



# **RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE**

## **AL 30 GIUGNO 2025**

# Indice

---

<b>1</b>	<b>Dati di sintesi e informazioni generali</b>
2	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
3	Organi sociali
4	I numeri del Gruppo SEA
<b>7</b>	<b>Relazione sulla gestione</b>
8	Primo semestre 2025: eventi di rilievo
9	Quadro economico di riferimento
12	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
13	Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari
26	Indicatori Alternativi di Performance
27	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2025
28	Evoluzione prevedibile della gestione
29	Risk Management Framework
34	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2025
40	Altre informazioni
<b>41</b>	<b>Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato</b>

**DATI DI SINTESI**

**E INFORMAZIONI**

**GENERALI**

## STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

### PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2025



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

Si evidenzia che la partecipazione nella società Airport Handling SpA è stata ceduta in data 11 febbraio 2025.

## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

---

**Presidente**

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

---

**Amministratore Delegato e Direttore Generale**

Armando Brunini

---

**Amministratori**

Daniela Mainini <sup>(1)(5)</sup>  
Luca Angelo Allievi <sup>(2)(3)</sup>  
Franco Maria Antonio D'Alfonso <sup>(3)(4)</sup>  
Daniele De Giovanni <sup>(2)</sup>  
Roberta Neri <sup>(2)(3)</sup>

### COLLEGIO SINDACALE

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

---

**Presidente**

Simona Vittoriana Cassarà

---

**Sindaci effettivi**

Alessandro Cafarelli  
Stefania Chiaruttini  
Daniele Angelo Contessi  
Luigi Di Marco

---

**Sindaci supplenti**

Federica Mantini  
Giacomo Alberto Bermone

### SOCIETÀ DI REVISIONE

EY SpA \*

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

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

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

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

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

\* Nominata dall'assemblea del 28 aprile 2023

## I NUMERI DEL GRUPPO SEA

### PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2025 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre 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 2025 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; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale.

## 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 2025	1° semestre 2024	Variazione
Ricavi	436.350	399.919	36.431
EBITDA <sup>(1)</sup>	196.733	160.073	36.660
Risultato operativo	137.212	114.797	22.415
Risultato prima delle imposte	132.591	112.015	20.576
Risultato netto del Gruppo	95.616	81.051	14.565

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

### Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.296.490	1.292.015	4.475
Capitale circolante (B)	(298.308)	(330.680)	32.372
Fondi rischi e oneri (C)	(221.814)	(203.564)	(18.250)
Fondi relativi al personale (D)	(24.620)	(26.161)	1.541
Altri debiti non correnti (E)	(3.014)	0	(3.014)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>748.734</b>	<b>731.610</b>	<b>17.124</b>
Patrimonio netto di Gruppo	343.594	477.128	(133.534)
Patrimonio netto di terzi	242	56	186
Indebitamento finanziario netto <sup>(2)</sup>	404.898	254.426	150.472
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>748.734</b>	<b>731.610</b>	<b>17.124</b>

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

### Investimenti

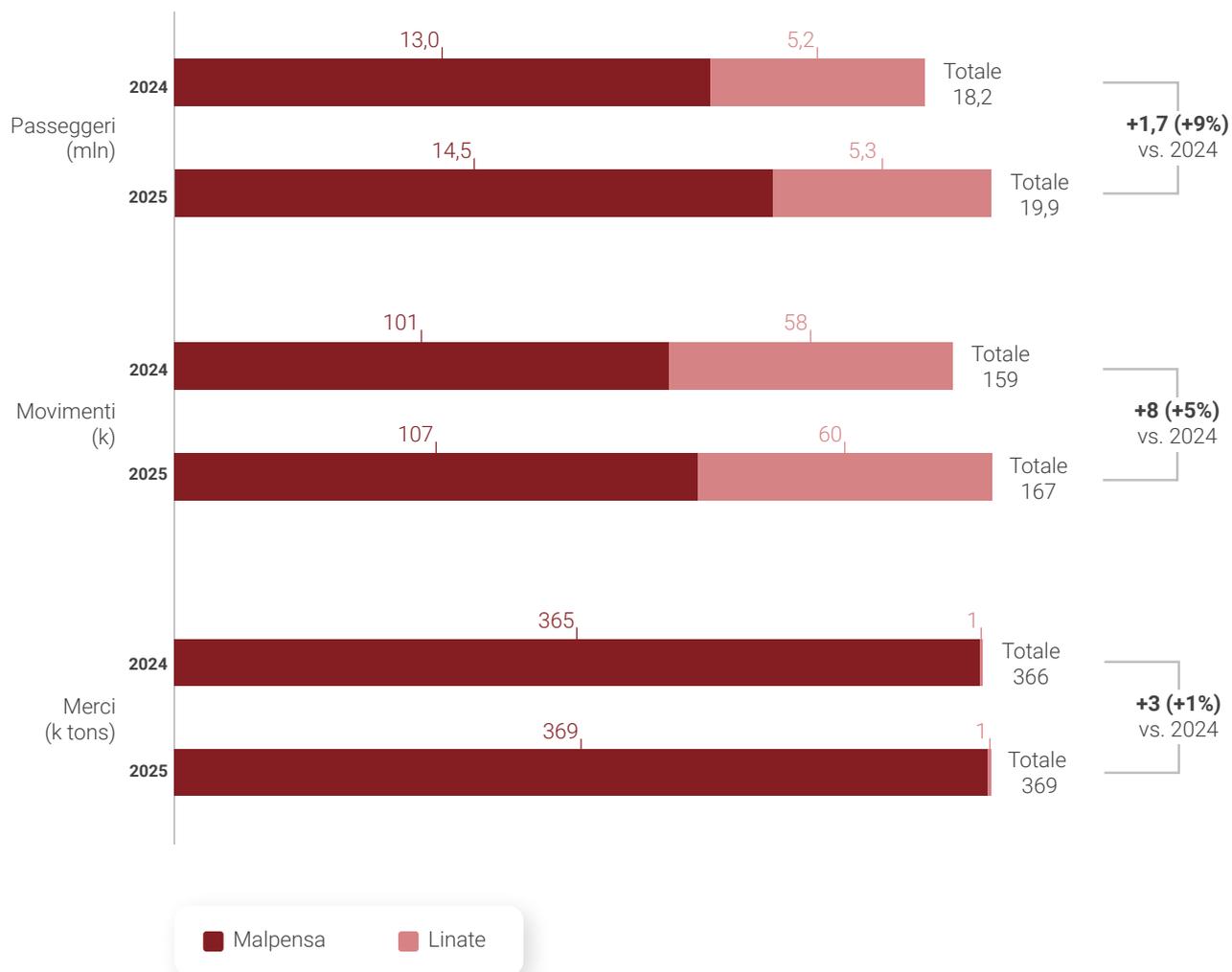
(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	30 giugno 2024	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	44.765	38.301	6.464

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 2025	31 dicembre 2024
Numero di risorse a fine periodo	2.776	2.689

Traffico primo semestre 2025 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del primo semestre 2025 sono confrontati con lo stesso periodo dell'esercizio 2024.

Relazione

**RELAZIONE SULLA**

**GESTIONE**

gestione

## PRIMO SEMESTRE 2025: EVENTI DI RILIEVO

### Cessione della partecipazione in Airport Handling SpA

In data 11 febbraio è stata finalizzata la cessione della partecipazione del 30% in Airport Handling SpA tra Sea Spa e Dnata Aviation Services Limited.

### Nuova base easyjet a Linate

Da marzo 2025 è operativa la nuova base easyJet a Linate. Delle 22 rotte operate, 17 sono nuove, aumentando del 145% le operazioni a Linate rispetto allo scorso anno, e tra le nuove destinazioni, 14 non erano servite dal city airport. Easyjet opera a Linate come *remedy taker* a seguito della conclusione dell'acquisizione del vettore ITA da parte del Gruppo Lufthansa, per la cui finalizzazione la Commissione europea aveva chiesto una modifica delle attività delle due compagnie interessate in Italia, tra queste la cessione di 30 slot giornalieri detenuti da ITA presso l'aeroporto di Milano Linate.

### Nuove Accreditation di ACI World per Linate e Malpensa

A marzo 2025 l'aeroporto di Milano Malpensa ha rinnovato il Level 3 dell'Airport Customer Experience Accreditation di ACI World (Airports Council International). L'Accreditation fa parte del programma internazionale di benchmarking Airport Service Quality (ASQ) e prevede il riconoscimento graduale di 5 livelli di "maturità" del processo di gestione di tutte le attività connesse alla Customer Experience e al miglioramento della qualità dei servizi.

Sempre a marzo 2025, Milano Linate si è aggiudicato l'Airport Service Quality (ASQ) Award 2024 come miglior aeroporto - da 5 a 15 milioni di passeggeri - in Europa. Il premio riconosce la capacità dei singoli scali di offrire un'esperienza eccellente in aeroporto il giorno del viaggio e si determina attraverso surveys cui i passeggeri stessi rispondono - in arrivo e in partenza.

### Miglioramento Rating SEA

In data 13 maggio 2025, l'agenzia di rating S&P Global Ratings ha migliorato il livello di rating di SEA da "A-" ad "A" mantenendo l'*outlook* stabile. L'upgrade segue il miglioramento del rating sovrano dell'Italia e di quello della Città di Milano, confermando un posizionamento del merito di credito di SEA al massimo livello nel panorama infrastrutturale italiano.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel primo semestre del 2025, l'economia italiana ha registrato una crescita moderata, sostenuta dai consumi interni, dagli investimenti pubblici legati al PNRR e dal buon andamento dei settori industriale e dei servizi. Le esportazioni sono aumentate, anche grazie all'anticipazione degli acquisti da parte di partner internazionali, in particolare dagli Stati Uniti, anche per prevenire l'applicazione dei dazi.

L'area euro ha mostrato una dinamica economica altalenante: dopo un primo trimestre positivo, trainato dalla crescita delle esportazioni, si è verificato un rallentamento nei mesi successivi, principalmente a causa della debolezza del settore manifatturiero. Nonostante queste difficoltà, l'area euro continua a mantenere una crescita moderata, pur restando vulnerabile alle sfide globali.

Sul fronte monetario, la Banca Centrale Europea ha ridotto il tasso sui depositi al 2% nel mese di giugno, con l'obiettivo di stimolare la ripresa economica e stabilizzare l'inflazione. In Italia, l'inflazione si è mantenuta su livelli contenuti, tra l'1,5% e il 2%, grazie al rallentamento dei prezzi energetici e alla moderazione delle pressioni sui beni industriali. L'euro ha registrato un apprezzamento rispetto al dollaro, mentre i rendimenti obbligazionari sono diminuiti.

Tuttavia, permangono rischi legati alla debolezza dell'economia cinese e all'introduzione di nuovi dazi da parte degli Stati Uniti, che potrebbero avere impatti negativi sul commercio globale, sulle filiere produttive e, indirettamente, sulle prospettive di crescita dell'area euro.

In questo scenario, SEA è esposta a potenziali effetti negativi derivanti da un possibile indebolimento della congiuntura economica, che potrebbe influire sulla propensione alla spesa e sulla domanda di mobilità aerea. Tuttavia, la graduale ripresa dei consumi in Europa, la riduzione dei tassi di interesse e un contesto inflattivo più stabile offrono segnali positivi.

### TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nel primo semestre del 2025, gli aeroporti gestiti da SEA hanno registrato una crescita significativa dei volumi di passeggeri rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale fenomeno, comune a numerosi altri aeroporti italiani, si inserisce nel favorevole contesto di mercato già osservato nel 2024, anno che si è chiuso con il record storico di passeggeri transitati dagli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa.

Nel seguito si propone una sintesi dei principali fenomeni occorsi nel primo semestre del 2025 e che hanno interessato il trasporto aereo.

#### Sviluppo dei vettori e network

Nei primi sei mesi dell'anno, il traffico aereo intraeuropeo ha mostrato una crescita rispetto al 2024: risulta infatti in incremento l'attività schedulata di Ryanair (+4% in termini di movimenti), easyJet (+2%) e Wizz Air (+4%); i vettori legacy hanno intensificato le attività continentali, anche in quanto flussi di alimentazione di traffico in prosecuzione di lungo raggio. In tal senso, nel primo semestre del 2025 si è osservato un aumento dei collegamenti intercontinentali dai principali hub dei vettori legacy europei: si segnalano British Airways su Londra, Iberia su Madrid e Air France su Parigi. Anche le aerolinee non europee - tra le quali si distinguono Etihad, Thai Airways, All Nippon Airways, Air China - hanno rafforzato le proprie attività, contribuendo al miglioramento della connettività degli aeroporti europei con il resto del mondo: alcune delle destinazioni che registrano i maggiori tassi di crescita in termini di movimenti schedulati sono l'Arabia Saudita, gli Emirati Arabi Uniti, il Bahrein, il Brasile, Hong Kong, il Giappone, il Vietnam e la Cina.

#### Flotte dei vettori e nuovi ordinativi

La crescita del traffico osservata negli anni precedenti ha indotto i vettori a investire nell'incremento della capacità disponibile, in particolare con l'acquisto di nuovi aeromobili da inserire in flotta. Gli ordinativi sono stati numerosi anche nel primo semestre del 2025, sia per Airbus, sia per Boeing. Tra i quasi 300 nuovi ordini registrati dal costruttore europeo Airbus<sup>1</sup> figurano 10 aeromobili di Saudia, 5 esemplari di Lufthansa, 8 aeromobili di Aegean e 12 esemplari del Gruppo IAG (British

<sup>1</sup> Valori aggiornati al mese di maggio 2025

Airways e Iberia). A sua volta, Boeing<sup>1</sup> ha ricevuto oltre 500 nuovi ordini dai propri clienti, tra i quali si segnalano Qatar Airways (160 unità), Korean Air (40 unità), Japan Airlines (17 unità) e China Airlines (14 unità).

### Criticità della filiera produttiva

La domanda incrementale di aeromobili da parte dei vettori si scontra con le persistenti difficoltà riscontrate nella filiera produttiva, dettate sia da colli di bottiglia nella supply chain sia da eventi rilevanti che hanno portato alla temporanea messa a terra di alcuni esemplari. In particolare, sono proseguite anche nel 2025 le ispezioni straordinarie ai motori Pratt&Whitney installati su diversi modelli di Airbus, portando - di fatto - ad una riduzione della capacità operativa dei vettori. Inoltre, a seguito dell'incidente occorso ad un volo operato con un Boeing 737-9 MAX da Alaska Airlines all'inizio del 2024, la Federal Aviation Administration statunitense ha sottoposto la casa produttrice a un attento programma di osservazione volto a risolvere le criticità nel processo produttivo. Infine, nel mese di giugno 2025, un B787-8 Dreamliner operato da Air India sul volo Ahmedabad-Londra è stato coinvolto in un grave incidente poco dopo il decollo; in attesa dell'esito di un'indagine approfondita, l'autorità indiana per la sicurezza aerea ha disposto rigorosi controlli pre-partenza ai velivoli dello stesso modello presenti in flotta.

### Evoluzione del contesto geopolitico

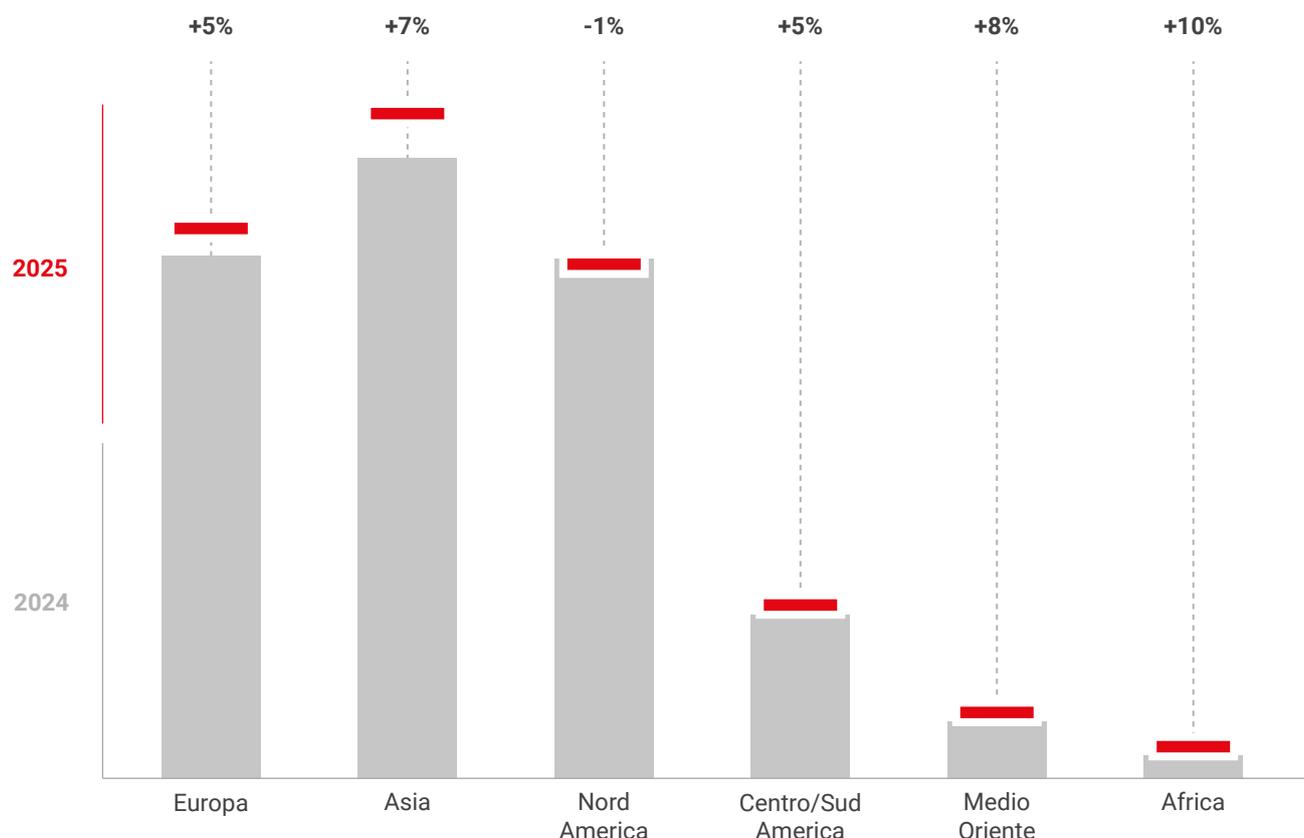
Anche nel primo semestre del 2025 lo spazio aereo globale ha continuato a risentire delle tensioni geopolitiche emerse negli anni precedenti, aggravate da nuovi scenari di conflitto che hanno inciso in modo significativo sulle attività dell'aviazione commerciale e sulla pianificazione dei voli da parte dei vettori. Le restrizioni sullo spazio aereo russo ed ucraino, introdotte nel 2022, continuano a limitare i collegamenti tra Europa e Asia, costringendo diversi vettori europei ad itinerari alternativi, con tempi di percorrenza più lunghi e maggiori costi operativi. Anche l'area mediorientale è stata interessata dal protrarsi del conflitto tra Israele e Hamas, che a più riprese ha condizionato la regolare operatività del traffico aereo nella regione. Inoltre, nel mese di maggio un breve scontro tra India e Pakistan ha comportato restrizioni all'accesso dei rispettivi spazi aerei, costringendo i vettori interessati a modificare le proprie rotte di volo. Nel mese di giugno 2025, l'apertura di un nuovo fronte militare da parte di Israele nei confronti dell'Iran ha

causato la chiusura temporanea dello spazio aereo di Israele, Iran, Iraq e parte del Golfo Persico; in tale contesto, numerose compagnie aeree internazionali hanno sospeso i voli da e per la regione. Da ultimo, le nuove politiche sul commercio estero annunciate dagli Stati Uniti hanno introdotto ulteriori incertezze nello scenario commerciale internazionale per imprese e consumatori. Questi fattori hanno segnato profondamente il panorama dell'aviazione civile nella prima metà del 2025, richiedendo flessibilità e resilienza agli operatori del settore.

### Gestione operativa del traffico aereo

Pur in un contesto di maggiore congestione dei cieli, conseguente alla crescita del traffico aereo ed alle parziali chiusure degli spazi aerei internazionali, il network europeo ha mantenuto un adeguato livello di operatività. Alcuni eventi isolati hanno tuttavia condizionato la regolare attività dei vettori: nel mese di marzo, l'aeroporto di Londra Heathrow è stato interamente chiuso al pubblico per quasi un'intera giornata a seguito di un guasto ai sistemi di alimentazione elettrica conseguente ad un incendio; nel mese di aprile, un blackout su larga scala ha colpito la penisola iberica costringendo ad un rallentamento delle operazioni aeroportuali nelle aree coinvolte, con significativi disagi per i passeggeri. Infine, nel mese di giugno 2025, un guasto ai radar di controllo dell'area del nord Italia ha reso necessaria la temporanea chiusura dello spazio aereo coinvolto, generando cancellazioni e ritardi nei principali aeroporti dell'area, tra cui Linate e Malpensa. Nonostante i fenomeni sopra evidenziati, il sistema aeroportuale internazionale nel suo complesso continua a mostrare segnali di crescita rispetto alla prima parte dell'anno precedente, benché le dinamiche non siano le medesime tra i diversi mercati. Più nel dettaglio, nel primo quadrimestre dell'anno il campione di 1.232 aeroporti membri di ACI World ha servito 2,5 miliardi di passeggeri, con un aumento del +4% rispetto allo stesso periodo del 2024. L'Africa ha incrementato il numero dei passeggeri del +10% rispetto ai primi quattro mesi dello scorso anno, l'Asia del +7%, il Medio Oriente del +8% e il Centro/Sud America del +5% e l'Europa del +5%; risulta invece in controtendenza il mercato nordamericano, che ha registrato una contrazione dei passeggeri del -1% rispetto allo stesso periodo del 2024. A titolo di confronto, gli aeroporti italiani hanno registrato nel primo quadrimestre 2025 un incremento dei passeggeri del +7% rispetto al 2024.

## Andamento traffico per area geografica 2025 vs. 2024 [passengeri gennaio-aprile]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi quattro mesi del 2025 sono state movimentate a livello globale circa 34,5 milioni di tonnellate di merci<sup>2</sup>. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nei quattro mesi emergono Hong Kong, Shanghai e Anchorage. I volumi registrati nel 2025 risultano in crescita rispetto allo stesso periodo del 2024, pur in un contesto geopolitico ancora instabile e un mutato scenario macroeconomico, segnato in particolare dalle nuove politiche di commercio con l'estero perseguite dagli Stati Uniti d'America.

Per quanto concerne la business and general aviation, nei primi sei mesi del 2025 tale segmento ha registrato in Europa volumi stabili, in termini di movimenti, rispetto allo stesso periodo del 2024. Nello stesso confronto, l'Italia ha osservato un incremento del +6%, attestandosi quale quarto mercato europeo per movimenti gestiti dopo Francia, Regno Unito e Germania<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Dato relativo ad un campione di 960 aeroporti mondiali.

<sup>3</sup> Fonte | EBAA "Business aviation traffic tracker Europe" (giugno 2025).

## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### Nuovo periodo tariffario 2024-2028

Ai sensi della Convenzione ENAC - SEA, la società concessionaria (art. 4) è tenuta a sottoscrivere con l'Ente un Contratto di Programma, attraverso il quale si impegna a garantire lo sviluppo e 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 (max 5 anni); quest'ultimo definito secondo i Modelli di regolazione elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Nell'ambito della definizione del nuovo periodo tariffario 2024-2028 SEA, a fine 2024, ha presentato una richiesta all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per ottenere l'autorizzazione all'introduzione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente per gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate. Tale richiesta è stata accolta positivamente dall'Autorità, come indicato nella delibera n. 192/2024.

In data 4 febbraio 2025, SEA ha inviato all'Autorità la notifica di avvio della procedura consultazione per il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2024/2028.

In data 7 marzo 2025 SEA, in ottemperanza alla delibera n. 36 del 6 marzo 2025 dell'Autorità, ha avviato le audizioni con gli utenti aeroportuali (compagnie aeree) che si sono svolte il 7, 11, 15 e 28 aprile 2025 con la finalità di raccogliere dagli utenti aeroportuali osservazioni e contributi sui vari temi trattati, in linea con i principi di trasparenza e partecipazione previsti dai modelli di regolazione ART.

Il nuovo sistema tariffario che SEA ha adottato risponde a una visione strategica orientata ai seguenti obiettivi: sviluppo sostenibile del traffico, ottimizzazione

della capacità infrastrutturale di ciascun aeroporto e promozione della competitività del sistema aeroportuale di Milano. In particolare, tra le principali novità si segnala l'introduzione di tariffe di sistema, ossia tariffe differenziate tra gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, calcolate a partire da una base costi comune nel rispetto del principio di complessiva neutralità economico-finanziaria nell'ambito del singolo periodo. È stata, inoltre, introdotta una nuova articolazione dei diritti di approdo e partenza, che prevede l'inserimento di elementi di differenziazione basati sul rumore e sulle emissioni ("*green charges*"), nonché il passaggio dalla differenziazione dei diritti di imbarco passeggeri, precedentemente basata su tariffe distinte per destinazioni UE ed Extra UE, a una modulazione fondata sulle destinazioni Schengen ed extra Schengen, maggiormente aderente ai costi delle infrastrutture messe a disposizione dei rispettivi passeggeri.

La proposta tariffaria, approvata dalla maggioranza dei vettori (85%), prevede un incremento delle tariffe unitarie a Linate del +6% e una riduzione delle tariffe unitarie a Malpensa del -15%. SEA ha inviato all'ART tutta la documentazione necessaria per le attività di competenza e ha comunicato i nuovi livelli tariffari alla IATA. Nelle more della delibera autorizzativa dell'Autorità, le nuove tariffe entreranno in vigore il 1° luglio 2025, in conformità con quanto previsto dalla direttiva UE.

Il 2 luglio 2025 l'ART ha verificato la proposta di revisione dei diritti aeroportuali riguardante gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa per il periodo tariffario 2024-2028, condizionando la conformità al Modello tariffario all'applicazione di alcuni correttivi. La proposta emendata sarà pubblicata sul sito web di SEA entro 90 giorni dalla data della delibera e sarà rappresentata agli utenti aeroportuali nel corso delle prossime consultazioni. L'impatto economico dei correttivi richiesti sarà recepito nell'ambito delle attività di definizione delle tariffe con entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2026.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

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

Nel primo semestre del 2025 il sistema aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 19,8 milioni di passeggeri, in crescita del +9% rispetto agli stessi mesi del 2024.

Nello stesso periodo, le merci movimentate sono state pari a 369 mila tonnellate tra Linate e Malpensa, in crescita del +1% rispetto ai primi sei mesi del 2024.

L'aviazione generale, con 16,9 mila movimenti gestiti nel primo semestre 2025, ha registrato una crescita del +3% rispetto ai primi sei mesi del 2024.

#### Aviazione Commerciale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
<b>Passeggeri [k]</b>	<b>19.838</b>	<b>18.187</b>	<b>1.651</b>	<b>+9%</b>
Linate	5.298	5.149	149	+3%
Malpensa	14.540	13.038	1.502	+12%
<b>Merci [k ton]</b>	<b>369,3</b>	<b>366,0</b>	<b>3,3</b>	<b>+1%</b>
Linate	0,6	0,7	-0,1	-20%
Malpensa	368,7	365,2	3,4	+1%
<b>Movimenti [k]</b>	<b>150,3</b>	<b>142,4</b>	<b>7,9</b>	<b>+6%</b>
Linate	45,9	45,2	0,7	+2%
Malpensa	104,4	97,2	7,2	+7%
<i>di cui Passeggeri</i>	92,5	84,9	7,6	+9%
<i>di cui Cargo</i>	11,9	12,3	-0,5	-4%

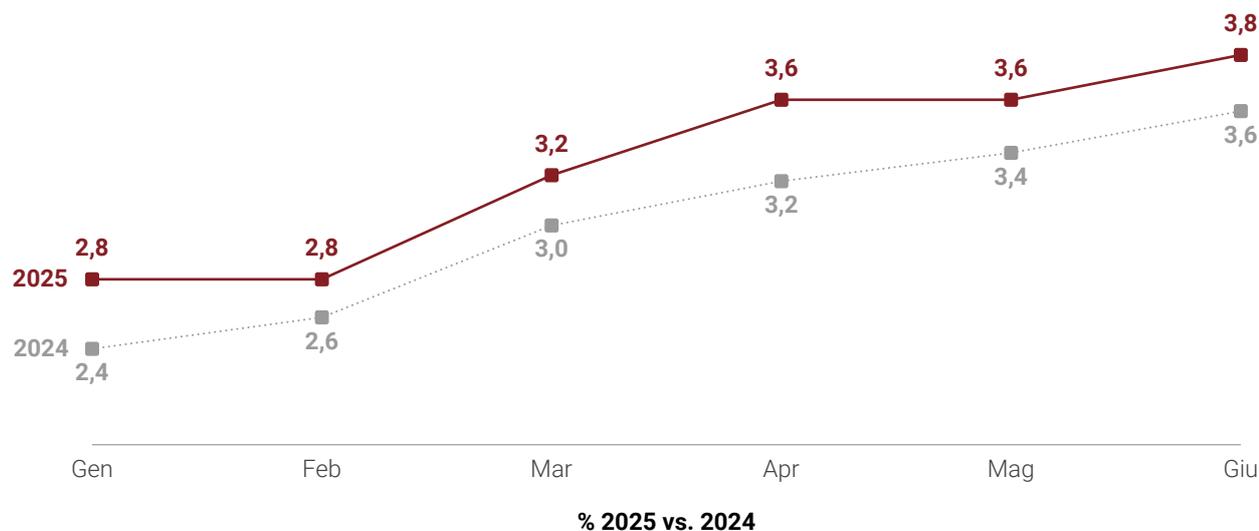
#### Aviazione Generale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
<b>Movimenti [k]</b>	<b>16,9</b>	<b>16,4</b>	<b>0,4</b>	<b>+3%</b>
Linate	13,8	13,0	0,8	+6%
Malpensa	3,0	3,4	-0,3	-10%
<b>Tonnellate [k]</b>	<b>303,5</b>	<b>291,5</b>	<b>12,0</b>	<b>+4%</b>
Linate	246,7	227,5	19,2	+8%
Malpensa	56,8	64,0	-7,2	-11%
<b>Passeggeri [k]</b>	<b>31,8</b>	<b>30,7</b>	<b>1,1</b>	<b>+4%</b>
Linate	25,9	24,1	1,8	+8%
Malpensa	5,9	6,6	-0,7	-10%

La crescita di +1,7 mln di passeggeri rispetto al 2024 (+9%), registrata a livello di sistema aeroportuale, è stata generata per circa il 70% dal maggior numero di movimenti operati e per la restante quota dalle migliori performance dei vettori, misurate sia in termini di posti disponibili a movimento sia di riempimento degli aeromobili.

Il grafico seguente mostra il traffico passeggeri di aviazione commerciale per mese, confrontato con i valori registrati nel corso del primo semestre del 2024.

## Passeggeri per mese [mln] gennaio - giugno



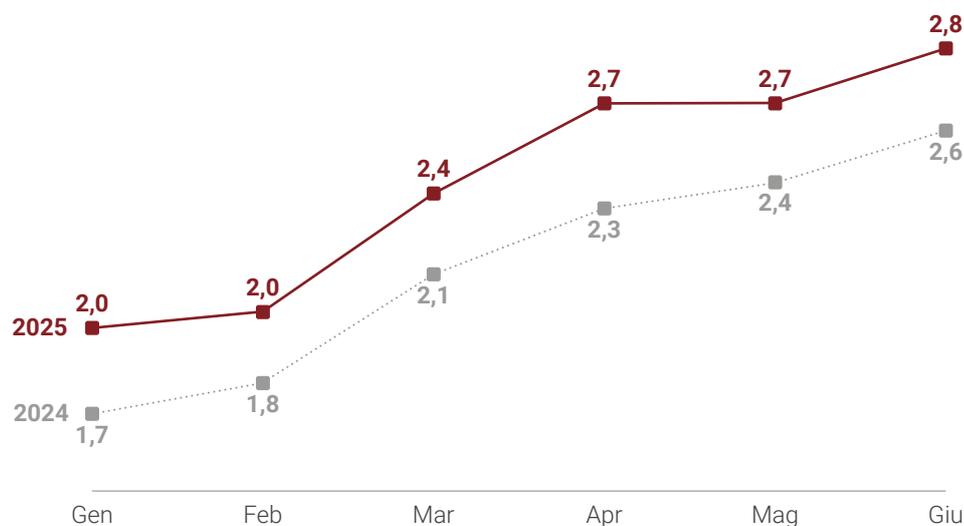
## AVIAZIONE COMMERCIALE

## Malpensa

Nel primo semestre 2025 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 14,5 milioni di passeggeri, in crescita del +12% rispetto allo stesso periodo del 2024. L'incremento dei volumi di traffico è riconducibile principalmente all'aumento dei movimenti operati dalle compagnie aeree, che hanno introdotto nuove destinazioni e potenziato le frequenze su scali già serviti. Ha contribuito alla crescita anche l'impiego di aeromobili con maggiore capacità unitaria: la dimensione media per movimento ha raggiunto i 198 posti, in aumento di +3 unità rispetto al primo semestre del 2024. Il coefficiente di riempimento medio si conferma stabile rispetto all'anno precedente, attestandosi all'80%.

Nel complesso il numero dei movimenti passeggeri, pari a 92,5 mila, è aumentato del +9% rispetto ai primi sei mesi del 2024.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - giugno

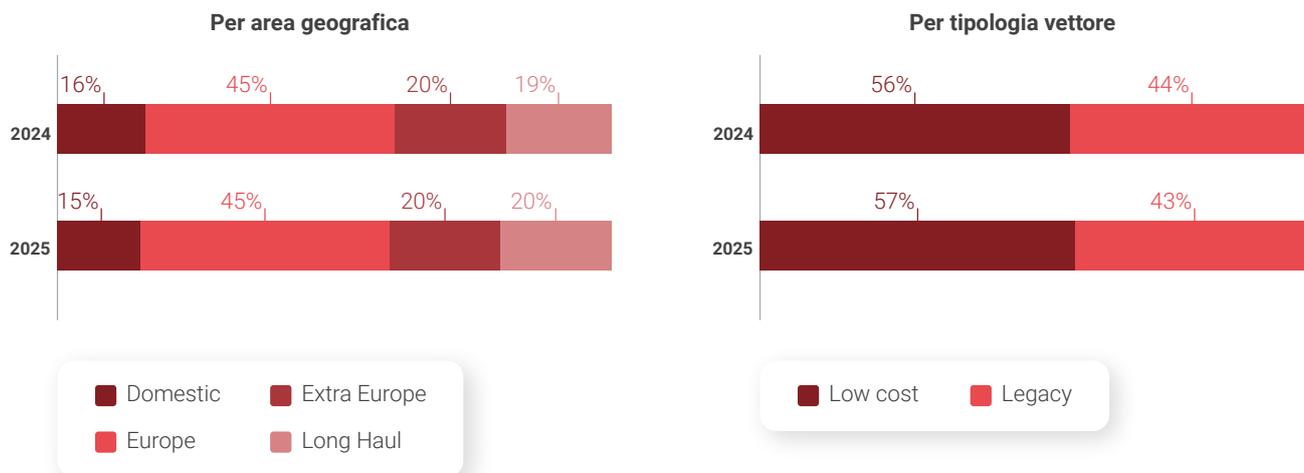


	Posti a Movimento	Load Factor
2024	195	80%
2025	198	80%

Anche nel primo semestre del 2025 l'aeroporto di Malpensa conferma la marcata prevalenza di traffico internazionale, che rappresenta l'85% dei volumi dello scalo in termini di passeggeri. La composizione del traffico è pressoché allineata allo stesso periodo del 2024: le quote di traffico in area Europe ed Extra Europe risultano infatti invariate (rispettivamente pari al 45% e al 20%), mentre la quota di traffico domestico risulta in riduzione di -1 p.p. (15% del totale), a vantaggio del traffico di lungo raggio che, di conseguenza, cresce di +1 p.p. rispetto al primo semestre del 2024, raggiungendo il 20% del traffico di Malpensa.

Nei primi sei mesi del 2025 l'attività dei vettori operanti a Malpensa è stata caratterizzata da un incremento delle frequenze e delle destinazioni operate: tra le mete di breve e medio raggio si segnala l'apertura dei nuovi collegamenti di easyJet verso Amburgo, Düsseldorf, Parigi Orly e Tbilisi e di Ryanair verso Bratislava, Pescara e Madeira. Inoltre, l'offerta di collegamenti europei si è arricchita con la nuova rotta operata da Condor su Francoforte e con l'incremento delle frequenze operate da Transavia su Parigi Orly. Si segnala, infine, l'avvio dei collegamenti plurigiornalieri tra Malpensa e Roma Fiumicino, operati da Aeroitalia a partire dal mese di gennaio. Per quanto concerne il segmento intercontinentale di lungo raggio, l'aumento del traffico passeggeri rispetto al primo semestre 2024 è stato favorito, in particolare, dai maggiori collegamenti operati verso i mercati asiatici: a questo proposito si segnala l'incremento di frequenze verso Hong Kong da parte di Cathay Pacific e verso Jeddah da parte di Saudia, oltre al nuovo servizio giornaliero su Shangai inaugurato da China Eastern nel mese di giugno. Infine, nel mese di maggio sono stati inaugurati i nuovi collegamenti diretti con Boston e Philadelphia, offerti rispettivamente da Delta Air Lines e American Airlines.

Quote di mercato [passengeri %] gennaio - giugno



I vettori low cost rappresentano, nei primi sei mesi del 2025, il 57% dei passeggeri gestiti a Malpensa, con una quota in aumento di +1 p.p. rispetto al 2024.

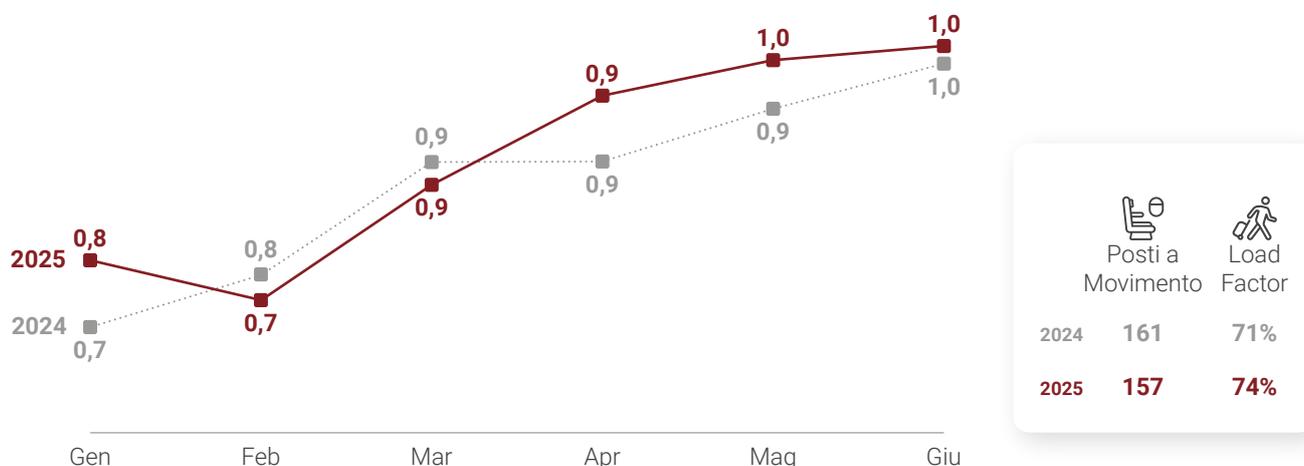
**Linate**

Nel primo semestre 2025 dall'aeroporto di Linate sono transitati 5,3 milioni di passeggeri, in crescita del +3% rispetto allo stesso periodo del 2024.

La dimensione media degli aeromobili, in termini di posti disponibili a movimento, che hanno operato nei mesi da gennaio a giugno 2025 è stata pari a 157 posti/macchina, in diminuzione di -4 posti/macchina rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-3%). Per converso, il coefficiente di riempimento medio degli aeromobili (load factor) risulta in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, attestandosi al 74% (+3 p.p.). Il numero di passeggeri a movimento risulta quindi pari a 116, in aumento rispetto ai 114 del 2024.

Nel complesso i movimenti gestiti a Linate sono stati 45,9 mila, in aumento del +2% rispetto al medesimo periodo del 2024.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - giugno

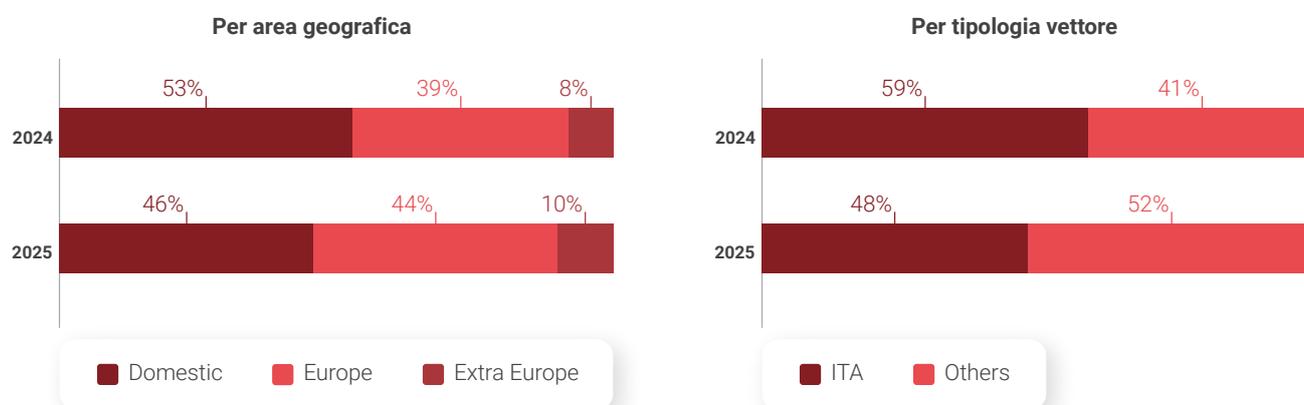


Il contesto normativo di riferimento per l'aeroporto di Linate è rimasto invariato rispetto all'anno precedente, con l'applicazione di quanto previsto dal decreto "Giovannini" del 2022 così come dalla normativa europea dei c.d. "grandfather rights", che subordina il mantenimento degli slot al loro impiego al di sopra di una soglia minima (fissata all'80%).

La principale discontinuità rispetto all'anno precedente è rappresentata dalla nuova configurazione societaria del primo vettore operante a Linate, ossia ITA Airways. Infatti, nel mese di gennaio 2025 si è conclusa positivamente la prima fase del processo di acquisizione del vettore da parte del Gruppo Lufthansa, condizionata al soddisfacimento dei remedies richiesti dalla Commissione europea. Le due compagnie aeree interessate hanno dovuto modificare le proprie attività in Italia, in particolare con il riassetto dei servizi intercontinentali di ITA Airways tra Roma Fiumicino e il Nord America ed il ridimensionamento delle attività di quest'ultimo vettore a Milano Linate. Per questo motivo, con l'avvio della IATA Summer 2025, ITA Airways ha ceduto circa 30 slot giornalieri detenuti presso l'aeroporto di Linate ad easyJet, che li opera in qualità di remedy taker nel deal innanzi descritto; ulteriori slot sono stati ceduti al Gruppo IAG ed al Gruppo Air France/KLM. Il mutato contesto competitivo ha determinato il riassetto delle quote di mercato detenute da ciascun vettore e una diversificazione dell'offerta di destinazioni operate da Linate: sono stati attivati nuovi collegamenti da parte di easyJet, tra cui Lisbona, Edimburgo e Manchester.

La ripartizione del traffico passeggeri per area geografica (nazionale ed internazionale) nei primi sei mesi del 2025 mostra, rispetto allo stesso periodo del 2024, una contrazione del segmento domestico - effetto del diverso mix di vettori e di destinazioni operate - che raggiunge il 46% del totale, pari ad una variazione di -7 p.p. rispetto all'anno precedente; il traffico internazionale (UE ed extra-UE) registra invece una crescita analogica di segno opposto (+7 p.p. vs. 2024). Si segnala infine che la componente di traffico extra Europe servita da Linate, che nel 2024 comprendeva la sola città di Londra, si è arricchita dalla IATA Summer 2025 dei nuovi collegamenti con Manchester, Birmingham ed Edimburgo.

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



Nonostante la minore disponibilità di slot, ITA Airways si conferma la prima aerolinea operante a Linate con il 48% del traffico (in termini di passeggeri) nel primo semestre 2025, in riduzione di -11 p.p. rispetto al medesimo periodo dello scorso anno.

## ATTIVITÀ CARGO

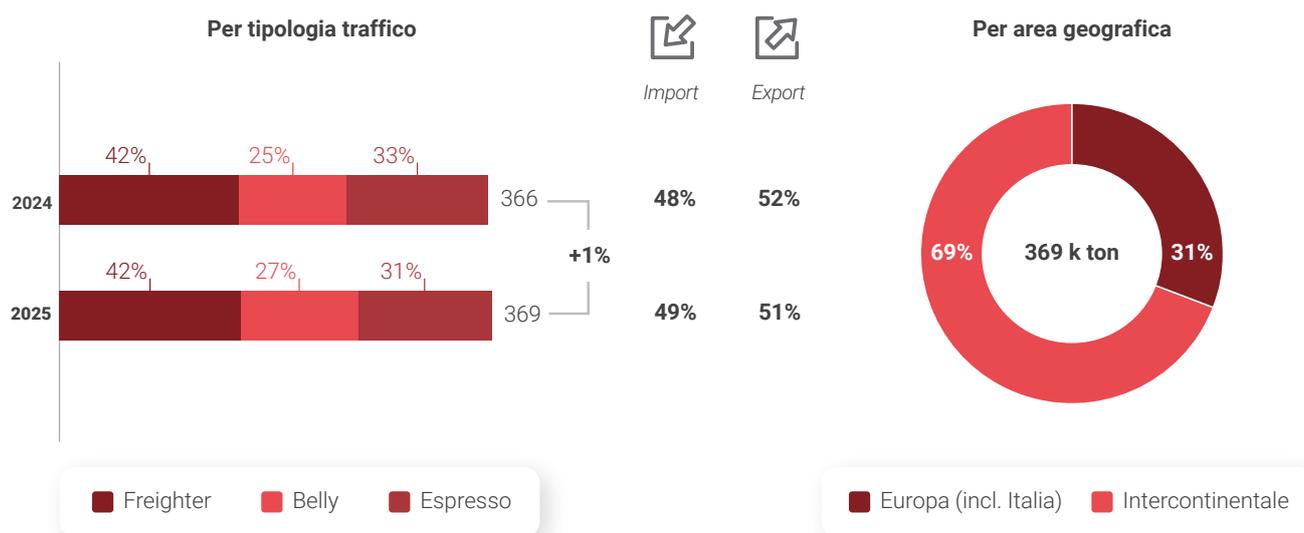
Nel primo semestre 2025 il comparto cargo ha processato complessivamente 369 mila tonnellate di merce, trasportate sia da aeromobili dedicati all'attività all-cargo, sia nella stiva di aeromobili dedicati ai voli passeggeri (c.d. "belly"). I volumi di merce registrati risultano in crescita del +1% rispetto allo stesso periodo del 2024, mentre il numero dei movimenti all-cargo (freighter ed espresso, al netto quindi dei movimenti "belly") risulta pari a 11,9 mila, in riduzione del -4% rispetto allo stesso periodo del 2024. Il trasportato medio a movimento del comparto all-cargo si attesta a 22,6 tonnellate di merce/movimento, in aumento del +1% rispetto al primo semestre del 2024.

Più nel dettaglio, i vettori del comparto espresso hanno trasportato nei primi sei mesi del 2025 115 mila tonnellate di merce, con una riduzione dei volumi (-7%) e dei movimenti (-5%) rispetto allo stesso periodo 2024.

Il segmento dei freighters ha trasportato 154 mila tonnellate di merce nel corso dei primi sei mesi del 2025, in sostanziale stabilità rispetto al 2024. L'incremento del trasportato medio per singolo movimento (43,4 mila tonnellate, +1% rispetto ai primi sei mesi del 2024) compensa la contenuta riduzione dei voli operati (-1%).

Infine, la merce trasportata su aeromobili a configurazione mista (belly) registra nel primo semestre del 2025 una crescita del +12% rispetto allo stesso periodo del 2024, con un volume di merce gestita pari a 101 mila tonnellate.

### Merci [k ton] gennaio - giugno



I risultati ottenuti nel primo semestre 2025 mostrano un sostanziale bilanciamento tra le componenti di import ed export: in particolare, le merci destinate all'esportazione rappresentano una quota del 51% del totale, pari ad una variazione di -1 p.p. rispetto al medesimo periodo del 2024. A livello nazionale, la quota di mercato delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA risulta essere pari al 64%.

## AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel primo semestre 2025 ha gestito 16,9 mila movimenti di aviazione generale tra Linate e Malpensa, in crescita del +3% rispetto allo stesso periodo del 2024; il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 303 mila tonnellate, risulta in aumento rispetto al 2024 del +4%. Conseguentemente, la macchina media ha raggiunto nei primi sei mesi del 2025 le 18,0 tonnellate/macchina, con una variazione del +1% rispetto al primo semestre del 2024.

Lo scalo di Milano Linate Prime ha gestito 13,8 mila movimenti tra gennaio e giugno 2025, in crescita del +6% rispetto allo stesso periodo del 2024; negli stessi mesi, lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 3,0 mila movimenti, in riduzione del -10% rispetto al 2024.

Il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 31,8 mila, risulta in crescita del +4% rispetto al primo semestre del 2024.

### Aviazione Generale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
<b>Movimenti [k]</b>	<b>16,9</b>	<b>16,4</b>	<b>0,4</b>	<b>+3%</b>
Linate	13,8	13,0	0,8	+6%
Malpensa	3,0	3,4	-0,3	-10%
<b>Tonnellate [k]</b>	<b>303,5</b>	<b>291,5</b>	<b>12,0</b>	<b>+4%</b>
Linate	246,7	227,5	19,2	+8%
Malpensa	56,8	64,0	-7,2	-11%
<b>Passeggeri [k]</b>	<b>31,8</b>	<b>30,7</b>	<b>1,1</b>	<b>+4%</b>
Linate	25,9	24,1	1,8	+8%
Malpensa	5,9	6,6	-0,7	-10%

## Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati del primo semestre 2025 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2024. Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2025 è variato rispetto al 31 dicembre 2024 per la cessione della partecipazione in Airport Handling SpA, già riclassificata al 31 dicembre 2024 tra le attività destinate alla vendita.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione	Var % 2025/2024
Ricavi di gestione	418.753	380.657	38.096	10,0%
Ricavi per lavori su beni in concessione	17.597	19.262	(1.665)	(8,6%)
<b>Totale ricavi</b>	<b>436.350</b>	<b>399.919</b>	<b>36.431</b>	<b>9,1%</b>
<b>Costi di gestione</b>				
Costi del lavoro	78.292	91.926	(13.634)	(14,8%)
Altri costi di gestione	144.725	129.749	14.976	11,5%
<b>Totale costi di gestione</b>	<b>223.017</b>	<b>221.675</b>	<b>1.342</b>	<b>0,6%</b>
Costi per lavori su beni in concessione	16.600	18.171	(1.571)	(8,6%)
<b>Totale costi</b>	<b>239.617</b>	<b>239.846</b>	<b>(229)</b>	<b>(0,1%)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA <sup>(1)</sup></b>	<b>196.733</b>	<b>160.073</b>	<b>36.660</b>	<b>22,9%</b>
Accantonamenti e svalutazioni	(1.657)	(862)	(795)	(92,2%)
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	28.139	11.689	16.450	140,7%
Ammortamenti	33.039	34.449	(1.410)	(4,1%)
<b>Risultato operativo</b>	<b>137.212</b>	<b>114.797</b>	<b>22.415</b>	<b>19,5%</b>
Proventi da partecipazioni	5.464	6.847	(1.383)	(20,2%)
Oneri finanziari netti	10.085	9.629	456	4,7%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>132.591</b>	<b>112.015</b>	<b>20.576</b>	<b>18,4%</b>
Imposte dell'esercizio	37.005	30.962	6.043	19,5%
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>	<b>95.586</b>	<b>81.053</b>	<b>14.533</b>	<b>17,9%</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	(30)	2	(32)	(1600,0%)
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>95.616</b>	<b>81.051</b>	<b>14.565</b>	<b>18,0%</b>

<sup>(1)</sup> 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 primo semestre 2025 è pari a 196.733 migliaia di euro e si confronta con un EBITDA del medesimo periodo dell'esercizio 2024 pari a 160.073 migliaia di euro.

I risultati del primo semestre dell'esercizio 2024 non includevano poste straordinarie, mentre quelli del primo semestre 2025 includono componenti non ricorrenti per a) la sopravvenienza attiva registrata nel semestre in esame a seguito dell'accordo di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di categoria e b) gli oneri straordinari per la demolizione di un fabbricato propedeutica alla realizzazione del nuovo Airport District a Linate.

Al netto di tali impatti l'EBITDA del semestre 2025 è pari a 185.895 migliaia di euro e risulta in incremento rispetto al semestre 2024 di +25.822 migliaia di euro.

Il risultato operativo (EBIT) del periodo ammonta a 137.212 migliaia di euro (+22.415 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024); al netto delle poste straordinarie registrate nel 2025, l'incremento risulta pari a +11.577 migliaia di euro.

Il risultato netto del semestre è pari a 95.616 migliaia di euro e si confronta con un risultato di 81.051 migliaia di euro del primo semestre 2024.

## Ricavi di gestione

I ricavi di gestione del primo semestre 2025 ammontano a 418.753 migliaia di euro e hanno registrato un incremento di +38.096 migliaia di euro rispetto a quelli dello stesso periodo 2024 (pari a 380.657 migliaia di euro).

Di seguito sono illustrati i principali fenomeni che hanno determinato la performance del semestre 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 354.982 migliaia di euro. Le predette attività hanno registrato un incremento di +35.217 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 dovuto in prevalenza alla crescita del traffico gestito. La componente *non aviation*, che comprende le attività *retail* e la gestione diretta di parcheggi e sale VIP, ha evidenziato una crescita dovuta, oltre che all'andamento del traffico, alle iniziative realizzate dal management, quali, ad esempio, l'apertura di nuovi punti vendita, l'ampliamento o l'apertura di sale VIP e le attività di revenue management sui 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 27.904 migliaia di euro. Nel semestre tali attività hanno evidenziato una crescita di +941 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio principalmente per il maggiore volume di merci movimentato.

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 11.674 migliaia di euro nel semestre. Tali ricavi hanno registrato un incremento di +384 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio interamente attribuibile al maggiore traffico gestito.

I ricavi da **altri business**, che includono principalmente la fornitura di servizi operativi e ICT ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, ammontano a 24.193 migliaia di euro. Tali ricavi hanno registrato un incremento di +1.554 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 dovuto in prevalenza alla performance dei parcheggi gestiti presso lo scalo di Bergamo.

## Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 19.262 migliaia di euro nel primo semestre 2024 a 17.597 migliaia di euro nel corrispondente periodo

2025. 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 contractor* 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 del primo semestre 2025 sono pari a 223.018 migliaia di euro ed includono come precedentemente menzionato (i) la sopravvenienza attiva relativa al minor costo del lavoro stanziato per gli esercizi 2023 e 2024 (11.538 migliaia di euro) in applicazione del CCNL rinnovato nel mese di giugno 2025 e (ii) maggiori costi non ricorrenti destinati alla demolizione di un parcheggio multipiano a Linate nel contesto del progetto di riqualificazione dell'area antistante l'idroscalo. Escludendo le menzionate componenti straordinarie, i costi ammontano a 233.856 migliaia di euro e sono composti da:

- **costo del lavoro**, pari a 89.830 migliaia di euro, valore sostanzialmente in linea rispetto al precedente esercizio. Nel confronto con il primo semestre 2024 è opportuno considerare che il primo semestre 2024 incorporava una stima dell'incremento del nuovo CCNL superiore rispetto all'accordo sottoscritto nel giugno 2025 di 3.521 migliaia di euro. Inoltre, il periodo in esame è stato caratterizzato da maggiori costi per l'aumento dell'organico e per l'entrata a regime del premio di risultato e di iniziative di welfare avviate nel corso del precedente esercizio.

L'organico medio del semestre, pari a 2.576 Full Time Equivalent (FTE), è risultato superiore di 30 unità (+1%) rispetto al primo semestre 2024. Tale incremento è conseguente all'internalizzazione di attività in precedenza erogate da personale esterno e all'ampliamento del perimetro di attività (ad esempio per l'apertura di nuove sale VIP), in parte bilanciato dalla riduzione di organico per effetto del piano di pensionamenti anticipati avviato a fine 2022.

- **altri costi di gestione**, pari a 144.025 migliaia di euro, in crescita di +14.276 migliaia di euro. Tale incremento è dovuto all'aumento dei volumi di traffico, ai maggiori costi energetici per effetto della dinamica dei prezzi delle *commodities*, all'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali e ai costi incrementali per l'apertura delle nuove sale VIP.

### Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione sono pari a 16.600 migliaia di euro e si confrontano con 18.171 migliaia di euro del primo semestre 2024. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

### Accantonamenti e svalutazioni

Nel primo semestre 2025 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto di 1.657 migliaia di euro determinato per 1.497 migliaia di euro da un rilascio netto a fondo svalutazione crediti (nel 2024 si era registrato un accantonamento netto pari a 212 migliaia di euro) e da un rilascio netto di 160 migliaia di euro (nel 2024 c'era stato un rilascio netto pari a 1.074 migliaia di euro) relativo al fondo rischi e oneri futuri.

Il rilascio netto del fondo svalutazione crediti è legato alla rivalutazione del rischio della Società 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 dalla controllata SEA Prime relativo a un fondo accantonato per una probabile richiesta da parte di un fornitore, i cui termini sono però caduti in prescrizione. Nel primo semestre del 2024 il principale rilascio era pari a 1.158 migliaia di euro ed era stato determinato dalla risoluzione del contenzioso in materia di lavoro che lo aveva determinato.

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

### Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2025 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 28.139 migliaia di euro a fronte di un accantonamento di 11.689 migliaia di euro nel primo semestre 2024. Il valore dell'accantonamento è determinato sulla base dell'aggiornamento del piano investimenti e della programmazione temporale degli stessi.

### Ammortamenti

Nel primo semestre 2025 gli ammortamenti diminuiscono di 1.410 migliaia di euro rispetto al medesimo

periodo dell'esercizio precedente, passando da 34.449 migliaia di euro a 33.039 migliaia di euro. Gli ammortamenti sono sostanzialmente in linea con quelli del primo semestre 2024, la differenza è legata all'assenza, quest'anno, della società Airport ICT Services Srl, che il primo semestre dello scorso esercizio era consolidata linea per linea.

### Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2025 i proventi da partecipazioni registrano una diminuzione pari a 1.383 migliaia di euro, passando da 6.847 migliaia di euro del 2024 a 5.464 migliaia di euro del 2025. Tale voce corrisponde principalmente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. La riduzione è legata principalmente all'uscita dal perimetro di consolidamento di Disma SpA e Airport Handling SpA oltre alla plusvalenza registrata nel primo semestre 2024 e rilevata a seguito della cessione di Airport ICT Services Srl.

### Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2025, ammontano a 10.085 migliaia di euro, in aumento di 456 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. L'aumento degli oneri finanziari, a seguito dell'emissione del bond di 300 milioni emesso a gennaio 2025 con scadenza 2032, è stato quasi completamente compensato dai proventi finanziari derivanti dall'impiego della liquidità eccedente le temporanee esigenze di cassa. La liquidità viene investita in strumenti monetari a breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria. I fondi approvigionati con l'emissione sopra citata hanno permesso di rimborsare anticipatamente (luglio 2025) il bond emesso nel 2020 con scadenza ottobre 2025.

### Imposte

Le imposte del primo semestre 2025 ammontano a 37.005 migliaia di euro (30.962 migliaia di euro nel primo semestre 2024). L'aumento delle imposte è legato prevalentemente all'incremento del reddito imponibile.

### Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 95.616 migliaia di euro, in aumento di 14.565 migliaia di euro rispetto all'utile del primo semestre 2024, pari a 81.051 migliaia di euro.

## Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	989.259	1.001.684	(12.425)
Immobilizzazioni materiali	105.403	95.593	9.810
Diritti d'uso beni in leasing	13.382	13.628	(246)
Investimenti immobiliari	104	105	(1)
Partecipazioni in società collegate	75.607	80.199	(4.592)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	72.541	73.927	(1.386)
Altre Attività Finanziarie non correnti	7.700	0	7.700
Altri crediti non correnti	32.493	26.878	5.615
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.296.490</b>	<b>1.292.015</b>	<b>4.475</b>
Rimanenze	4.358	4.427	(69)
Crediti commerciali	168.942	173.225	(4.283)
Crediti per imposte dell'esercizio	119	848	(729)
Altri crediti	9.007	4.638	4.369
Altre Attività Finanziarie Correnti		402	(402)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>182.426</b>	<b>183.540</b>	<b>(1.114)</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>11.000</b>	<b>(11.000)</b>
Debiti commerciali	197.423	206.137	(8.714)
Altri debiti	264.418	264.415	3
Debiti per imposte dell'esercizio	18.893	54.668	(35.775)
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>480.734</b>	<b>525.220</b>	<b>(44.486)</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(298.308)</b>	<b>(330.680)</b>	<b>32.372</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(221.814)	(203.564)	(18.250)
Fondi relativi al personale (D)	(24.620)	(26.161)	1.541
Altri debiti non correnti (E)	(3.014)		(3.014)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>748.734</b>	<b>731.610</b>	<b>17.124</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(343.594)	(477.128)	133.534
Patrimonio netto di terzi	(242)	(56)	(186)
Indebitamento finanziario netto <sup>(1)</sup>	(404.898)	(254.426)	(150.472)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(748.734)</b>	<b>(731.610)</b>	<b>(17.124)</b>

<sup>(1)</sup> L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.296.490 migliaia di euro, registra un aumento di 4.475 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per effetto:

- i. della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo delle immobilizzazioni. 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;
- iii. della riduzione delle imposte differite attive nette;
- iv. dell'incremento delle Altre attività finanziarie non correnti, pari a 7.700 migliaia di euro che corrispondono interamente al credito che Sea Spa vanta nei confronti di dnata per la vendita della partecipazione in Airport Handling Spa;
- v. dell'aumento della voce Altri crediti non correnti per 5.615 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 298.308 migliaia di euro, registra una variazione di 32.372 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve diminuiscono per effetto di incassi di crediti scaduti a dicembre 2024 e incassati nel primo semestre 2025. La dinamica dei debiti commerciali, diminuiti rispetto al 31 dicembre 2024 per la stagionalità degli investimenti, che si concentrano soprattutto nel secondo semestre, ha contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, così come quella degli altri debiti, diminuiti rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente; si fa riferimento, in particolare, ai debiti tributari, ridotti a seguito del pagamento degli acconti nel primo semestre.

Il Capitale circolante netto è variato anche per la riduzione delle Attività destinate alla vendita per un valore di 11.000 migliaia di euro, corrispondenti nel 2024 al valore della partecipazione in Airport Handling SpA, riclassificata in questa riga secondo quanto previsto dall'IFRS 5 e ceduta a febbraio 2025.

Infine, l'importo di 402 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, iscritto tra le "Altre attività finanziarie correnti", rappresentava il fair value dei contratti derivati sottoscritti dal Gruppo SEA che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario completata a gennaio 2025. Contemporaneamente al pricing del prestito obbligazionario, tali contratti derivati sono stati risolti, pertanto al 30 giugno 2025 il saldo delle Altre attività finanziarie correnti è pari a zero.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Rimanenze	4.358	4.427	(69)
Crediti commerciali	168.942	173.225	(4.283)
Debiti commerciali	(197.423)	(206.137)	8.714
Crediti / (debiti) diversi	(274.185)	(313.597)	39.412
Altre attività finanziarie correnti	0	402	(402)
Attività destinate alla vendita	0	11.000	(11.000)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(298.308)</b>	<b>(330.680)</b>	<b>32.372</b>

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2025 ammonta a 748.734 migliaia di euro, con un incremento di 17.124 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024.

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.

## Investimenti

Il Gruppo SEA ha realizzato nel primo semestre 2025 investimenti per 44.765 migliaia di euro.

La parte preponderante delle realizzazioni del primo semestre 2025 ha riguardato interventi di manutenzione straordinaria, di ottimizzazione delle infrastrutture gestite e di compliance normativa, tra cui: la riconfigurazione dell'area 700 del piazzale aeromobili di Malpensa; le opere di riqualifica delle infrastrutture di volo a Linate e Malpensa e la realizzazione di opere per l'adeguamento sismico del terminal 1 di Malpensa.

Nel corso del periodo sono stati anche realizzati investimenti di sviluppo commerciale, tra cui: il completamento dei lavori per la realizzazione di due nuovi negozi dedicati a brand del lusso presso il terminal 1 di Malpensa; la prosecuzione del restyling del terminal 1 di Malpensa in vista dei prossimi Giochi Olimpici Invernali e l'ampliamento del terminal e del parcheggio dedicati all'aviazione generale a Linate.

## Indebitamento finanziario netto

Al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario netto, pari a 404.898 migliaia di euro, in aumento di 150.472 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024, il cui saldo risultava pari a 254.426 migliaia di euro. L'incremento è da attribuirsi principalmente al pagamento del dividendo e alla distribuzione di riserve, come deliberati dall'assemblea del 15 maggio 2025, per complessivi 224 milioni di euro. Entrambi i pagamenti hanno avuto luogo nel mese di giugno 2025 e sono stati in parte finanziati tramite la positiva generazione di cassa del periodo.

## 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 2025

### 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 2025".

### Rimborso del prestito obbligazionario 2020

In data 11 luglio 2025, il Gruppo SEA ha rimborsato integralmente, esercitando la 3-month par call, il prestito obbligazionario denominato "SEASPA 3 ½ 10/09/25" (ISIN XS2238279181), come previsto dal relativo regolamento dello strumento, mediante l'utilizzo dei fondi ottenuti con l'emissione obbligazionaria avvenuta a gennaio 2025.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I risultati aziendali registrati nel primo semestre del 2025, sia in termini di traffico che di indicatori economico-finanziari, si attestano su livelli ampiamente superiori rispetto al 2024. Tale andamento lascia presagire un consolidamento delle performance positive anche nella seconda parte dell'anno. Dalle interlocuzioni in corso con le compagnie aeree emerge il forte interesse ad ampliare l'offerta di collegamenti e di posti disponibili, con il conseguente ulteriore miglioramento della connettività del sistema aeroportuale milanese.

Tra le principali novità attese nella seconda metà del 2025 si segnala il nuovo collegamento diretto verso Hanoi operato da Vietnam Airlines, con tre frequenze settimanali, l'aumento a tre voli giornalieri dei collegamenti di Etihad su Abu Dhabi e di Emirates su Dubai. Anche i vettori low-cost attivi su Malpensa - easyJet, Ryanair e Wizz Air - amplieranno ulteriormente il proprio network, introducendo nuove destinazioni, tra cui Strasburgo, Capo Verde e Plovdiv.

Nel primo semestre 2025 il traffico cargo ha mostrato segnali di crescita, trainato soprattutto dalle merci trasportate dalle stive dei voli passeggeri a lungo raggio. Si prevede stabilità nel segmento all-cargo e una leggera flessione dell'express, con prospettive incerte legate alle tensioni sul commercio internazionale, in particolare tra Europa e Stati Uniti.

Il settore del trasporto aereo a Milano continua a crescere grazie a un ampliamento delle rotte e a una connettività in miglioramento, ma resta influenzato da fattori esterni. Tra questi spiccano il consolidamento tra compagnie aeree europee, le tensioni geopolitiche (soprattutto in Medio Oriente e nell'area russo-ucraina) che impattano sulle rotte e sui costi, e la volatilità dei prezzi delle risorse energetiche, nonostante una recente diminuzione di petrolio, gas ed energia elettrica. L'inflazione rimane sotto controllo, con tassi in lieve aumento ma vicini al target BCE, che ha risposto con un taglio dei tassi d'interesse. Tuttavia, i rischi derivanti da conflitti e dinamiche economiche globali potrebbero ancora influire sui risultati futuri del settore.

## 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 derivante dall'implementazione delle politiche protezionistiche statunitensi che ha caratterizzato il primo semestre 2025, che potranno avere impatti, diretti e indiretti, sulle performance economico-finanziarie del Gruppo SEA dei prossimi anni.

### Escalation tensioni geopolitiche

Al 30 giugno 2025 i principali rischi riguardano la guerra tra Russia e Ucraina e ulteriori sviluppi negativi della crisi mediorientale anche in seguito agli interventi militari in Iran da parte di Israele e Stati Uniti.

Le tensioni geopolitiche possono ripercuotersi negativamente sullo sviluppo economico globale, provocando uno shock sui mercati energetici e sulle supply chain.

Eventuali attacchi terroristici potrebbero causare una riduzione dei flussi di traffico aereo e influenzare le scelte relative alle destinazioni di viaggio, incidendo negativamente sul traffico presso gli aeroporti di Milano.

Inoltre, eventuali restrizioni al sorvolo di aree interessate da conflitti attivi, così come divieti di volo tra Stati, possono limitare la capacità operativa del settore del trasporto aereo nel suo complesso.

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

### Evoluzione del traffico aereo

#### Pandemie

La 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.

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, certificato ACA 4+ dal 2021 per gli scali di Malpensa e Linate, ha proseguito nel primo semestre 2025 l'esecuzione della propria Strategia Energetica, volta a conseguire il Net-Zero 2030 sulle emissioni Scope 1-2, sostenendo la riduzione delle emissioni Scope 3 delle controparti. SEA ha formalizzato questo impegno nel Piano di Sostenibilità 2024-2028 approvato dal Consiglio di amministrazione. Tale percorso espone SEA a rischi di transizione diretti derivanti da possibili extra-costi, inefficienze realizzative ed evoluzioni normative. Il mancato raggiungimento dei target dichiarati comporterebbe inoltre ripercussioni reputazionali verso stakeholder e comunità finanziaria.

Il Gruppo SEA è inoltre esposto ai rischi indiretti derivanti dall'attuazione del pacchetto «Fit for 55» nel settore aereo (tra cui: revisione ETS, obbligo SAF), che potrebbe generare rincari nei biglietti aerei, frenare la domanda di traffico aereo e indebolire la competitività dell'aviazione europea rispetto a mercati meno regolati.

### **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. Per mitigare 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.).

### 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 e pervasività degli attacchi cyber a livello globale, anche in seguito all'escalation delle tensioni geopolitiche, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA possono per loro natura aumentare il rischio di vulnerabilità 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 anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano attività cicliche di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

### 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

Negli ultimi anni si sono verificate difficoltà nel reperimento di personale da parte di SEA e di alcuni suoi fornitori chiave. La tendenza potrebbe persistere a causa di fattori strutturali del mercato del lavoro italiano e del settore in cui SEA opera, tra cui le dinamiche demografiche, occupazionali e migratorie e le specificità del settore che prolungano e aumentano la complessità di inserimento per i nuovi lavoratori nel contesto aeroportuale.

Il fenomeno potrebbe proseguire ancora nel secondo semestre del 2025 e necessita di un'attenta gestione da parte di SEA alla luce della crescita prevista del traffico che richiederà un ampliamento e adeguamento delle sue capacità operative anche in termini di 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 direttamente alle oscillazioni dei prezzi di gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali. A ciò si somma l'impatto indiretto dei prezzi delle commodity impiegate nei settori costruzioni e trasporti.

Nel primo semestre 2025 si è osservata una dinamica ribassista per le principali commodities: verso la fine del semestre, tuttavia, la volatilità è tornata a crescere con tendenze rialziste. Il clima geopolitico e la minaccia di introduzione di nuovi dazi alimentano il rischio di rincari e volatilità nei prossimi anni.

Un aumento dei prezzi energetici si tradurrebbe in costi più elevati anche per il jet fuel, con possibili ripercussioni sulle tariffe aeree e, di conseguenza, sulla domanda di trasporto. Le compagnie aeree più esposte e finanziariamente più deboli potrebbero trovarsi in difficoltà, riducendo servizi o, nei casi estremi, incorrendo in insolvenza. Infine, rincari persistenti sull'energia potrebbero erodere la competitività dell'industria italiana, minando l'attrattività del Paese come hub dell'aviazione.

## Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti.

La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento del Gruppo SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio. In particolare, il Gruppo SEA:

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate e ha ottenuto delle 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;
- 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.

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 2025

### 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 determinare 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. Si è attualmente in attesa della pubblicazione della sentenza.

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

## Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo 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'articolo riquantifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il rapporto nell'ambito della giurisdizione del giudice ordinario, in contrasto con le sentenze precedentemente emesse sul punto. Con sentenza pubblicata il 26 gennaio 2018 il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario, dovendo la causa essere devoluta alla Commissione Tributaria.

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

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

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

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

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

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

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

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, a definizione del ricorso promosso da SEA in materia di contribuzione al Fondo Antincendio in ambito aeroportuale. Con la sentenza sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC con la quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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

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

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

In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 - bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione,

dalla l. n. 2/2009, secondo cui "le risorse del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, destinate al Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del Ministero dell'interno, sono utilizzate, a decorrere dal 1° gennaio 2009, per il 40 per cento al fine dell'attuazione di patti per il soccorso pubblico da stipulare, di anno in anno, tra il Governo e le organizzazioni sindacali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per assicurare il miglioramento della qualità del servizio di soccorso prestato dal personale del medesimo Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e per il 60 per cento al fine di assicurare la valorizzazione di una più efficace attività di soccorso pubblico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, prevedendo particolari emolumenti da destinare all'istituzione di una speciale indennità operativa per il servizio di soccorso tecnico urgente espletato all'esterno", non incide sulla persistenza del rapporto giuridico soggettivo d'imposta tra Stato e società medesima».

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 scorso 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.

### Contestazione Royalties carburante

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

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

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

Tuttavia, più recentemente, è emerso i) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal

competente Tribunale, e *ii*) la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

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

Si sottolinea che nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano ha rigettato la domanda di Alitalia verso Tamoil, Total e KAI con le quali SEA era stata condannata a manlevare per la sua quota l'importo della sentenza. Alitalia è stata condannata altresì al pagamento delle spese legali del doppio grado di giudizio e oltre alle spese della CTU. Con riferimento a ciascuna delle predette posizioni, si segnala che Alitalia ha proposto ricorso per Cassazione al quale SEA ha replicato con controricorso incidentale subordinato. L'udienza è stata, quindi, fissata al 10 luglio 2025 all'esito della quale la Corte ha trattenuto le cause in decisione.

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). A seguito della Comunicazione del 22 ottobre 2024 dei Commissari Straordinari si è appreso che con il deposito allo stato passivo di Alitalia in A.S.,

in accoglimento dell'istanza, euro 5.523.485,15 sono stati ammessi in prededuzione chirografaria, mentre sono stati esclusi euro 93.671,41, quali crediti insinuati per diritti aeroportuali, in quanto gli importi sono stati integralmente corrisposti. All'esito dell'udienza del 7.11.2024 il G.D. ha ammesso la domanda di SEA come da osservazioni dei Commissari.

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

## **ALTRE INFORMAZIONI**

### **Sistema di Corporate Governance**

Non si segnalano novità rispetto a quanto esposto nella relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2024.

**GRUPPO SEA**

**BILANCIO CONSOLIDATO**

**SEMESTRALE ABBREVIATO**

Bilancio

Consolidato

semestrale

abbreviato

## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2025		31 dicembre 2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	989.259		1.001.684	
Immobilizzazioni materiali	8.2	105.403		95.593	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.382		13.628	
Investimenti immobiliari	8.4	104		105	
Partecipazioni in società collegate	8.5	75.607		80.199	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	72.541		73.927	
Altre Attività Finanziarie Non Correnti	8.8	7.700			
Altri crediti non correnti	8.9	32.493		26.878	
<b>Totale Attività non correnti (A)</b>		<b>1.296.490</b>	<b>0</b>	<b>1.292.015</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.10	4.358		4.427	
Crediti commerciali	8.11	168.942	14.740	173.225	19.223
Crediti per imposte	8.12	119		848	
Altri crediti correnti	8.12	9.007		4.638	
Crediti finanziari correnti	8.13	30.007		165.406	
Altre attività finanziarie correnti	8.14			402	
Cassa e disponibilità liquide	8.15	345.230		62.213	
<b>Totale Attivo corrente (B)</b>		<b>557.663</b>	<b>14.740</b>	<b>411.159</b>	<b>19.223</b>
<b>Attività destinate alla vendita (C)</b>				<b>11.000</b>	
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C)</b>		<b>1.854.153</b>	<b>14.740</b>	<b>1.714.174</b>	<b>19.223</b>
Capitale sociale	8.16	27.500		27.500	
Altre riserve	8.16	220.478		279.069	
Risultato del Gruppo	8.16	95.616		170.559	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>343.594</b>		<b>477.128</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>242</b>		<b>56</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)</b>	<b>8.16</b>	<b>343.836</b>		<b>477.184</b>	
Fondo rischi e oneri	8.17	221.814		203.564	
Fondi relativi al personale	8.18	24.620		26.161	
Passività finanziarie non correnti	8.19	438.666		152.666	
Altri debiti non correnti	8.20	3.014			
<b>Totale Passività non correnti (E)</b>		<b>688.114</b>		<b>382.391</b>	
Debiti commerciali	8.21	197.423	7.461	206.137	12.146
Debiti per imposte dell'esercizio	8.22	18.893		54.668	
Altri debiti	8.23	264.418		264.415	
Passività finanziarie correnti	8.19	341.469		329.379	
<b>Totale Passivo corrente (F)</b>		<b>822.203</b>	<b>7.461</b>	<b>854.599</b>	<b>12.146</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)</b>					
<b>TOTALE PASSIVO (E+F+G)</b>		<b>1.510.317</b>	<b>7.461</b>	<b>1.236.990</b>	<b>12.146</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)</b>		<b>1.854.153</b>	<b>7.461</b>	<b>1.714.174</b>	<b>12.146</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2025		1° semestre 2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	418.753	36.904	380.657	38.164
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	17.597		19.262	
<b>Totale ricavi</b>		<b>436.350</b>	<b>36.904</b>	<b>399.919</b>	<b>38.164</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(78.292)		(91.926)	
Materiali di consumo	9.4	(5.867)		(5.378)	
Altri costi operativi	9.5	(138.858)		(124.371)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(16.600)		(18.171)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(239.617)</b>	<b>(12.453)</b>	<b>(239.846)</b>	<b>(20.345)</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>		<b>196.733</b>	<b>24.451</b>	<b>160.073</b>	<b>17.819</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	1.657		862	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(28.139)		(11.689)	
Ammortamenti	9.9	(33.039)		(34.449)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>137.212</b>	<b>24.451</b>	<b>114.797</b>	<b>17.819</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	5.464	5.464	6.847	6.847
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(10.085)		(9.629)	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>132.591</b>	<b>29.915</b>	<b>112.015</b>	<b>24.666</b>
Imposte	9.12	(37.005)		(30.962)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento (A)</b>		<b>95.586</b>	<b>29.915</b>	<b>81.053</b>	<b>24.666</b>
<b>Risultato di pertinenza dei terzi (B)</b>		<b>(30)</b>		<b>2</b>	
<b>Risultato del Gruppo (A-B)</b>		<b>95.616</b>	<b>29.915</b>	<b>81.051</b>	<b>24.666</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,38		0,32	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,38		0,32	

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025		1° semestre 2024	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>95.616</b>	<b>29.915</b>	<b>81.051</b>	<b>24.666</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	867			
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(208)			
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>659</b>		<b>0</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	191		942	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(46)		(226)	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>145</b>		<b>716</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>804</b>		<b>716</b>	
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>96.420</b>		<b>81.767</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	96.450		81.765	
- Interessi di minoranza	(30)		2	

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025		1° semestre 2024	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	132.591		112.015	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	33.039		34.449	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	14.499		(2.381)	
Variazione dei fondi del personale	(917)		(1.151)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(1.498)		212	
Oneri finanziari netti	10.085		9.629	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(5.464)		(6.847)	
Altre variazioni non monetarie	(12.971)		(1.986)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>169.364</b>		<b>143.940</b>	
Variazione rimanenze	70		(1.899)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	1.011	4.483	(22.152)	(3.901)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	2.233	(4.685)	8.117	(780)
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>3.314</b>	<b>(202)</b>	<b>(15.934)</b>	<b>(4.681)</b>
Imposte sul reddito pagate	(76.064)			
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa</b>	<b>96.614</b>	<b>(202)</b>	<b>128.006</b>	<b>(4.681)</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali	(20.657)		(20.335)	
-materiali	(10.614)		(4.703)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali e immateriali			60	
-finanziarie	3.300		4.938	
Dividendi incassati	10.057	10.057	2.191	2.191
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento</b>	<b>(17.914)</b>	<b>10.057</b>	<b>(17.849)</b>	<b>2.191</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- <i>incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine</i>	289.713		(10.230)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	133.956		68.971	
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto	221			
Dividendi distribuiti	(223.857)	(223.857)	(192.947)	(192.947)
Interessi e commissioni pagati	(5.254)		(4.739)	
Interessi incassati	9.538		5.857	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>204.317</b>	<b>(223.857)</b>	<b>(133.088)</b>	<b>(192.947)</b>
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>283.017</b>	<b>(214.002)</b>	<b>(22.931)</b>	<b>(195.437)</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	62.213		91.123	
Disponibilità liquide di fine periodo	345.230		68.192	

**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
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>309.882</b>	<b>(72)</b>	<b>0</b>	<b>156.207</b>	<b>499.017</b>	<b>31</b>	<b>499.048</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione del risultato 2023			156.207			(156.207)	0	(5)	(5)
Dividendi deliberati			(193.000)				(193.000)		(193.000)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				247	306		553		553
Capitale e riserve di terzi di Vertical Gateway								25	25
Risultato dell'esercizio						170.559	170.559	5	170.564
<b>Saldo al 31 dicembre 2024</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>273.089</b>	<b>175</b>	<b>306</b>	<b>170.559</b>	<b>477.128</b>	<b>56</b>	<b>477.184</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione del risultato 2024			170.559			(170.559)	0	(5)	(5)
Dividendi deliberati			(223.925)				(223.925)		(223.925)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				145	659		804		804
Affrancamento riserve in sospensione d'imposta			(6.029)				(6.029)		(6.029)
Capitale e riserve di terzi di Vertical Gateway								221	221
Risultato del periodo						95.616	95.616	(30)	95.586
<b>Saldo al 30 giugno 2025</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>213.694</b>	<b>320</b>	<b>964</b>	<b>95.616</b>	<b>343.594</b>	<b>242</b>	<b>343.836</b>

## 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 neocostituita società è dedicata allo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia in particolare la progettazione, la costruzione, lo sviluppo e la gestione dei vertiporti, ovvero delle aree dedicate al decollo e all'atterraggio degli eVTOL. Il capitale sociale, al 30 giugno 2025, è pari a 100.000 euro i.v.. Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2025 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:

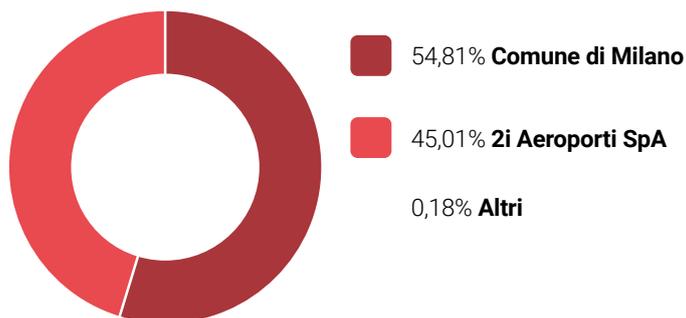
## Azionisti pubblici

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

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

## Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	45,01%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>45,05%</b>



## 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 2024, 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 2025 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2024, 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 2025. 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

#### Lack of exchangeability - Amendments to IAS 21

Le modifiche allo IAS 21 Effetti delle variazioni dei cambi delle valute estere specificano come un'entità dovrebbe considerare se una valuta è convertibile e come deve determinare il tasso di cambio a pronti quando la convertibilità è assente. Le modifiche richiedono anche l'indicazione di informazioni che consentano agli utilizzatori del bilancio di comprendere come la valuta non convertibile in un'altra valuta influisca, o si prevede che influisca, sul risultato economico, sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sui flussi finanziari dell'entità.

Le modifiche entrano in vigore a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2025 o da data successiva. Nell'applicare le modifiche, l'entità non può rideterminare le informazioni comparative.

Tali modifiche non hanno avuto impatti significativi sul bilancio semestrale consolidato 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 2025 e al 31 dicembre 2024, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2025 e al 30 giugno 2024, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 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 2025 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2025 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 2025.

### 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 2025:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2025 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2024 (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	50.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	1.500.000

In data 11 febbraio 2025 SEA ha concluso l'operazione finalizzata all'integrale cessione delle quote societarie della società Airport Handling alla società dnata Aviation Services Limited.

### 4. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2025 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2024 alla quale si rinvia.

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2025	% Possesso del Gruppo al 30/06/2025	% Possesso del Gruppo al 31/12/2024
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 2025 il dato del credito complessivo è in linea rispetto al 2024.

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 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti	249.428	250.727
- di cui scaduto	126.545	143.420
Fondo svalutazione crediti commerciali	(95.226)	(96.725)
Crediti commerciali verso imprese collegate	14.751	19.234
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(11)	(11)
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>168.942</b>	<b>173.225</b>

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
da meno di 180 giorni	24.410	41.478
da più di 180 giorni	102.135	101.942
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>126.545</b>	<b>143.420</b>

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 31 dicembre 2024 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 2025 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

- rischio tasso di interesse;
- rischio tasso di cambio;
- rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

## a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 30 giugno 2025 il debito finanziario lordo del Gruppo SEA a tasso variabile è pari al 17% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi. Si segnala che nel mese di gennaio 2025 è stata completata l'operazione di rifinanziamento del bond outstanding in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso. In vista di tale operazione, il Gruppo SEA aveva sottoscritto a dicembre 2024 contratti derivati che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario. Tali contratti sono stati chiusi in concomitanza all'emissione del bond.

Al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine e prestito obbligazionario con scadenza 2025). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito al 30 giugno 2025 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

### Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025			31 dicembre 2024		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>
	<b>2032</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>			
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2027 al 2040</b>	<b>153.972</b>	<b>3,17%</b>	<b>dal 2027 al 2040</b>	<b>164.258</b>	<b>3,92%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		26.247	1,63%		27.734	1,76%
<i>o/w a Tasso Variabile (*)</i>		127.725	3,00%		136.524	3,88%
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>753.972</b>	<b>3,35%</b>		<b>464.258</b>	<b>3,51%</b>

(\*) Include: 52 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 2025 è pari a 753.972 migliaia di euro, in aumento di 289.714 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024. Su tale variazione ha inciso l'emissione del nuovo prestito obbligazionario da 300.000 migliaia di euro e la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere. Si segnala che il prestito obbligazionario in scadenza ad ottobre 2025 è stato rimborsato a luglio 2025 attraverso l'esercizio della 3-month-par-call.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2025 è pari a 3,35%, in diminuzione di 16 bps rispetto a fine dicembre 2024. Su tale dinamica ha inciso la discesa dei tassi di interesse nel corso del 2025. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,43%, in diminuzione di 22 bps rispetto a fine 2024.

Al 30 giugno 2025 la liquidità del Gruppo SEA, pari a totali 374 milioni di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 30 giugno 2025), è remunerata ad un tasso medio del 2,30%.

Al 30 giugno 2025 il Gruppo ha in essere i seguenti prestiti obbligazionari per un valore nominale pari a complessivi 600 milioni di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%
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 2025 il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari a 758.176 migliaia di euro (in aumento rispetto al 31 dicembre 2024 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 2025;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Si segnala che al 30 giugno 2025 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, invece presenti al 31 dicembre 2024.

## b) Rischio di cambio

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

## c) Rischio prezzo delle commodity

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

- gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto;
- strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO<sub>2</sub>, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Nel corso dell'esercizio 2025, SEA ha esercitato le opzioni previste nei contratti commerciali di fornitura e ha definito in via anticipata i prezzi di acquisto per energia elettrica, gas naturale e CO<sub>2</sub>, limitatamente a una quota parziale del fabbisogno energetico complessivo.

### 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 2025 il Gruppo SEA dispone di 374 milioni di euro di risorse liquide (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2024) remunerate ad un tasso medio del 2,30%.

A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, in scadenza a febbraio 2026, (ii) 113 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa. Tale robusta dotazione finanziaria del Gruppo SEA è stata ulteriormente rafforzata dal completamento a gennaio 2025 dell'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro con scadenza a sette anni che ha consentito il rimborso a luglio 2025 del bond in scadenza.

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 2025 e al 31 dicembre 2024:

#### Passività al 30 giugno 2025

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	347,6	64,3	49,9	399,7	861,5
Passività per leasing (Debito Finanziario)	3,0	5,6	3,8	2,1	14,6
Debiti commerciali	197,4				197,4
<b>Totale debito</b>	<b>548,1</b>	<b>69,9</b>	<b>53,7</b>	<b>401,8</b>	<b>1.073,5</b>

#### Passività al 31 dicembre 2024

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	338,8	49,0	31,0	84,1	502,8
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,7	5,4	3,9	2,4	14,4
Debiti commerciali	206,1				206,1
<b>Totale debito</b>	<b>547,6</b>	<b>54,4</b>	<b>34,9</b>	<b>86,5</b>	<b>723,4</b>

Al 30 giugno 2025, i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad ottobre 2025 e già rimborsato a luglio 2025 attraverso l'esercizio della 3-month-par-call, dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI, 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 2025 e al 31 dicembre 2024, 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 2025		30 giugno 2024	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-1.356,26	1.356,26	-590,01	590,01
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	187,66	-187,66	214,99	-214,99

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

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

Il maggior impatto della sensitivity dei proventi attivi di c/c nel primo semestre 2025 rispetto a quanto calcolato nel primo semestre 2024 dipende dalla maggior giacenza media di liquidità sui c/c SEA post erogazione del bond a gennaio 2025. Considerata la maggior giacenza media del primo semestre 2025, una variazione dei tassi attivi di +/-50bps avrebbe comportato una maggior variabilità nel valore dei proventi finanziari.

## 6. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2025 e al 31 dicembre 2024 del Gruppo.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 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	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		32.493			32.493
Crediti commerciali		168.942			168.942
Crediti per imposte		119			119
Altri crediti correnti		9.007			9.007
Crediti finanziari correnti		30.007			30.007
Altre attività finanziarie non correnti		7.700			7.700
Cassa e disponibilità liquide		345.230			345.230
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>593.498</b>			<b>593.499</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				427.144	427.144
- di cui debito verso obbligazionisti				298.539	298.539
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.522	11.522
Altri debiti non correnti				3.014	3.014
Debiti commerciali				197.423	197.423
Debiti per imposte dell'esercizio				18.893	18.893
Altri debiti correnti				264.418	264.418
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				341.469	341.469
- di cui debito verso obbligazionisti				299.903	299.903
Passività finanziarie correnti per leasing				3.032	3.032
<b>Totale</b>				<b>1.266.915</b>	<b>1.266.915</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024				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	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		26.878			26.878
Crediti commerciali		173.225			173.225
Crediti per imposte		848			848
Altri crediti correnti		4.638			4.638
Crediti finanziari correnti		165.406			165.406
Altre attività finanziarie correnti			402		402
Cassa e disponibilità liquide		62.213			62.213
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>433.208</b>	<b>402</b>		<b>433.611</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				140.896	140.896
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.770	11.770
Debiti commerciali				206.137	206.137
Debiti per imposte dell'esercizio				54.668	54.668
Altri debiti correnti				264.415	264.415
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				326.679	326.679
- di cui debito verso obbligazionisti				299.728	299.728
Passività finanziarie correnti per leasing				2.700	2.700
<b>Totale</b>				<b>1.007.265</b>	<b>1.007.265</b>

## 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 2024 e 30 giugno 2025.

	<b>30 giugno 2025</b>		
(in migliaia di euro)	<b>Livello 1</b>	<b>Livello 2</b>	<b>Livello 3</b>
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati (altre attività finanziarie correnti)			
<b>Totale</b>			<b>1</b>

	<b>31 dicembre 2024</b>		
(in migliaia di euro)	<b>Livello 1</b>	<b>Livello 2</b>	<b>Livello 3</b>
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati (altre attività finanziarie correnti)		402	
<b>Totale</b>		<b>402</b>	<b>1</b>

## 8. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### 8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025.

#### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	30 giugno 2025
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.847.576		10.419	(10.298)		1.847.697
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.579	17.405	(13.982)			64.002
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	107.459		230		(37)	107.652
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.334	1.853	(890)			9.297
Altre	18.081		(160)		(39)	17.882
<b>Totale valore lordo</b>	<b>2.042.028</b>	<b>19.258</b>	<b>(4.383)</b>	<b>(10.298)</b>	<b>(76)</b>	<b>2.046.529</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(923.192)		(34)	10.051	(25.614)	(938.789)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(101.825)				(1.329)	(103.154)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(1.040.345)</b>	<b>0</b>	<b>(34)</b>	<b>10.051</b>	<b>(26.943)</b>	<b>(1.057.271)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	924.384		10.385	(247)	(25.614)	908.908
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.579	17.405	(13.982)			64.002
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	5.634		230		(1.366)	4.498
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.334	1.853	(890)			9.297
Altre	2.753		(160)		(39)	2.554
<b>Totale valore netto</b>	<b>1.001.684</b>	<b>19.258</b>	<b>(4.417)</b>	<b>(247)</b>	<b>(27.019)</b>	<b>989.259</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 908.908 migliaia di euro al 30 giugno 2025 e per 924.384 migliaia di euro al 31 dicembre 2024. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2025 è pari 25.614 migliaia di euro.

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 8.16.

Nel primo semestre del 2025 gli interventi realizzati nell'aeroporto di Malpensa si sono concentrati su interventi rivolti al miglioramento della qualità e delle funzionalità operative sia al Terminal 1 sia al Terminal 2.

Gli interventi realizzati nell'aeroporto di Linate, anche nel primo semestre 2025, si sono concentrati sulle infrastrutture di volo e su interventi volti al miglioramento della qualità del passeggero e delle funzionalità operative.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 4.498 migliaia di euro al 30 giugno 2025, 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 1.366 migliaia di euro.

## 8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025.

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti	30 giugno 2025
<b>Valore lordo</b>						
Beni immobili	135.691		700			136.391
Impianti e macchinari	7.500	1.665	-			9.165
Attrezzature industriali e commerciali	48.024	549	8	(523)		48.058
Altri beni mobili	87.043	2.107	591			89.741
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.823	6.292	2.188			17.303
<b>Totale valore lordo</b>	<b>287.081</b>	<b>10.613</b>	<b>3.487</b>	<b>(523)</b>	<b>0</b>	<b>300.658</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(64.112)		34		(2.001)	(66.079)
Impianti e macchinari	(6.196)				(190)	(6.386)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.587)			523	(301)	(46.365)
Altri beni mobili	(74.595)				(1.833)	(76.428)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(191.490)</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>523</b>	<b>(4.325)</b>	<b>(195.258)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	71.580		734		(2.001)	70.312
Impianti e macchinari	1.306	1.665	-		(190)	2.781
Attrezzature industriali e commerciali	1.437	549	8		(301)	1.694
Altri beni mobili	12.448	2.107	591		(1.833)	13.313
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.823	6.292	2.188			17.303
<b>Totale valore netto</b>	<b>95.593</b>	<b>10.613</b>	<b>3.521</b>	<b>0</b>	<b>(4.325)</b>	<b>105.403</b>

Il valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali si incrementa di 9.810 migliaia di euro.

Gli incrementi comprendono principalmente l'acquisto, da parte della capogruppo SEA, di mezzi per l'assistenza ai passeggeri (ambulift, sedie a rotelle, carrelli) per 1.601 migliaia di euro, di automezzi per il trasporto passeggeri (bus) per 1.280 migliaia di euro, di arredi per 1.022 migliaia di euro. Gli incrementi del primo semestre 2025 relativi all'aviazione generale ammontano a 1.532 migliaia di euro, principalmente afferenti lo scalo di Linate Prime.

### 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 2025 è pari a 13.382 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.694 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 2024 al 30 giugno 2025.

#### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2025
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura varia e minuta	3.249				3.249
Automezzi	15.004	1.129	(21)		16.112
Mezzi di Carico e Scarico	371				371
Terreni	5.078	436	(203)		5.311
<b>Totale valore lordo</b>	<b>23.702</b>	<b>1.565</b>	<b>(224)</b>		<b>25.043</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura varia e minuta	(2.304)			(208)	(2.512)
Automezzi	(5.498)		19	(1.156)	(6.635)
Mezzi di Carico e Scarico	(196)			(95)	(291)
Terreni	(2.076)		88	(235)	(2.223)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(10.074)</b>		<b>107</b>	<b>(1.694)</b>	<b>(11.661)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura varia e minuta	945			(208)	737
Automezzi	9.506	1.129	(2)	(1.156)	9.477
Mezzi di Carico e Scarico	175			(95)	80
Terreni	3.002	436	(115)	(235)	3.088
<b>Totale valore netto</b>	<b>13.628</b>	<b>1.565</b>	<b>(117)</b>	<b>(1.694)</b>	<b>13.382</b>

## 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 2025	31 dicembre 2024
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento e svalutazioni	(4.030)	(4.029)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>104</b>	<b>105</b>

### Movimentazione Fondo Ammortamento e svalutazioni

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Valore iniziale	(4.029)	(736)
Ammortamenti e svalutazioni	(1)	(3.293)
<b>Valore finale</b>	<b>(4.030)</b>	<b>(4.029)</b>

## 8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 della voce "Partecipazioni in società collegate":

### Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2025
	31 dicembre 2024	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	
SACBO SpA	52.821	1.267	(2.202)	51.886
Dufrital SpA	18.209	3.216	(7.786)	13.639
Areas Food Services Srl	9.169	913		10.082
<b>Totale</b>	<b>80.199</b>	<b>5.396</b>	<b>(9.988)</b>	<b>75.607</b>

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 di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2025 ammonta a 75.607 migliaia di euro rispetto a 80.199 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.

## 8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
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 2025
	31 dicembre 2024	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

### 8.7 Imposte differite attive

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Imposte anticipate attive	76.553	77.963
Imposte differite passive	(4.012)	(4.036)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>72.541</b>	<b>73.927</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2025 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2025
Imposte anticipate attive	77.963	(1.364)	(46)	76.553
Imposte differite passive	(4.036)	232	(208)	(4.012)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>73.927</b>	<b>(1.132)</b>	<b>(254)</b>	<b>72.541</b>

Le imposte differite attive, prevalentemente calcolate sui fondi rischi e fondo di ripristino, si riducono di 1.386 migliaia di euro passando da 73.927 a 72.541 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 Airport Handling SpA, pari al 30% del capitale sociale. L'importo di 7.700 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 32.493 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (26.878 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), 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 2025	31 dicembre 2024
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.296	5.367
Fondo obsolescenza magazzino	(938)	(940)
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>4.358</b>	<b>4.427</b>

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

Al 30 giugno 2025 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 2025, a 938 migliaia di euro (940 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

## 8.11 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti	154.202	154.002
Crediti commerciali verso imprese collegate	14.740	19.223
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>168.942</b>	<b>173.225</b>

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

L'andamento del saldo dei "Crediti commerciali" è la conseguenza dei maggiori volumi di traffico gestiti.

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 2025	31 dicembre 2024
Fondo iniziale	(96.736)	(97.024)
(Incrementi)/scioglimenti	1.498	(1.030)
Utilizzi	1	1.318
<b>Totale fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(95.237)</b>	<b>(96.736)</b>

Gli scioglimenti netti sono legati 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 2025	31 dicembre 2024
Crediti per imposte	119	848
Altri crediti correnti	9.007	4.638
<b>Totale crediti per imposte e altri crediti correnti</b>	<b>9.126</b>	<b>5.486</b>

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

### Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Altri crediti	6.411	3.331
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	832	67
Anticipi verso compagnie assicurative	1.022	726
Crediti per incassi vari	742	514
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>9.007</b>	<b>4.638</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 9.007 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (4.638 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) 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.

## 8.13 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 30.007 migliaia di euro (165.406 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), include 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. Tale valore include anche i ratei attivi maturati su tali strumenti a fine periodo.

## 8.14 Altre attività finanziarie correnti

Al 31 dicembre 2024 l'importo di 402 migliaia di euro rappresentava il fair value dei contratti derivati sottoscritti dal Gruppo SEA che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario completata a gennaio 2025. Al 30 giugno 2025, come descritto alla Nota 5.2, tali contratti risultano estinti.

## 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 2025	31 dicembre 2024
Depositi bancari e postali	345.170	62.146
Denaro e valori in cassa	60	67
<b>Totale</b>	<b>345.230</b>	<b>62.213</b>

La voce cassa e disponibilità liquide al 30 giugno 2025 è in aumento di 283.017 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024. Su tale andamento ha impattato la dinamica di impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria, in commento alla voce "Crediti finanziari correnti" e l'incasso del capitale relativo alla nuova emissione obbligazionaria effettuata in gennaio 2025.

La composizione della liquidità al 30 giugno 2025 si riferisce a:

- i. depositi bancari e postali per 345.170 migliaia di euro, di cui 35.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari, con durata inferiore a 3 mesi. Tale valore include i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari al 30 giugno 2025;
- ii. denaro e valori in cassa per 60 migliaia di euro.

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

## 8.16 Patrimonio Netto

Al 30 giugno 2025 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 2024	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2025
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>401.457</b>	<b>(229.953)</b>	<b>803</b>	<b>106.905</b>	<b>279.212</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	8.023	215		(3.033)	5.205
Rettifiche per valutazione equity collegate	72.198			(8.402)	63.796
Altre scritture di consolidamento	(4.494)			117	(4.377)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>477.184</b>	<b>(229.738)</b>	<b>803</b>	<b>95.586</b>	<b>343.836</b>
Patrimonio Netto di terzi	56	215		(30)	242
<b>Patrimonio Netto di Gruppo</b>	<b>477.128</b>	<b>(229.953)</b>	<b>803</b>	<b>95.616</b>	<b>343.594</b>

## 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 2024	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	(Provento)/oneri finanziari da attualizzazione	30 giugno 2025
Fondo di ripristino e sostituzione	187.981	28.139	(13.320)		3.751	206.551
Fondo oneri futuri	15.583	52	(160)	(212)		15.263
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>203.564</b>	<b>28.191</b>	<b>(13.480)</b>	<b>(212)</b>	<b>3.751</b>	<b>221.814</b>

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 206.551 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (187.981 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), 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 2024	Accantonamen- ti/Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2025
Accantonamenti in materia di lavoro	4.537	15	(119)		4.433
Rischi fiscali	1.506				1.506
Fondi diversi	9.540	37	(41)	(212)	9.324
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>15.583</b>	<b>52</b>	<b>(160)</b>	<b>(212)</b>	<b>15.263</b>

La voce "Fondi diversi" per 9.324 migliaia di euro al 30 giugno 2025 è composta nel modo seguente:

- 5.947 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 704 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 2.381 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 292 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali che potrebbero emergere.

## 8.18 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 2025	31 dicembre 2024
Fondo iniziale	26.161	27.406
(Proventi)/oneri finanziari	392	816
Trasferimento personale		408
Utilizzi	(917)	(2.969)
(Utili) / perdite attuariali	(191)	(325)
Altri movimenti	(825)	825
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>24.620</b>	<b>26.161</b>

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, che hanno determinato il significativo impatto in termini di perdite attuariali, sono di seguito riportate:

### Basi tecniche economiche-finanziarie

	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Tasso annuo di attualizzazione	3,21%	3,14%
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 2025 e al 31 dicembre 2024.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025		31 dicembre 2024	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	24.660	128.605	22.601	140.896
Debito per oneri su finanziamento	1.705		1.962	
<b>Debiti verso banche</b>	<b>26.365</b>	<b>128.605</b>	<b>24.563</b>	<b>140.896</b>
Debiti verso obbligazionisti	299.903	298.539	299.728	
Debiti per oneri su obbligazioni	12.169		2.388	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	3.032	11.522	2.700	11.770
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>315.104</b>	<b>310.061</b>	<b>304.816</b>	<b>11.770</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>341.469</b>	<b>438.666</b>	<b>329.379</b>	<b>152.666</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2025 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, rappresentato dal prestito obbligazionario in scadenza ad ottobre 2025 (già rimborsato a luglio attraverso l'esercizio della 3-month-par-call), dalla nuova emissione obbligazionaria Bond SEA 01/2032 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 45% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 16% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che al 30 giugno 2025 il 23% 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 2025 e al 31 dicembre 2024:

### Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
A. Disponibilità Liquide	(345.230)	(62.213)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(30.007)	(165.406)
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(375.237)</b>	<b>(227.619)</b>
E. Debito finanziario corrente *	316.809	306.779
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	24.660	22.601
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)</b>	<b>341.469</b>	<b>329.380</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)</b>	<b>(33.768)</b>	<b>101.761</b>
I. Debito finanziario non corrente	140.127	152.665
J. Strumenti di debito	298.539	0
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>438.666</b>	<b>152.665</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)</b>	<b>404.898</b>	<b>254.426</b>
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		
<b>O. Totale indebitamento finanziario netto (M+N)</b>	<b>404.898</b>	<b>254.426</b>

\* Si precisa che il saldo della voce E "Debito finanziario corrente" include il valore della riclassificazione dalla voce J "Strumenti di debito" delle Obbligazioni in scadenza entro 12 mesi;

Al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario netto, pari a 404.898 migliaia di euro, registra un aumento di 150.472 migliaia di euro rispetto a fine 2024 (pari a 254.426 migliaia di euro).

La favorevole dinamica del cash-flow operativo del primo semestre 2025 ha permesso di finanziare totalmente gli investimenti e, parzialmente, la distribuzione ai soci di dividendi per 224 milioni di euro (di cui 164 milioni di dividendo ordinario e 60 milioni relativi alla distribuzione di riserve disponibili). Considerata la scadenza del prestito obbligazionario emesso nel 2020, il Gruppo SEA ha effettuato a gennaio 2025 l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro con scadenza gennaio 2032.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito:

- la dinamica della liquidità e il maggior indebitamento finanziario, su cui incide l'emissione del nuovo prestito obbligazionario;
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2025 sono state pari a 10.285 migliaia di euro);
- maggior debito per leasing per 84 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. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2025 rispettivamente a 3.032 migliaia di euro e 11.522 migliaia di euro.

### Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025		31 dicembre 2024	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	323	743	374	898
Automezzi	2.364	7.747	2.096	7.964
Mezzi di carico e scarico	114		194	16
Terreni	231	3.032	36	2.892
<b>Totale</b>	<b>3.032</b>	<b>11.522</b>	<b>2.700</b>	<b>11.770</b>

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 2025 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 2025 è pari a 206.551 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 2025 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 2025 a 24.620 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 1.645 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 8.20.
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 30 giugno 2025 sono descritte al paragrafo 13.

## 8.20 Altri debiti non correnti

Gli altri debiti non correnti, al 30 giugno 2025, ammontano a 3.014 migliaia di euro 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 2025	31 dicembre 2024
Debiti verso fornitori	188.635	192.251
Acconti	1.327	1.742
Debiti verso imprese collegate	7.461	12.144
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>197.423</b>	<b>206.137</b>

I debiti commerciali si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 30 giugno 2025 ammontano a 1.327 migliaia di euro (1.742 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2025 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.645 migliaia di euro (1.472 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

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 18.893 migliaia di euro al 30 giugno 2025 (54.668 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), sono costituiti da:

### Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.212	4.949
Debiti per imposte dirette	6.253	46.787
Debiti IVA	6.714	2.917
Altri debiti di natura fiscale	2.714	15
<b>Totale debiti per imposte dell'esercizio</b>	<b>18.893</b>	<b>54.668</b>

## 8.23 Altri debiti

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

### Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	244	170
Servizi antincendio aeroportuali	106.960	103.910
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	48.776	47.006
Altri debiti diversi	48.309	40.563
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	18.010	29.737
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	22.706	20.377
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.967	16.462
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.223	2.730
Depositi cauzionali di terzi	3.881	3.146
Debiti verso altri per trattenute c/dip	139	142
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	69	62
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	134	110
<b>Totale Altri debiti</b>	<b>264.418</b>	<b>264.415</b>

La voce "Altri debiti" passa da 264.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 a 264.418 migliaia di euro al 30 giugno 2025.

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 31.093 migliaia di euro (28.094 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I "Debiti verso dipendenti per competenze maturate" include anche gli stanziamenti relativi al rinnovo del CCNL.

## 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 2025 e al 30 giugno 2024.

#### Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2025	Primo semestre 2024
Aviazione Commerciale Passeggeri	354.982	319.765
Aviazione Commerciale Cargo	27.904	26.963
Aviazione Generale	11.674	11.290
Altri Business	24.193	22.639
<b>Totale Ricavi di Gestione</b>	<b>418.753</b>	<b>380.657</b>

#### Ricavi di Aviazione Commerciale Passeggeri

##### Aviazione Commerciale Passeggeri

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2025	Primo semestre 2024
Diritti e infrastrutture centralizzate	180.298	168.240
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	23.903	21.679
Utilizzo spazi in regime regolamentato	6.531	6.074
<b>Totale Aviation</b>	<b>210.732</b>	<b>195.993</b>
Retail	76.914	68.291
Parcheggi	36.776	33.425
Servizi premium	19.618	13.827
Altri servizi	10.942	8.229
<b>Totale Non Aviation</b>	<b>144.250</b>	<b>123.772</b>
<b>Totale Aviazione Commerciale Passeggeri</b>	<b>354.982</b>	<b>319.765</b>

I ricavi registrano un incremento generalizzato 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 2025	Primo semestre 2024
Negozi	39.316	34.953
Food & Beverage	18.144	16.210
Noleggio Auto	13.077	11.573
Banche	6.377	5.555
<b>Totale Ricavi Retail</b>	<b>76.914</b>	<b>68.291</b>

#### Ricavi di Aviazione Commerciale Cargo

##### Aviazione Commerciale Cargo

(in migliaia di euro)	Primo semestre 2025	Primo semestre 2024
Aviation	16.439	16.186
Non Aviation	11.465	10.777
<b>Totale Aviazione Commerciale Cargo</b>	<b>27.904</b>	<b>26.963</b>

## 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.

### 9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 19.262 migliaia di euro al 30 giugno 2024 a 17.597 migliaia di euro al 30 giugno 2025, con un decremento dell'8,6%. 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 miglio-ria 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 2025	1° semestre 2024
Salari, stipendi e oneri sociali	72.630	85.584
Trattamento fine rapporto	2.853	3.810
Altri costi del lavoro	2.809	2.532
<b>Totale</b>	<b>78.292</b>	<b>91.926</b>

Nel primo semestre 2025 il costo del lavoro del Gruppo SEA è diminuito di 13.634 migliaia di euro (-14,8%) rispetto al primo semestre 2024, passando da 91.926 migliaia di euro a 78.292 migliaia di euro. La variazione è riconducibile alla sopravvenienza attiva pari a 11.538 migliaia di euro, registrata nel semestre in esame a seguito del rinnovo CCNL scaduto nel 2022 e rinnovato nel 2025 con un impatto sul costo del lavoro inferiore rispetto a quanto stimato.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.546 del primo semestre 2024 a 2.576 del primo semestre 2025.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-giugno 2024 e gennaio-giugno 2025:

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2025	%	1° semestre 2024	%
Dirigenti	49	1,9%	47	1,8%
Quadri	260	10,1%	260	10,2%
Impiegati	1.513	58,8%	1.516	59,5%
Operai	590	22,9%	504	19,8%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.412</b>	<b>93,6%</b>	<b>2.327</b>	<b>91,4%</b>
Dipendenti somministrati	164	6,4%	219	8,6%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.576</b>	<b>100%</b>	<b>2.546</b>	<b>100%</b>

#### Dipendenti HDC a fine periodo

	30 giugno 2025	31 dicembre 2024
Totale dipendenti	2.776	2.689

## 9.4 Materiali di consumo

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

### Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	5.798	7.285
Variazione delle rimanenze	69	(1.907)
<b>Totale</b>	<b>5.867</b>	<b>5.378</b>

Al 30 giugno 2025 i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 489 migliaia di euro (+9,1%) rispetto al corrispondente periodo del 2024, passando da 5.378 migliaia di euro a 5.867 migliaia di euro, per effetto principalmente della positiva variazione delle rimanenze al 30 giugno 2024.

## 9.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Costi per gestione infrastrutture	45.956	38.066
Canoni pubblici	22.745	21.103
Costi di manutenzione ordinaria	23.136	19.458
Costi per servizi al passeggero	10.996	12.381
Pulizia	7.591	8.184
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	456	488
Altri costi	27.978	24.691
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>138.858</b>	<b>124.371</b>

Nei primi sei mesi del 2025 gli altri costi operativi sono aumentati di 14.487 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2024, passando da 124.371 migliaia di euro a 138.858 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 18.171 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2024 a 16.600 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2025.

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 2025	1° semestre 2024
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti	(1.497)	212
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(160)	(1.074)
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)</b>	<b>(1.657)</b>	<b>(862)</b>

Al 30 giugno 2025 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo positivo per il conto economico pari a 1.657 migliaia di euro (saldo positivo per 862 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

Nei primi sei mesi 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 2025	1° semestre 2024
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	28.139	11.689

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 11.689 migliaia di euro al 30 giugno 2024 e a 28.139 migliaia di euro al 30 giugno 2025 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. L'aumento dell'accantonamento del fondo di ripristino nel 2025 è legato principalmente a un aggiornamento del piano di investimenti.

## 9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	27.019	26.267
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	4.326	6.809
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.694	1.373
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>33.039</b>	<b>34.449</b>

Nei primi sei mesi del 2025 gli ammortamenti si decrementano di 1.410 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2024.

## 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 2025	1° semestre 2024
SACBO SpA	1.267	1.615
Dufrital SpA	3.216	3.265
Disma SpA		(66)
Areas Food Services Srl	913	1.420
Airport Handling SpA		180
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>5.396</b>	<b>6.414</b>
<b>Altri proventi (oneri)</b>	<b>68</b>	<b>433</b>
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>5.464</b>	<b>6.847</b>

Nel primo semestre 2025 i proventi da partecipazioni ammontano a 5.464 migliaia di euro (proventi da partecipazioni pari a 6.847 migliaia di euro nel primo semestre 2024).

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.

## 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 2025	1° semestre 2024
Utili su cambi	9	
Interessi attivi c/c bancari	1.262	1.301
Interessi attivi diversi	5.864	2.805
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>7.135</b>	<b>4.106</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(12.313)	(8.958)
Commissioni su finanziamenti	(1.178)	(1.172)
Perdite su cambi	(2)	(3)
Oneri finanziari su TFR	(392)	(410)
Oneri finanziari su Leasing	(185)	(152)
Altri	(1)	(1)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(14.071)</b>	<b>(10.696)</b>
Effetto netto attualizzazioni	(3.149)	(3.039)
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(10.085)</b>	<b>(9.629)</b>

Gli oneri finanziari netti al 30 giugno 2025 ammontano a 10.085 migliaia di euro mentre al 30 giugno 2024 erano pari a 9.629 migliaia di euro, in incremento di 456 migliaia di euro.

Tale dinamica è stata determinata principalmente da:

- maggiori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 3.355 migliaia di euro, su cui incide il *negative carry* derivante dall'operazione di rifinanziamento del prestito obbligazionario effettuata nel corso del primo semestre 2025;
- commissioni su finanziamenti in linea a quelle 2024, con le maggiori commissioni derivanti dall'operazione di rifinanziamento del prestito obbligazionario compensate da minori commissioni relative alle garanzie in essere su alcuni finanziamenti BEI;

- maggiori proventi finanziari per 3.029 migliaia di euro, riconducibili all'investimento della liquidità eccedente le temporanee esigenze di cassa, anche derivante dall'emissione obbligazionaria di gennaio 2025, in strumenti monetari a breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria;
- maggior effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, come previsto dall'IFRS 9, che ha comportato la rilevazione di oneri finanziari netti pari a 3.149 migliaia di euro.

## 9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

### Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Imposte correnti	35.873	30.854
Imposte differite/(anticipate)	1.132	108
<b>Totale</b>	<b>37.005</b>	<b>30.962</b>

Nei primi sei mesi del 2025 le imposte del Gruppo sono pari a 37.005 migliaia di euro, rispetto all'importo di 30.962 migliaia di euro al 30 giugno 2024.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2025	%	1° semestre 2024	%
<b>Utile/(Perdita) prima delle imposte</b>	<b>132.591</b>		<b>112.015</b>	
Imposte sul reddito teoriche	31.822	24,0%	26.884	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(3.870)	-2,9%	(2.920)	-2,6%
IRAP	6.007	4,5%	5.370	4,8%
Altro	3.046	2,3%	1.628	1,5%
<b>Totale</b>	<b>37.005</b>	<b>27,9%</b>	<b>30.962</b>	<b>27,6%</b>

Il Tax Rate della Semestrale Consolidata al 30 giugno 2025 è tendenzialmente allineato al nominale. La crescita delle imposte totali è simmetrica all'aumento 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 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).

Al 30 giugno 2024 risulta pari a euro 0,32 (risultato netto di periodo positivo per 81.051 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 2025 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 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
<b>Totale parti correlate</b>	<b>14.740</b>	<b>7.461</b>	<b>36.904</b>	<b>12.453</b>
Totale voce di bilancio	168.942	197.423	418.753	223.017
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>8,72%</b>	<b>3,78%</b>	<b>8,81%</b>	<b>5,58%</b>

(\*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 6.946 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 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%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2025, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e Areas Food Services);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services).

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

Nel corso del primo semestre 2025 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 7.786 migliaia di euro.

Nel corso del primo semestre 2025 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.270 migliaia di euro.

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

### Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024				
	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 (*)	769		688	1.563	6.888
Dufrital	9.474	5.362	572	22.099	
Areas Food Services	3.907		2.400	8.696	3.297
Disma	87		101	140	
Airport Handling	3.299		5.413	5.666	10.160
<b>Totale parti correlate</b>	<b>17.536</b>	<b>5.362</b>	<b>9.174</b>	<b>38.164</b>	<b>20.345</b>
Totale voce di bilancio	170.530	13.085	171.133	380.657	221.675
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,28%</b>	<b>40,98%</b>	<b>5,36%</b>	<b>10,03%</b>	<b>9,18%</b>

(\*) 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 2024, 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 2024				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(4.681)		(4.681)	128.006	-3,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.191		2.191	(17.849)	-12,3%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(192.947)	(192.947)	(133.088)	145,0%

## 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 2025 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 304 migliaia di euro (356 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

## 12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2025 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 152 migliaia di euro (131 migliaia di euro al 30 giugno 2024).

## 13. IMPEGNI E GARANZIE

### 13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 182.658 migliaia di euro al 30 giugno 2025, 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 2025	31 dicembre 2024
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	103.437	114.310
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo, impianti AVL e viabilità di Linate e Malpensa	47.452	51.335
Interventi per opere civili, impiantistiche e parcheggi di aviazione generale	6.646	9.946
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	2.359	3.357
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	22.765	5.561
Realizzazione centro servizi per l'autotrasporto cargo di Malpensa		639
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>182.658</b>	<b>185.148</b>

### 13.2 Garanzie

Al 30 giugno 2025 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari a 28.875 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 38.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni per un totale di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) per progetti co-finanziati dall'Unione Europea;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- 533 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

## 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 (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.15).

## 16. ATTIVITÀ POTENZIALI

Al 30 giugno 2025 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 2025 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 2025: eventi di rilievo".

## 19. ALTRE INFORMAZIONI

In data 15 maggio 2025 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2024 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2024 pari a euro 163.942.887,21 nel seguente modo:

- euro 163.925.000,00 a titolo dividendo, per un importo pari a euro 0,6557 per azione
- euro 17.887,21 a Riserva Straordinaria

imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a euro 60.000.000,00 corrispondente a euro 0,24 per azione.

## 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  
2025**

**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 2025. 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 2025 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 2025

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 2.975.000,00 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 2024 le loro performance di eccellenza europea mantenendo il livello Transition nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

**SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali**

Aeroporto Milano Linate - 20054 Segrate, Milano  
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156  
REA di Milano n. 472807 - Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

[www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu)

