVITÀ POTENZIALI

Al 30 giugno 2026 non vi sono attività potenziali.

17. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2026 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

18. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Primo semestre 2026: eventi di rilievo".

19. ALTRE INFORMAZIONI

In data 28 aprile 2026 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2025 pari a euro 197.819.872,07 nel seguente modo:

- euro 197.800.000,00 a titolo dividendo, per un importo pari a euro 0,7912 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, con accredito del supero a Riserva Straordinaria;
- euro 19.872,07 a Riserva Straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a euro 22.200.000,00 corrispondente a euro 0,0888 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, restando il supero allocato nella riserva di provenienza.

20. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

**Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno
2026**

**Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio
consolidato semestrale abbreviato**



EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli Azionisti della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e controllate (Gruppo SEA) al 30 giugno 2026. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

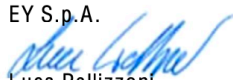
Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2026 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea.

Milano, 30 luglio 2026

EY S.p.A.


Luca Pellizzoni
(Revisore Legale)

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 3.000.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. 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



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 2025 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



MilanAirports