SUSTAINABILITY REPORT 2023

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D. LGS. 254/16

SEA MilanAirports

INDICE

2 Lettera agli *stakeholder*
4 Nota metodologica

6 Company overview
7 Il Gruppo SEA
15 *Corporate Governance*

20 Scenario e strategia di sostenibilità
21 *Sustainability Scenario*
32 *Sustainability Strategy*

45 Risorse
46 Capitale Infrastrutturale
62 Capitale Naturale
83 Capitale Umano
95 Capitale Sociale e Relazionale
108 Capitale Intellettuale

114 Output
115 *Output*
133 *Outcome*
148 Valore economico generato e distribuito

160 Impegno
161 Obiettivi ESG integrati nella strategia

165 Appendice
166 Altre *performance* di sostenibilità
171 Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli *Standard GRI*
172 *GRI Content Index*
178 Relazione della Società di Revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2023 è stato un anno importante per il nostro percorso di sviluppo sostenibile.

Sul piano operativo è stato il primo anno di completo riallineamento dei volumi di traffico e della connettività ai livelli pre-pandemici. I passeggeri gestiti dal nostro sistema aeroportuale sono stati gli stessi del 2019 (35,2 milioni) ma questo risultato è stato ottenuto con quasi 16 mila movimenti (decolli e atterraggi) in meno rispetto ad allora. Ciò significa che siamo tornati a garantire una eccellente accessibilità aerea al nostro mercato di riferimento, riducendo al contempo l'impronta ecologica (soprattutto in termini di rumore ed emissioni) sui territori circostanti i nostri scali.

> *L'uomo non esiste veramente che nella lotta contro i propri limiti*
>
> *Ignazio Silone*

Gli indicatori di connettività attestano come soprattutto lo scalo di Malpensa si sia riappropriato del ruolo di connettore globale di territori, grazie al quale persone, merci, progetti e capitali possono moltiplicare il loro valore. Nel 2023 Malpensa ha collegato 187 destinazioni, di cui 50 di lungo raggio, attraverso 95 compagnie di linea che hanno assicurato collegamenti diretti con 78 diversi Paesi (Malpensa è nella top 10 mondiale per numero di Paesi raggiunti con collegamenti diretti).

Ripristinare, come è stato fatto a Malpensa, un *network* di collegamenti internazionali così capillare senza poter contare su una compagnia aerea di riferimento (questo aeroporto si è confermato tra gli scali europei con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore, avendo la prima compagnia in esso operante meno del 17% della quota ponderata di traffico complessiva), ma adottando una strategia multivettore, ha significato riportare a pieno regime un *asset* cruciale di competitività globale e di sviluppo socio-economico per l'intero Nord Italia.

L'ampio e articolato dataset contenuto in questo documento lo conferma: il sistema aeroportuale SEA nel 2023 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto all'anno precedente. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in oltre 48 miliardi di euro, cui ha corrisposto l'attivazione di poco meno di 295 mila posizioni lavorative.

In questo contesto continua a svolgere un ruolo di assoluto rilievo il trasporto merci, che vede la *Cargo City* di Malpensa collocarsi al 5° posto in Europa per volume di traffico tra gli scali "generalisti", con 79 destinazioni e 35 vettori *all cargo* operanti. Da Malpensa oggi transita il 4-5% in valore dei flussi commerciali italiani con l'estero, il 6% delle esportazioni nazionali e oltre l'11% delle esportazioni del *made in Italy* dirette ai mercati extra-UE.

Di particolare importanza anche il ruolo svolto dagli scali di Linate e Malpensa quali porte d'accesso per l'*incoming* turistico, soprattutto internazionale. Nel 2023 Malpensa ha veicolato sul territorio lombardo circa 6,6 milioni di turisti, dei quali 5,8 milioni internazionali, mentre da Linate ne sono transitati 2,3 milioni.

Numeri in sensibile crescita rispetto all'anno precedente, che sono andati di pari passo con il livello di soddisfazione espresso dai passeggeri sul livello di servizio loro erogato nei nostri aeroporti.

A coronamento del *trend* di costante ascesa delle *performance* di qualità di Linate e Malpensa registrato in questi anni, sono giunte nel 2023 due importanti attestazioni: il *Best Airport Award* assegnato a Linate da *Airport Council International Europe* (associazione di categoria che raggruppa gli aeroporti europei), come migliore aeroporto nella categoria di traffico 5-10 milioni di passeggeri e l'*Airport Service Quality Award*, prestigioso riconoscimento di *ACI World*, che colloca i nostri scali tra i migliori del continente nelle loro rispettive categorie, sempre sulla base del giudizio espresso dai viaggiatori.

Questi due premi sottolineano il meritevole impegno quotidianamente profuso da tutto il personale SEA per rendere sempre più accogliente, confortevole e rilassato il contesto di viaggio di chi sceglie i nostri aeroporti. Merito che è comunque giusto condividere con tutti gli altri operatori della *community* aeroportuale (compagnie aeree, enti di stato, *handlers* e *retailers* tra i principali), che contribuiscono assieme a noi a mantenere su livelli di eccellenza la *customer experience* dei nostri scali.

Il 2023 è stato inoltre l'anno della svolta per quanto riguarda il *core topic* della nostra strategia ESG, ovvero la decarbonizzazione. Abbiamo infatti definito e adottato una strategia energetica che guiderà le nostre scelte di consumo e approvvigionamento da qui al 2030. Grazie all'azione combinata di iniziative di efficienza energetica, autoproduzione di energia rinnovabile e acquisto di garanzie d'origine, SEA punta ad abbattere sensibilmente le emissioni di scopo 1 e 2 nei prossimi anni, mantenendosi in linea con l'impegno assunto in occasione dell'Assemblea Generale di *ACI Europe*, il 27 giugno 2023, che fissa il conseguimento del *"Net zero"* al più tardi al 2030, ovvero con 20 anni di anticipo rispetto al traguardo fissato dall'aviazione europea.

Le prime azioni messe in campo hanno dato subito risultati incoraggianti: nel 2023 la nostra *carbon footprint* diretta si è ridotta del 37,4% rispetto all'anno precedente, grazie anche ad un *green shift* delle nostre fonti di approvvigionamento energetico, che oggi vedono un'incidenza della quota di rinnovabili pari a oltre il 12% del totale.

Oltretutto il chiaro e lineare impegno che abbiamo assunto per una rapida decarbonizzazione del nostro *business* ha trovato un significativo riflesso nella nostra strategia finanziaria, che nel 2023 ha contemplato la sottoscrizione di linee di credito *revolving* in formato *sustainability-linked*, che agganciano l'entità dei relativi oneri finanziari a specifici target di impronta carbonica che ci siamo impegnati a conseguire.

In seguito a tale operazione, circa un terzo delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *sustainability-linked*.

Sul fronte del *climate change* non ci siamo limitati a lavorare nel nostro perimetro di stretta competenza.

Abbiamo invece dato ulteriore concretezza anche al ruolo di "abilitatori" del processo di decarbonizzazione a tutto tondo che l'industria del trasporto aereo è chiamata a compiere, anche sulla scorta del pacchetto di misure *"Fit for 55"* varato recentemente dall'UE.

Uno dei principali progetti avviati (eMAGO) prevede la realizzazione, entro il 2025, di 84 *Aircraft Ground Power Units* (AGPU) per fornire energia elettrica agli aeromobili durante le operazioni di terra e l'installazione di un centinaio di stazioni di ricarica elettrica, sia *air-side* che *land-side*, per alimentare i veicoli aeroportuali di SEA e degli *handlers*, oltre che ulteriori 100 prese di ricarica intelligenti per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili. Si tratta di un significativo progresso nell'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative per la fornitura di energia agli aeromobili, sia a Linate che a Malpensa.

Inoltre, nel corso del 2023 è stato attivato e implementato un programma di sostegno economico per l'impiego di *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) presso i nostri scali. In linea con le pochissime analoghe esperienze già attivate in altri aeroporti europei, SEA ha riconosciuto un contributo per incentivare le compagnie aeree a rifornirsi con un carburante che abbatte fino all'80% delle emissioni generate dal *jet fuel* tradizionale, al fine di coprire parte dell'extra-costo che caratterizza il SAF.

Entrambe queste iniziative sono allineate alle più avanzate indicazioni di *policy* per la transizione ecologica del settore aeronautico e vedono i nostri aeroporti in prima linea nell'anticipare i mandati vincolanti che discendono dall'adozione del *Fit for 55*.

Resta infine di grande spessore il nostro impegno sul fronte dell'innovazione sostenibile. Attraverso diversi progetti finanziati dall'UE, SEA sta collaborando allo sviluppo di prototipi di veicoli aeroportuali a idrogeno (Progetto TH2ICINO), alla definizione di sistemi di produzione di idrogeno verde per autotrazione *on-site* (OLGA) e alla messa a punto di processi di *refuelling* aeronautico con idrogeno liquido (ALRIGH2T).

Rientra in questo *"innovation & sustainability package"* promosso da SEA anche l'intenzione di essere tra i primi aeroporti a livello continentale a sviluppare soluzioni di *advanced air mobility*. Stiamo infatti lavorando per realizzare l'infrastruttura - a partire dal 2026 - e le condizioni per avviare collegamenti di breve raggio nello spazio aereo di Milano con aerei elettrici a decollo/atterraggio verticale che contribuiscano a coprire esigenze di mobilità di persone e merci all'interno di grandi aree urbane, con notevoli vantaggi in termini di decongestionamento del traffico stradale e minor impatto ecologico (CO_2, qualità dell'aria, rumore).

Consideriamo essenziale impegnarci in queste iniziative che, pur focalizzate su sviluppi tecnologici di medio e lungo periodo, richiedono sin da subito una diversa pianificazione delle infrastrutture, affinché risultino compatibili con il ruolo di "hub energetico intermodale" che gli aeroporti saranno chiamati a svolgere negli anni a venire.

Lo scorso anno è stato inoltre portato avanti con soddisfazione l'iter del *Master Plan* 2035 di Malpensa, ottenendo da una parte il rilascio del decreto di compatibilità ambientale da parte del ministero dell'Ambiente e dall'altra il riconoscimento di Malpensa - nell'ambito della legge di conversione del Decreto Aria - quale opera strategica di preminente interesse nazionale per l'implementazione del traffico merci dell'aeroporto.

Tutto questo ci rende fiduciosi sul raggiungimento di un esito finale che garantisca un adeguato equilibrio tra le istanze di sviluppo socio-economico - di cui il sistema produttivo del territorio potrà avvantaggiarsi con l'espansione della *Cargo City* - e quelle della efficace protezione naturalistica della porzione di ecosistema interessata dal progetto.

A conclusione di questa panoramica su fatti e dati salienti che hanno caratterizzato il nostro percorso di sostenibilità nel 2023 va senza dubbio rimarcato il grande lavoro svolto sul fronte della *diversity & inclusion*, che ha visto in campo diversi progetti mirati a rimuovere i *bias* culturali, aumentare l'inclusività e ridurre le divaricazioni di trattamento tra le diverse componenti della nostra comunità aziendale.

Un impegno che si è tradotto, tra le altre cose, nell'ottenimento a inizio 2024 della Certificazione di genere UNI PdR 125/2022.

Esattamente come accaduto in occasione del raggiungimento di altre certificazioni - e in linea con lo spirito con cui portiamo avanti l'intera nostra strategia ESG - non ci limitiamo a considerare questo risultato un traguardo in sé, quanto piuttosto una preziosa aggiunta alla "cassetta degli attrezzi" che in questi anni abbiamo via via incrementato per pianificare, gestire e misurare quell'impronta di progresso sostenibile che arricchisce e dà senso al nostro lavoro.

Il Presidente **Michaela Castelli**

L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**

NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo SEA (di seguito anche il "Gruppo"), pubblica annualmente dal 2010 il proprio Bilancio di Sostenibilità.

La Dichiarazione Non Finanziaria 2023 (di seguito "DNF"), giunta alla sua settima edizione, riferisce sulle *performance* di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2023, così come previsto dal D. Lgs. 254/2016 e, ai sensi dell'art. 5 dello stesso decreto, costituisce una relazione distinta.

La presente DNF è stata redatta in conformità ai *"Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards"*, inclusi gli *"Airport Operators Sector Disclosures"* (versione 2014) definiti dal *Global Reporting Initiative* (GRI), secondo l'opzione *"in accordance with"*. Per quanto riguarda gli *Standard* Universali GRI 1 *(Foundation)*, GRI 2 *(General Disclosures)* e GRI 3 *(Material Topics)* è stata adottata la più recente versione del 2021. In coda al documento è riportato il GRI *Content Index* al fine di dare completa evidenza della copertura degli indicatori GRI associati a ogni tematica emersa come materiale.

Il documento è stato redatto con l'obiettivo di assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto in merito ai temi ritenuti rilevanti e previsti dagli art. 3 e 4 del D. Lgs. 254/2016.

Il livello di dettaglio con cui sono presentate le informazioni all'interno della DNF riflette il principio di materialità o rilevanza, elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i *GRI Standards*: il processo di analisi di materialità è descritto all'interno del paragrafo *"Materiality assessment"*. Nel 2023 è stato effettuato il processo di *deep review* dell'analisi di materialità il cui risultato è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 14 dicembre 2023 e approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2023.

Nel presente documento sono descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2023 (1 gennaio - 31 dicembre) relativamente ai temi espressamente richiamati dal D. Lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione. La rendicontazione riflette i principi che caratterizzano i *GRI Sustainability Reporting Standards* (accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, tempestività, verificabilità e contesto di sostenibilità).

Si segnala che il tema dei diritti umani è considerato nell'ambito della gestione del personale e nella gestione della catena di fornitura; a tal proposito, SEA è dotata di presidi procedurali e organizzativi atti a gestire e monitorare quanto previsto dalla normativa vigente in materia. Inoltre, con riferimento alla tematica dell'anticorruzione, si segnala che è stata inclusa all'interno della tematica materiale "*Business ethics*/ Trasparenza" e pertanto ne viene fornita relativa *disclosure* all'interno del presente documento.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2023 del Gruppo. Il perimetro delle informazioni e dei dati relativi agli aspetti sociali e ambientali include le società consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato 2023 di Gruppo.[1]

Nel 2023 non ci sono state variazioni significative relative alla catena di approvvigionamento del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato il confronto con i dati relativi agli anni 2022 e 2021; tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

Per una corretta rappresentazione delle *performance* e per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate. Sono opportunamente indicate nel presente documento anche le riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2024.

[1] *Per la lista delle società del Gruppo consolidate integralmente si rimanda alle sezioni 2.4 - Criteri e metodologie di consolidamento e 2.5 - Area di consolidamento e sue variazioni delle Note esplicative al Bilancio Consolidato del Gruppo SEA.*

Si segnala che all'interno del documento sono utilizzate le seguenti dizioni:

- SEA per SEA SpA;
- SEA Prime per SEA Prime SpA;
- Airport ICT Services per Airport ICT Services S.r.l.

In ottemperanza al D. Lgs. 254/2016, la presente Dichiarazione Non Finanziaria, ad eccezione dell'informativa relativa al contenuto del paragrafo *"EU Taxonomy"*, è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"*, emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)*, da parte di EY S.p.A.. Inoltre, si specifica che gli indicatori quantitativi non riferiti ad alcuna *general o topic-specific disclosure dei GRI Standards*, riportati in corrispondenza delle pagine indicate nel *Content Index*, non sono oggetto di esame limitato da parte di EY S.p.A.

Per ogni informazione relativa alla DNF è possibile contattare la Funzione *Corporate Social Responsibility* del Gruppo: Sebastiano Renna - *Head of Corporate Social Responsibility* e-mail: *sebastiano.renna@seamilano.eu*.

Tale documento è disponibile anche sul sito web del Gruppo SEA *www.seamilano.eu*, nella sezione "Sostenibilità".

COMPANY OVERVIEW

IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) gestisce il sistema aeroportuale milanese in base alla Convenzione sottoscritta con ENAC nel 2001 e valida fino al 2043; la capogruppo SEA SpA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia.

Gli aeroporti di Malpensa e Linate si posizionano tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico nel segmento passeggeri e tra i primi cinque in quello merci, mentre in Italia il sistema aeroportuale milanese è rispettivamente il secondo operatore per volume di traffico passeggeri e il primo nel comparto *cargo* e dell'aviazione generale.

KEY FACTS

Fondazione di SEA: 22 Maggio 1948
Sede: Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate (MI)
Numero di iscrizione al Registro imprese di Milano: 00826040156
Capitale sociale: 27.500.000 euro
N° lavoratori del Gruppo al 31 Dicembre 2023: 2.349

HIGHLIGHTS 2023

Ricavi totali: 801,1 milioni di euro
EBITDA: 335,3 milioni di euro
Utile netto: 156,2 milioni di euro
Passeggeri: 35,3 milioni
Movimenti Aerei: 279,4 mila
Merci: 667,2 mila (ton)

SEA e le società del Gruppo gestiscono e sviluppano gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo i servizi e le attività connessi, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, la gestione della sicurezza aeroportuale e lo sviluppo dei servizi commerciali per passeggeri, operatori e visitatori attraverso un'offerta ampia e differenziata.

Mission

La *mission* di SEA è la creazione di valore per tutti i soggetti direttamente coinvolti nelle attività del Gruppo: azionisti, clienti, dipendenti e, in generale, l'intera platea degli *stakeholder*.

Tale obiettivo è perseguito attraverso l'offerta di servizi e soluzioni in linea con le crescenti esigenze del mercato, costituito da una pluralità di soggetti, che comprendono passeggeri, vettori, operatori aeroportuali e *partner* commerciali attivi negli scali di Malpensa e Linate.

Le infrastrutture aeroportuali gestite da SEA garantiscono l'accessibilità aerea verso le principali destinazioni internazionali a una molteplicità di utenti operanti in una *catchment area* fra le più sviluppate in Europa, proponendosi quale punto di riferimento per la crescita dell'economia e del territorio dell'intero Nord Italia.

I servizi prestati da SEA sono garantiti dalla gestione e dallo sviluppo di infrastrutture sicure e all'avanguardia, attribuendo primaria importanza alla crescita socio-economica della comunità di riferimento e alla tutela dell'ambiente.

Assetto societario

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a 27.500.000 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei soci titolari di azioni di categoria B.

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

Azionisti pubblici

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

Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA (**)	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	**45,05%**

(*) Titolare di azioni di categoria A

(**) In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture

Struttura del Capitale Sociale

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2023

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

Nota: la partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa SpA è stata ceduta il 4 luglio 2023

Modello di creazione del valore

SEA intende consolidare la capacità di generare valore economico nel lungo periodo attraverso una costante interazione con il contesto in cui opera (il settore *aviation* è una delle *industry* maggiormente condizionate da dinamiche esogene). Il valore economico generato da SEA scaturisce da una consapevole ed equilibrata gestione di tutte le forme di capitale (non solo finanziario ma anche infrastrutturale, sociale, umano, intellettuale e naturale) che presiedono alla generazione di tale valore.

A sua volta, l'efficace gestione delle diverse tipologie di capitale consente di generare le condizioni per un'offerta di connettività aerea - e di servizi complementari - capace di rispondere alle aspettative dei passeggeri e dei clienti, tutelando al contempo le istanze - provenienti dagli *stakeholder* territoriali - di crescita equilibrata e sostenibile. L'impatto generato dall'attività degli aeroporti sul contesto di riferimento viene inoltre misurato dall'abilitazione/accelerazione che essi producono sulle dinamiche di sviluppo degli attori socio-economici in termini di: accessibilità turistica internazionale del territorio, integrazione del sistema manifatturiero nelle filiere del commercio globale, attrattività degli investimenti produttivi nell'area limitrofa alla presenza degli scali aeroportuali.

Modello di creazione del valore sostenibile di SEA

BUSINESS AREAS

COMMERCIAL AVIATION

Attività *Aviation*

- Gestione, sviluppo e manutenzione di infrastrutture e impianti aeroportuali
- Servizi e attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili
- Servizi di sicurezza aeroportuale

Ricavi definiti da un sistema di tariffe regolamentate e rappresentati da:

- Diritti aeroportuali
- Corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate
- Corrispettivi per la sicurezza
- Tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*

Attività *Non Aviation*

- Gamma ampia e differenziata - sia in gestione diretta che in subconcessione - di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti
- Attività *real estate*

Ricavi rappresentati:

- Corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo
- *Royalty* (percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito)
- Proventi derivanti da attività di affitto magazzini, spazi ed uffici destinati agli operatori del *business Cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*

GENERAL AVIATION

Intera gamma di servizi connessi al traffico *business*

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

- Asset fisici e gestiti direttamente dall'azienda (*terminal*, piste, magazzini, parcheggi, ecc.)
- Sistema viario di accesso agli scali

CAPITALE FINANZIARIO

- Capitale di debito
- *Equity*

CAPITALE UMANO

- Dipendenti e collaboratori

CAPITALE SOCIALE-RELAZIONALE

- *Standing* portafoglio clienti
- Gestione delle *supply chain*
- Caratteristiche socio economiche dei territori serviti
- Qualità delle relazioni con gli *stakeholder* (*reputation, engagement, customer satisfaction*)

CAPITALE NATURALE

- Aria
- Acqua
- Suolo e biodiversità
- Clima

CAPITALE INTELLETTUALE

- Dotazione tecnologica dei processi operativi
- Innovazione dei servizi erogati ai clienti

OUTPUT

- Volume di traffico passeggeri e cargo
- Volume offerta commerciale (N. *Shops, F&B,* Servizi *Cargo, E-Commerce, Parking, Advertising*)
- Qualità dei servizi erogati ai passeggeri
- *Safety* aeronautica
- Struttura e dimensioni dell'indotto di fornitura
- Erogazioni *Corporate Citizenship*

OUTCOME

- Connettività aerea generata al servizio del territorio
- Impatto socio economico prodotto:
  - Diretto
  - Indiretto
  - Indotto
  - Catalitico (*International trade*, Turismo, Localizzazione imprese)

VALORE CREATO

- *Performances* economiche delle aree di *business*
- Valore economico generato e distribuito agli *stakeholder*

CONTESTO ESTERNO

CONGIUNTURA ECONOMICA TERRITORIALE

Lombardia

- PIL 2023 vs. 2022: +0,9% (+5,5% vs. 2019)
- Produzione manifatturiera: -1,5% vs. 2022
- Tasso occupazione: 69,3% (vs. 68,1% 2022)
- Tasso disoccupazione: 3,5% (vs. 4,8% 2022)

Fonte: Assolombarda

MERCATO DEL TRASPORTO AEREO

Europa 2023

- Traffico pax: 2,3 mld (+19% vs. 2022; -5,3% vs. 2019)
- Traffico cargo: -2,9% vs. 2022; -1% vs. 2019
- Movimenti: +11,8% vs. 2022; -8,1% vs. 2019

Fonte: ACI Europe

DINAMICHE TURISTICHE INTERNAZIONALI

- 1,3 miliardi di arrivi internazionali (+41% vs. 2022; -12% vs. 2019)
- Arrivi internazionali in Europa: -6% vs. 2019
- PIL Turismo mondiale: 1.400 mld $ (-7% vs. 2019)

Fonte: UNWTO

REGULATORY FRAMEWORK

Pacchetto "Fit to 55"

- Erogazione di SAF negli aeroporti dal 2% nel 2025 fino al 70% nel 2050
- Fornitura di energia elettrica agli aeromobili in *stand-by* negli aeroporti dal 2025
- Sospensione dell'iter approvativo della direttiva sull'introduzione graduale della direttiva sulla tassazione del *jet fuel* (ETD)
- ETS2: Eliminazione totale delle quote di emissioni gratuite ai vettori a partire dal 2027

Fonte: EU Commission

INTERNAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA ECONOMICO TERRITORIALE

- Nei primi 6 mesi del 2023 le esportazioni lombarde sono state pari a 83,5 mld € (+1,6% vs. 2022)
- Il traino maggiore all'*export* lombardo viene dai paesi extra-europei (USA +10,2%, Asia orientale +8,2%) mentre ha registrato una flessione l'*export* verso paesi UE (-1,4%)

Fonte: Assolombarda

Struttura organizzativa

La struttura organizzativa di SEA si articola in diverse direzioni e funzioni di *staff*, ciascuna di esse dipendenti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Organigramma funzionale

Aeroporti gestiti dal Gruppo SEA

AEROPORTO DI LINATE

L'aeroporto di Linate occupa un'area complessiva di circa 350 ettari nel settore sud-est della provincia di Milano, sui territori di Peschiera Borromeo, Segrate e Milano. Confinano con il sedime dell'aeroporto il Parco Forlanini - uno dei maggiori parchi dell'area urbana milanese - e l'Idroscalo. Lo scalo è dedicato in misura prevalente a una clientela di tipo *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali (queste ultime sia all'interno dell'Unione europea che al di fuori di essa). Nel 2023 Linate ha operato il 7,0% dei passeggeri, il 4,8% dei movimenti di aeromobili e lo 0,2% del *cargo* sul totale Italia.[2]

AEROPORTO DI MALPENSA

L'aeroporto di Malpensa si colloca nel settore Sud-Ovest della provincia di Varese, a 48 km da Milano cui è collegato mediante la rete ferroviaria e un sistema viario, anche autostradale, che mette in comunicazione l'aeroporto con le principali località del Nord-Italia e con la Svizzera. L'area del sedime si estende per 1.220 ettari sui territori di sette comuni: Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino. Tutto il sedime e il territorio dell'aeroporto sono parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino, primo parco regionale d'Italia, nato nel 1974.

Nel 2023 Malpensa ha gestito il 12,6% dei movimenti complessivi, il 13,2% del traffico passeggeri e il 61,8% del trasporto merci registrati in Italia.[3]

[2] *Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).*

[3] *Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).*

AEROPORTO DI LINATE

73
N. banchi *check-in*

25
N. uscite di imbarco

18,2%
Superficie *terminal* dedicata ad attività commerciali

16.800 m²
Superficie magazzino merci

80-100 mila t/a
Capacità di movimentazione merci

83.813
Movimenti (+11,2% vs. 2022, rank Ita 3°)

9.372.429
Passeggeri (+22,2% vs. 2022, rank Ita 8°)

1.537
Merci (ton/anno)
(-8,4% vs. 2022, rank Ita 14°)

Trasporto Merci
0,2%

Traffico Passeggeri
7%

Movimenti Complessivi
4,8%

LIN ITA

3
N. parcheggi

4.327
N. posti auto destinati ai passeggeri

350 ha
Superficie del sedime

2
N. piste

46
N. piazzole di sosta aeromobili

AEROPORTO DI MALPENSA

T1 4 | **T2** 1
N. parcheggi

T1 6.685 | **T2** 5.338
N. posti auto destinati ai passeggeri

T1 283 | **T2** 35
N. banchi *check-in*

T1 61 | **T2** 24
N. uscite di imbarco

T1 8,5% | **T2** 12,2%
Superficie *terminal* aperta al pubblico dedicata ad attività commerciali

T1 6.000 | **T2** 1.800
Baggage Handling System (bagagli/ora)

T1 10 | **T2** 4
N. caroselli di riconsegna bagagli

195.587
Movimenti (+8,3% vs. 2022, rank Ita 2°)

25.891.407
Passeggeri (+22,0% vs. 2022, rank Ita 2°)

665.655
Merci (ton/anno)
(-7,0% vs. 2022t, rank Ita 1°)

Trasporto Merci: 61,8%
Traffico Passeggeri: 13,2%
Movimenti Complessivi: 12,6%

MXP | ITA

1.220 ha
Superficie del sedime

2
N. piste

201
N. piazzole di sosta aeromobili

780-820 mila t/a
Capacità di movimentazione merci

CORPORATE GOVERNANCE

SEA aderisce al Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana (Codice), confermando la volontà di implementare un efficiente sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente prerogative, e correlative responsabilità, tra organo di gestione e organo di controllo e che orienti alla creazione di valore nel lungo periodo a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi di tutti gli *stakeholder* rilevanti per il raggiungimento del successo sostenibile.

La struttura di governo societario di SEA è articolata su un modello organizzativo tradizionale e si compone dei seguenti organi:

- Assemblea degli Azionisti, organo che rappresenta l'interesse della generalità degli azionisti e che ha il compito di prendere le decisioni più rilevanti per la vita della società, nominando il Consiglio di Amministrazione, approvando il bilancio e modificando lo Statuto;
- Consiglio di Amministrazione, che opera per il tramite degli amministratori esecutivi e degli amministratori con rappresentanza. Ha istituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, il Comitato per la Remunerazione e Nomine e il Comitato Etico;
- Collegio Sindacale.

Completano la *Governance* la struttura dei poteri e delle deleghe e il sistema di controllo interno.

Per le informazioni di dettaglio su questi temi si può fare riferimento alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari" del 2023, pubblicata sul sito *corporate* al seguente indirizzo: *https://seamilano.eu/it/governance/report-di-corporate-governance*.

All'interno della "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari" vengono riportate, tra le altre cose, tutte le informazioni richieste dallo *standard* GRI2, riguardanti le procedure di nomina e selezione del massimo organo di governo, il suo ruolo in merito alla strategie, alle politiche e al controllo degli obiettivi di sviluppo sostenibile della società, le responsabilità e le deleghe riguardanti il controllo e la gestione degli impatti dell'organizzazione e le modalità con cui il massimo organo di governo viene coinvolto nei processi di rendicontazione, comunicazione delle criticità e *induction* sui temi della sostenibilità.

Di seguito sono esposte le informative relative ai temi di *governance* per i quali lo *standard* di rendicontazione GRI richiede un livello di *disclosure* ulteriore rispetto a quanto esposto nella suddetta Relazione.

Remunerazione del Management

Il sistema di retribuzione del Gruppo è delineato con l'obiettivo di attrarre, motivare e trattenere persone di alto profilo professionale e manageriale, qualificate per raggiungere gli obiettivi del Gruppo.

Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al *Management* del Gruppo, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra *performance* e compensi.

Gli obiettivi annuali sono predeterminati dal *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione e assegnati alle risorse in relazione alle aree di risultato e di responsabilità. I risultati economico-finanziari del Gruppo rappresentano il principale obiettivo del *Management* e costituiscono condizione di accesso al sistema di *performance management*.

La *performance* è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi individuali, alcuni dei quali direttamente correlati a tematiche ESG.

Di seguito si evidenziano gli obiettivi ESG che sono stati incorporati nel sistema di *performance management* per l'esercizio 2023.

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	CO_2 *emissions*	3	7,5%
Health&Safety	Riduzione infortuni sul lavoro	6	5-20%
Qualità dei servizi ai passeggeri	Indice sintetico di qualità percepita e erogata	144	10-25%

Fonte: SEA

Ad integrazione di quanto sopra evidenziato si segnala che nell'esercizio 2023 il rapporto fra la retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e la mediana delle remunerazioni totali annue di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) è stato pari a 14,6 [4] (11,31 nel 2022); il valore è in incremento rispetto all'anno precedente, poiché il reddito 2023 incorpora l'effetto della riattivazione del meccanismo di MBO per il dipendente più pagato; per lo stesso motivo il rapporto dell'aumento percentuale non è stato esposto.

Governance della Sostenibilità

Il Consiglio di Amministrazione - oltre a garantire che la rendicontazione di sostenibilità annuale sia redatta e pubblicata, così come previsto dalla normativa vigente - approva il documento, sulla base dell'esposizione dei suoi contenuti e delle principali *performance*. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, approva i risultati dell'analisi di materialità condotta dopo aver acquisito un quadro informativo completo sulla metodologia adottata (definizione dei temi potenzialmente materiali, categorie di *stakeholder* coinvolti e loro valutazioni) ed eventualmente esercitando la prerogativa di trasferire proprie valutazioni e considerazioni.

Sempre il Consiglio di Amministrazione approva altri strumenti di *governance* della sostenibilità - come il Codice Etico e i Valori e il Piano di Sostenibilità - con i medesimi criteri utilizzati per la rendicontazione di sostenibilità e l'analisi di materialità - e i loro successivi aggiornamenti e integrazioni.

Sistema di controllo interno

SEA si è dotata di un sistema di controllo interno e gestione dei rischi - da ultimo strutturato adottando quale riferimento il *Risk Model Enterprise Risk Management* - ERM - costituito da regole, procedure e struttura organizzativa volte a monitorare:

- l'efficienza ed efficacia dei processi aziendali;
- l'affidabilità dell'informazione finanziaria;
- il rispetto di leggi, regolamenti, statuto sociale e procedure interne;
- la salvaguardia del patrimonio aziendale.

MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX D. LGS. 231/01

Sin dal 2003 SEA ha adottato un "Modello di organizzazione, gestione e controllo" in linea con le disposizioni del D. Lgs. 231/2001 e tenendo conto delle Linee Guida pubblicate da Confindustria, per assicurare correttezza e trasparenza nella conduzione delle attività aziendali e per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

Il Modello di Organizzazione e Gestione vigente è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 31 maggio 2022 e include tutti i reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 a tale data; il Modello sintetizza le azioni intraprese dalla Società per il rispetto di tale normativa e indica i protocolli adottati per prevenire i reati oggetto del Decreto dalla cui realizzazione potrebbe derivare la responsabilità amministrativa della società.

Il compito di vigilare sul funzionamento, l'osservanza e l'aggiornamento del Modello è affidato all'Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione il 31 maggio 2022 e composto da 4 membri (un Consigliere di Amministrazione di SEA senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente dell'Organismo e un componente interno - Direttore *Auditing*).

L'Organismo di Vigilanza risponde ai requisiti di autonomia e indipendenza, professionalità e continuità d'azione, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e dispone di adeguate risorse finanziarie per lo svolgimento dei propri compiti. La Società è dotata di un canale dedicato alle segnalazioni all'Organismo di Vigilanza (cd. *"Whistleblowing"*) - anche anonime - provenienti da dipendenti, organi sociali e terzi, di condotte illecite o di situazioni anche solo a potenziale rischio/reato. Tale canale, così come la Procedura di segnalazione, sono stati aggiornati

[4] *Si evidenzia che il rapporto fra remunerazione annua totale dell'individuo più pagato e la remunerazione mediana annua totale di tutti i dipendenti escluso il dipendente più pagato è stato determinato considerando, ai fini del calcolo, i dipendenti part-time e i nuovi assunti nel 2023 come dipendenti full-time per dodici mesi di competenza. La remunerazione totale include tutte le componenti retributive, comprese quelle variabili. La persona che riceve la massima retribuzione è il Direttore Generale.*

nel 2023 per adeguarli alle previsioni del D. Lgs. 24/2023. I componenti del Modello 231/2001 di SEA, che integrano la Parte Generale e la Parte Speciale, sono:

- il Codice Etico;
- la mappatura dei rischi;
- il sistema organizzativo aziendale;
- il sistema procedurale aziendale;
- il sistema di poteri autorizzativi e di firma;
- il sistema di controllo di gestione;
- il sistema premiante e l'apparato sanzionatorio;
- la comunicazione e formazione del personale;
- il sistema informativo aziendale;
- il sistema di *governance* aziendale;
- le attività di controllo;
- il *whistleblowing*.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2023, si è riunito 9 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione di SEA include i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani e le relative misure di prevenzione adottate dalla società per prevenirli, oltre a tutti gli altri reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 e i relativi protocolli di prevenzione. Le società del Gruppo, SEA Prime e Airport ICT Services hanno anch'esse adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Gli Organismi di Vigilanza di SEA e delle controllate, SEA Prime e Airport ICT Services, anche attraverso la Direzione *Auditing*, svolgono attività di verifica su idoneità ed effettività dei protocolli adottati dalle Società per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

Codice Etico e Comitato Etico

ORIGINE E FUNZIONE DEL CODICE ETICO

Il Codice Etico di SEA - anche componente del Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001 - è stato adottato per la prima volta nell'aprile 2000 e approvato da ultimo dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020. Il Codice Etico individua principi etici e regole di condotta cui SEA intende riferirsi nella propria attività e al quale debbono attenersi i componenti degli organi sociali, i suoi dipendenti e i collaboratori legati a SEA e alle società del Gruppo SEA da rapporti contrattuali di lavoro di qualsiasi natura (anche occasionali o temporanei), nonché altre specifiche categorie di *stakeholder* (ad esempio, clienti, fornitori, soci in affari), cui viene richiesto di rispettare alcune regole di comportamento previste dal Codice Etico e formalizzate attraverso specifica previsione nei relativi contratti. Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali di *management*, dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal vigente CCNL. Per gli altri *stakeholder* l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA.

COMITATO ETICO

SEA ha istituito un Comitato Etico, deputato a garantire la diffusione, l'osservanza, la corretta interpretazione e l'aggiornamento del Codice Etico, nominato da ultimo il 31 maggio 2022 e composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, con funzioni di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e dai responsabili delle Direzioni aziendali *"Human Resources, Health and Safety at Work"* e *"Auditing"*. Nel corso del 2023 il Comitato Etico si è riunito 4 volte, trattando in particolare lo stato di diffusione e l'attuazione del Codice.

Le società controllate SEA Prime e Airport ICT Services hanno adottato un proprio Codice Etico ispirato ai principi espressi nel Codice SEA, approvato dai rispettivi organi amministrativi e hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE E DIVULGAZIONE DEL CODICE ETICO

La diffusione e la divulgazione del Modello di Organizzazione e Gestione ex. D. Lgs. 231/2001 e del Codice Etico è proseguita nel corso del 2023 con le seguenti iniziative:

- la messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- la pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01;
- l'aggiornamento formativo per tutti i Dirigenti (48) con sottoscrizione della Politica per la prevenzione della corruzione;
- la pubblicazione nel sito *internet* della Politica per la prevenzione della corruzione approvata dal Consiglio di Amministrazione il 24 marzo 2023;

- intervento formativo durante i *"Welcome Day"* organizzati per i neoassunti (129 partecipanti);
- sessioni *"ad personam"* per neo Responsabili di aree sensibili ai fini dell'attuazione del Modello (1);
- corso *on line* con *test* finale sul Modello 231/01: effettuato dall'88% del personale amministrativo e dall'84% del personale turnista;
- pubblicazione di infografiche sulla *intranet* destinate a tutti i dipendenti:
  - di *refreshment* sul Modello 231/01 (1.156 conferme di lettura);
  - di sensibilizzazione sul *Whistleblowing* destinata a tutti i dipendenti con 1.830 conferme di lettura (1.784 SEA, 27 AIS, 19 SEA Prime).

Politica Anticorruzione

Nel 2023 è stata aggiornata la Politica per la prevenzione della corruzione e approvata dal Consiglio di Amministrazione il 24 marzo 2023; tale politica costituisce dichiarazione di osservanza da parte dei componenti dello stesso ed è stata inoltre sottoscritta dai Dirigenti aziendali.

La Politica è consultabile sul sito *internet* di SEA - Sezione *Corporate Governance*: *https://www.seamilano.eu/it/governance/politica-prevenzione-corruzione*.

SISTEMA DI GESTIONE PER LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 6 febbraio 2020, il documento "Misure anticorruzione ex L. 190/2012" che contiene le misure di prevenzione adottate da SEA con riferimento ai reati oggetto della Legge n. 190 del 6 novembre 2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione". Tali misure vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, come da indicazioni delle Linee Guida dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) di novembre 2017.

Le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012" includono le misure di prevenzione per le fattispecie di reato corruttivo previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, e certificato secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 *"Anti-bribery Management System"* in data 8 marzo 2018. L'*audit* di ricertificazione effettuato a ottobre 2023 ha confermato la validità del certificato sino a marzo 2027.

Nell'ambito delle attività relative al Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA e del Modello 231/2001 di SEA e delle società controllate SEA Prime e Airport ICT Services, è stata effettuata una analisi dei processi aziendali al fine di poter individuare i rischi legati alla corruzione. Sono stati inoltre svolti 44 *audit* (di cui 30 presso SEA, 11 presso la controllata SEA Prime e 3 presso Airport ICT Services) - che hanno riguardato anche la verifica di processi a potenziale rischio di corruzione e l'idoneità e l'effettività delle relative procedure - dai quali non sono emerse criticità.

L'informazione e la formazione sulle misure anticorruzione e sul SGPC si è articolata, nel corso del 2023, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Segnalazioni (Whistleblowing)

SEA ha attivato una piattaforma informatica di segnalazione, gestita da "*provider* esterno", attraverso la quale i dipendenti e i terzi possono effettuare segnalazioni (cd. *Whistleblowing*) - anche anonime - relative, a titolo esemplificativo, a presunte violazioni di norme di legge o di procedure o regolamenti aziendali, norme di condotta professionale e/o di principi di etica previsti dal Codice Etico, violazioni del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 o del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione. L'accesso alla piattaforma informatica avviene attraverso il sito *www.seamilano.eu* - sezione *Corporate Governance* e/o attraverso il sito *intranet*. La piattaforma garantisce la riservatezza dei dati personali e del contenuto delle segnalazioni in conformità alla normativa. Il processo di gestione delle segnalazioni è disciplinato da apposita procedura aziendale. La piattaforma informatica è attiva anche nella società controllata SEA Prime. Il sistema di *Whistleblowing* di SEA e di SEA Prime è stato aggiornato a luglio 2023 in conformità al D. Lgs. 24/2023, in particolare attraverso l'adeguamento della piattaforma informatica e l'aggiornamento della procedura di segnalazione. Airport ICT Services ha attivato una propria piattaforma informatica e predisposto una Procedura di segnalazione in conformità al D. Lgs. 24/2023. Nel corso del 2023 sono pervenute nella piattaforma di *whistleblowing* di SEA sei segnalazioni, per le quali è stato fornito riscontro ai segnalanti.

Conformità a leggi e regolamenti

La conformità normativa è assicurata dalle varie funzioni aziendali nell'ambito di propria competenza con il supporto di assistenza specialistica da parte della *Direzione Legal and Corporate Affairs*.

Nel 2023 relativamente a SEA e SEA Prime non si sono registrate azioni pendenti in materia di concorrenza e *antitrust* né si sono registrate sanzioni significative per non conformità a leggi o regolamenti o per inadempimenti a obblighi in materia ambientale e sociale. Inoltre, non sono stati accertati casi di corruzione.

Policy fiscale

Il Codice Etico e il Sistema Etico, di cui si è dotato il Gruppo SEA con l'obiettivo di definire i presupposti atti a garantire che nello svolgimento della propria attività d'impresa ci si attenga ai principi di massima trasparenza, chiarezza, correttezza, integrità ed equità al fine di salvaguardare gli interessi degli *stakeholder* e assicurare un metodo di lavoro efficiente e impostato al rispetto della normativa vigente, rappresenta il paradigma culturale con cui SEA opera e nel cui contesto si colloca anche la gestione della variabile fiscale.

In tale ambito, la *tax policy* operata dalla società del Gruppo SEA si pone i seguenti obiettivi:

- garantire la corretta determinazione e tempestiva liquidazione dei tributi dovuti per legge, unitamente all'esecuzione dei relativi adempimenti dichiarativi;
- contenere il rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie o nell'abuso dei principi e delle finalità dell'ordinamento tributario.

A tal fine, le società del Gruppo SEA agiscono secondo i valori dell'onestà e dell'integrità nella gestione dell'attività fiscale, partendo dalla consapevolezza che il gettito derivante dai tributi trattati costituisce un'importante fonte di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Il Gruppo SEA considera, infatti, i tributi come un costo dell'attività d'impresa che, come tale deve essere gestito, nel rispetto del principio di legalità con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale, di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti, di soddisfare gli interessi di tutti gli *stakeholder* e di garantire la positiva reputazione di SEA.

Per tale motivo, il Gruppo SEA persegue un comportamento orientato al rispetto della normativa fiscale applicabile in Italia e nei Paesi in cui si dovesse eventualmente trovare a operare, basandosi sull'interpretazione delle norme in modo da gestire responsabilmente il correlato rischio fiscale assicurandosi che siano, comunque, osservati lo spirito e lo scopo che le stesse o l'ordinamento prevedono.

Nei casi in cui la normativa fiscale non risulti sufficientemente chiara o univoca del significato a essa attribuibile, la Funzione *Tax Management* competente adotta un'interpretazione ragionevole della stessa, ispirata ai principi di legalità, avvalendosi, se necessario, di professionisti esterni.

In difesa dell'interesse sociale e dei suoi azionisti, il Gruppo SEA ritiene legittimo sostenere - anche in sede contenziosa - la ragionevole interpretazione delle norme, laddove ci siano discordanze interpretative con l'Autorità fiscale competente.

Nell'ottica della piena collaborazione con le Autorità fiscali, infine, il Gruppo SEA garantisce un rapporto corretto e trasparente assicurando a quest'ultime il proprio supporto anche in caso di verifiche relative sia alle società del Gruppo che a terzi.

SCENARIO E STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

Negli ultimi anni si sono moltiplicati i provvedimenti normativi, i *framework*, le *guidelines*, le raccomandazioni e i segnali di cambiamento provenienti da istituzioni, attori del mercato e organizzazioni del settore del trasporto aereo. Nel corso del 2023 si sono registrati numerose e importanti accelerazioni delle dinamiche ESG all'interno del settore - sia nel contesto normativo UE che nell'ambito delle variabili che condizionano la domanda e l'offerta del trasporto aereo - in particolare per quanto riguarda il tema della decarbonizzazione. Di seguito vengono sinteticamente descritti gli elementi principali di questo scenario.

Fonte: SEA

Sono due i macro-temi di riferimento dello scenario. Da una parte le politiche pubbliche (misure fiscali e normative) introdotte dall'UE e dai singoli paesi per incorporare il costo delle emissioni di CO_2 nei costi operativi delle compagnie aeree e spingere in tal modo il comparto alla decarbonizzazione. Secondo molti osservatori queste misure determineranno un crescente impatto sul prezzo dei voli e freneranno la crescita naturale dei volumi di traffico nei prossimi anni, soprattutto nelle tratte intra-europee. Dall'altra il mercato *aviation* europeo, caratterizzato da dinamiche che riflettono la pressione dell'opinione pubblica sul comparto in merito alla *carbon footprint* del volo e le iniziative volontarie assunte da vettori e aeroporti per posizionarsi su una *roadmap* di decarbonizzazione.

Impatto dell'aviation industry sul climate change

Al settore dell'aviazione attualmente risulta imputabile circa il 2-3% delle emissioni GHG globalmente prodotte (al netto degli effetti non-CO_2 generati dalle scie di condensazione degli aerei). Ma questo stato delle cose potrebbe cambiare in modo sostanziale nei prossimi anni. Secondo le proiezioni di Sustainable AeroLab, elaborate utilizzando le emissioni attese del trasporto aereo modellate da Boeing e le previsioni di CO_2 totale nello scenario APS[5] dell'IEA, per effetto della crescita prevista del trasporto aereo nel prossimo decennio, il suo contributo raddoppierebbe fino al 5% in meno di 8 anni. Se si continuasse su questa traiettoria, entro il 2050 il solo trasporto aereo rappresenterebbe poco meno di un quarto di tutte le emissioni di CO_2 a livello globale. Questa prospettiva è più o meno confermata dalla *Energy Transition Commission*, la quale prevede che l'aviazione potrebbe essere responsabile del 22% delle emissioni globali entro il 2050. Le ripercussioni di una tale *escalation* sono evidenti: la crescente pressione e il controllo pubblico metterebbero in discussione la licenza di operare del comparto.

Evoluzione del contributo dell'aviation industry alle emissioni globali di CO_2 in assenza di misure di decarbonizzazione

Fonte: Sustainable AeroLab su dati Boeing e IEA

Inoltre, le emissioni di CO_2 generate dal trasporto aereo tendono ad essere considerate discrezionali ed esclusive. Secondo un *paper* dell'International Council of Clean Transportation[6] circa l'80% di tutti i voli è realizzato dal 20% della popolazione mondiale; il 2% più ricco dei *flyers* è responsabile del 40% di tutti i voli effettuati.

[5] *Scenario dell'IEA che presuppone che tutti gli obiettivi ambiziosi di decarbonizzazione annunciati dai governi siano raggiunti in tempo e in toto, compresi gli obiettivi di zero emissioni netti a lungo termine e di accesso all'energia.*

[6] *Fonte: "Aviation climate finance using a global frequent flying levy", ICCT, 2022.*

Percentuale stimata della popolazione che effettua la maggior quota di voli

Nota: paesi selezionati (prima del Covid-19).
Fonte: Statista

Politiche adottate in Europa per indurre la decarbonizzazione del trasporto aereo

TRASPORTO AEREO INSERITO NELLA EU TAXONOMY

Nel 2023 è stato modificato il Regolamento Delegato sul Clima per sancire, tra le altre cose, l'inclusione del trasporto aereo come un'attività di transizione nell'ambito del regolamento sulla tassonomia dell'UE a partire dal 1° gennaio 2024. La Commissione Europea ha quindi riconosciuto che l'industria aeronautica ha il potenziale per svolgere un ruolo significativo nella riduzione delle emissioni di carbonio e quindi potrebbe in futuro dare un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Nonostante le attività economiche nel comparto *aviation* si svolgano in assenza, o scarsa diffusione, di tecnologie alternative a basse emissioni di carbonio (da qui la sua classificazione come "attività di transizione"), tali attività possono comunque essere considerate in grado di offrire un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici ai fini del regolamento sulla tassonomia dell'UE, a condizione che:

- generino livelli di emissioni di gas serra che corrispondono alle migliori *performance* del settore;
- non ostacolino lo sviluppo e la diffusione di alternative a basse emissioni di carbonio;
- non comportino il vincolo delle attività ad alta intensità di carbonio per tutta la vita economica di tali attività.

Il regolamento delegato contiene criteri tecnici per determinare quale tipo di attività economica legata al trasporto aereo costituirebbe un'attività transitoria ai fini del regolamento sulla tassonomia dell'UE.

L'allegato 1 del regolamento delegato designa le seguenti attività aeronautiche come potenzialmente rientranti nel regolamento sulla tassonomia dell'UE in quanto potrebbero (se i criteri di vaglio tecnico sono soddisfatti) fornire un contributo

sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici:

- produzione di aerei;
- *leasing* di aerei;
- trasporto aereo passeggeri e merci;
- operazioni di assistenza a terra del trasporto aereo.

Per quest'ultima attività, che afferisce direttamente al *business* aeroportuale, il contributo sostanziale è legato all'adozione di apparecchiature e macchinari ad alimentazione elettrica.

FIT FOR 55 AVIATION

Le misure denominate *"Fit for 55 Aviation"* - elaborate dalla Commissione Europea nel 2021 - includono diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l'industria del trasporto aereo:

- *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), che impone agli aeroporti la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta;
- *ReFuelEU Aviation*, che impone l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF);
- Revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD), che introduce una tassa sui carburanti in funzione del loro contenuto di carbonio;
- Riforma generale dell'ETS che riduce, fino ad annullare, le quote gratuite concesse al settore dell'aviazione.

Gli aeroporti sono destinatari diretti solo della AFIR, che prevede la fornitura mandatoria di energia elettrica da parte degli scali agli aeromobili in sosta ai *gate* per evitare l'utilizzo delle *"Auxiliary Power Unit"* (APU), particolarmente impattanti sia sotto il profilo delle emissioni di CO_2 che dell'inquinamento atmosferico locale.

Nel corso del 2023 sono stati approvati il Regolamento AFIR, il Regolamento ReFuelEU e la Direttiva EU ETS2. Gli ultimi due provvedimenti avranno un impatto significativo sui costi operativi delle compagnie aeree e - a cascata - sulle tariffe dei voli e quindi condizioneranno la domanda di trasporto aereo nei prossimi anni.

Non si è invece trovato un accordo politico sul varo della riforma della ETD, per cui al momento non è prevista l'introduzione di una accisa europea sul *jet fuel*.

La direttiva EU-ETS2 per l'aviazione

Mandato	Ambito di attuazione	Interazione con CORSIA	Possibile impatto sul settore
Le quote di emissioni gratuite per il settore saranno gradualmente eliminate e, dal 2026, sarà attuata la messa all'asta completa. La riduzione sarà del 25% per il 2024 e del 50% per il 2025 (dall'85% in precedenza assegnato gratuitamente). Il fattore di riduzione lineare dal 2024 passa dal 2,2% al 4,2%, per allineare *Fit for 55* agli obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine. Il nuovo sistema riserverà 20 milioni di quote, da gennaio 2024 a dicembre 2030, per sostenere l'acquisto di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF).	L'EU ETS si applicherà solo ai voli intra-europei (SEE), compresi i voli in partenza per il Regno Unito e la Svizzera, mentre CORSIA si applicherà ai voli extra-europei da e verso i paesi terzi che partecipano a CORSIA dal 2022 al 2027.	Un riesame di CORSIA dovrebbe aver luogo entro il 1° luglio 2026. Se entro il 31 dicembre 2025 l'assemblea dell'ICAO non avrà rafforzato CORSIA la Commissione dovrebbe proporre che l'EU ETS si estenda, a partire dal 2027, anche alle emissioni dei voli in partenza con destinazioni extra-europee.	Secondo l'associazione dei vettori europei Airlines for Europe il costo della conformità al nuovo sistema l'ETS per i vettori europei aumenterà di 5 volte entro il 2025 fino a superare i 5 miliardi di euro. A4E prevede inoltre che il costo annuo della conformità ai sistemi EU ETS e CORSIA aumenterà da 0,95 miliardi nel 2019 a 7,6 miliardi nel 2030 e a 9 miliardi entro il 2035.

Fonte: Commissione Europea

Il regolamento ReFuelEU per l'aviazione

Mandato	Ambito di attuazione	Tipologia di SAF ammissibili	Monitoraggio effetti non-CO_2
Dal 2025 i vettori dovranno utilizzare una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF). La percentuale di SAF che deve essere miscelata con il kerosene partirà dal 2% nel 2025, passando al 6% entro il 2030, al 20% entro il 2035, al 34% entro il 2040 e raggiungerà il 70% entro il 2050. Dal 2030 entrerà in vigore anche un sotto-obiettivo dedicato ai carburanti sintetici derivati dall'idrogeno verde. Partendo dall'1,2% si arriverà al 5% entro il 2035 per raggiungere il 35% entro il 2050.	Tutti i voli in partenza da un aeroporto UE, per qualunque destinazione.	Secondo l'accordo, il termine "carburanti sostenibili per l'aviazione" includerà carburanti sintetici, alcuni biocarburanti prodotti da residui agricoli o forestali, alghe, rifiuti organici, olio da cucina usato o determinati grassi animali e carburanti riciclati prodotti da gas di scarico e plastica di scarto. I carburanti a base di mangimi e alimenti e i carburanti derivati da palma e soia non saranno ammissibili.	A partire dal 1° gennaio 2025 gli operatori aerei riferiranno una volta l'anno sulle emissioni climalteranti generate durante il volo e diverse dalla CO_2. A tal fine la Commissione adotterà nel 2024 un atto di esecuzione per includere gli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO_2 in un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica. Entro il 2027, sulla base dei risultati, la Commissione presenterà una relazione e proporrà, se nel caso, misure di attenuazione degli effetti del trasporto aereo diversi dalla CO_2.

Fonte: Commissione Europea

Etichettatura ecologica per i voli

Nell'ambito del quadro normativo RefuelEU, dal 1° gennaio 2025 le compagnie aeree potranno commercializzare i loro voli con un'etichetta che indichi l'impronta di carbonio prevista per passeggero e quella per km percorso. Ciò consentirà ai passeggeri di confrontare le prestazioni ambientali dei voli operati da compagnie diverse sulla stessa rotta e incentiverà l'industria aeronautica a migliorare continuamente le proprie prestazioni di sostenibilità. L'implementazione di questo sistema è stata affidata all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA). I vettori che sceglieranno di partecipare al sistema di etichettatura ambientale dovranno presentare i dati all'EASA per tutti i voli coperti dall'iniziativa e saranno tenute a mostrare l'impronta di carbonio del volo nel loro sistema di prenotazione, garantendo che le informazioni siano visibili ai clienti al momento della prenotazione.

MISURE DI CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI AVIATION INTRODOTTE DAI SINGOLI PAESI EUROPEI

Negli ultimi anni, diversi Stati europei hanno introdotto, o annunciato l'intenzione di introdurre, limitazioni dell'attività di trasporto aereo all'interno del loro paese, motivando tali misure (nella maggior parte dei casi si tratta di *carbon flight tax*) con l'intenzione di contenere l'impatto dell'aviazione sui cambiamenti climatici.

Misure di contenimento delle emissioni del trasporto aereo nei Paesi UE

Paese	Misure introdotte	Anno	Misure annunciate
Norvegia	Tassa sulle destinazioni nazionali e intra-EU (7,14 euro) e sulle destinazioni internazionali (28 euro).	2016	Presentata una proposta di incremento della tassa a partire dal 2024.
Svezia	Tassa sulle destinazioni nazionali ed intra-EU (6 euro), sulle destinazioni fino a 6 mila km (26 euro) e sulle destinazioni più lunghe (41 euro).	2018	
Paesi Bassi	Tassa su tutti i biglietti aerei pari a 26,43 euro.	2021	
Francia	Eco Tax che si applica ai voli commerciali in partenza dagli aeroporti francesi, con aliquote comprese tra 2,7 euro per voli nazionali e intraeuropei in classe economica a 63,1 euro per biglietto voli in business class verso destinazioni extra-UE.	2020	Rafforzamento della tassa a partire dal 2024 con l'obiettivo di reperire risorse per finanziare la costruzione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità.
	Divieto di voli nazionali che possono essere effettuati con viaggi in treno di meno di 2,5 ore. Riguarda solo 3 collegamenti da Parigi-Orly a Bordeaux, Nantes e Lione.	2023	Richiesta all'UE di istituire un prezzo minimo per i viaggi aerei in Europa per contrastare i voli *low cost* inquinanti.
			Richiesta all'UE di regolamentazione più rigorosa dei voli di jet privati ad alto consumo di carburante.
Germania	*Ecological departure tax*. Tassa sulle partenze la cui entità è suddivisa per fasce di destinazione: da 12,48 euro per la 1° fascia a 56,91 euro per la 3°.	2011	Il governo federale tedesco ha approvato un aumento del 22% delle tasse aeronautiche per passeggero dal 1° maggio 2024.
Portogallo	Tassa sul carbonio forfettaria di 2 euro per i voli in partenza da tutti gli aeroporti portoghesi.	2021	

Fonte: Elaborazione SEA su dati IATA e fonti web

Nei paesi in cui l'imposizione fiscale è più elevata si registrano ritardi nel recupero dei volumi di traffico pre-pandemici. Nel suo rapporto di fine anno 2023 Swedavia ha chiesto al governo svedese una revisione della tassa sull'aviazione, che attualmente genererebbe una riduzione di competitività, compromettendo la transizione climatica dell'aviazione. Le tasse sull'aviazione in Svezia è previsto che subiscano un aumento del 9%-10% nel 2024. I dati di traffico evidenziano come la Svezia non stia recuperando mercato alla stessa velocità dei vicini scandinavi come Danimarca e Norvegia. Inoltre Ryanair, il più grande operatore *low cost* in Svezia, sta congelando i servizi sulle rotte nazionali, in risposta all'aumento delle tasse. Anche in Germania i vettori si lamentano dell'elevato livello fiscale, considerato tra i più alti d'Europa. La ripresa della capacità di trasporto aereo della Germania post-Covid risulta inferiore alla media continentale ed è la più debole tra le 5 principali nazioni europee.

POTENZIALI IMPATTI DELLE MISURE DI DECARBONIZZAZIONE SUL PREZZO E LA DOMANDA DI VOLI IN EUROPA

Diversi analisti e osservatori ritengono che l'applicazione del *Fit for 55* a regime comporterà una perdita di competitività per l'aviazione europea. Secondo l'agenzia di *rating* S&P nei prossimi anni le compagnie aeree europee avvertiranno le conseguenze delle normative sui prezzi del carbonio in modo più acuto rispetto ai loro rivali internazionali. I vettori più forti dovrebbero però essere in grado di trasferire gran parte del costo ai viaggiatori. Nella tabella alcune delle previsioni realizzate nel corso del 2023 da analisti finanziari e organizzazioni del settore *aviation*.

Fit for 55 sul traffico aviation

PREVISIONI DI IMPATTO DEL FIT FOR 55 SUL TRAFFICO AVIATION EUROPEO

Source	Economic performance	Ticket price	Market Dynamics
S&P Global Ratings		**+30% in media** (ipotizzando un costo del carbonio di 90€/ton)	– Profitti, cash flow e posizioni competitive dei vettori altamente vulnerabili – Plus competitivo: trasferimento costi ai passeggeri
BERNSTEIN	Il nuovo EU-ETS incrementerà i costi delle top 6 intra-EU airlines a **5 mld € nel 2027 (vs. 3,5 mld € 2019)**	**+8-10 € in media** per volo A/R	
BAIN & COMPANY			Voli intra-EU **-6 p.p**. di incremento vs. baseline (+28% vs. +34% al 2030 vs 2019)
seo amsterdam economics		Pacchetto Fit for 55: **+45€** in media per un volo A/R entro 2030	
A4E AIRLINES FOR EUROPE	EU-ETS a regime ridurrà l'utile delle top 6 intra-EU airlines del 77%	Incrementi fino al **30%**	**-17%** domanda di viaggi aerei
IATA		Incremento medio **+ 38 € per volo**	
EUROCONTROL	Impatto economico complessivo del "Fit for 55" sul settore: Riforma ETD: **+29 mld €** Riforma EU-ETS: **+23 mld €** ReFuelEU: **+10 mld €**		

Fonte: Elaborazione SEA su dati S&P Global Ratings, CAPA, A4E, SEO, Bain&Co, Eurocontrol

Le dinamiche "green-oriented" del trasporto aereo europeo

IMPEGNO DEL COMPARTO SUL "NET ZERO TARGET"

La *roadmap* dell'industria aeronautica mondiale prevede il raggiungimento del *"net zero target"* al 2050. Le tappe intermedie di questo obiettivo prevedono che il settore raggiunga una crescita a emissioni zero entro il 2030 e un dimezzamento delle emissioni entro il 2040.

Il rapporto *"Making Net Zero Aviation Possible"* prodotto da Mission Possible Partnership (MPP) e Clean Skies for Tomorrow Coalition (CST), afferma che da qui al 2050 sarà necessario un investimento medio annuo di 175 mld di dollari affinché il settore del trasporto aereo raggiunga l'obiettivo *"zero emission"*. Inoltre, l'attuale *pipeline* di progetti di produzione del carburante per aviazione sostenibile (SAF) deve aumentare da 5 a 6 volte entro il 2030, richiedendo 300-400 nuovi impianti di produzione. Si stima infatti che i livelli di produzione del SAF debbano aumentare di un fattore di 3.000-7.000 in meno di 3 decenni.

IL COSTO DEL RAGGIUNGIMENTO DEL NET ZERO PER L'AVIAZIONE EUROPEA

Measure	Extra cost	CO_2 reduction	Details
IMPROVEMENTS IN TECHNOLOGY	€198B	1.41Bt	Fleet renewal, future aircraft R&D, infrastructure for future aircraft
IMPROVEMENTS IN ATM AND OPERATIONS	29	0.56	Airspace and air traffic management, ground operations at airports
ALTERNATIVE FUELS	441	1.61	Drop-in sustainable aviation fuels, hydrogen, renewable electriciy
CARBON PRICING / NEGATIVE EMISSIONS	152	1.15	Emissions trading through EU ETS and CORSIA, CO_2 removal technologies

Fonte: rapporto The Price of Net Zero

LA CORSA AL SAF DELLE COMPAGNIE AEREE

I vettori sono impegnati già da alcuni anni a intraprendere azioni decisive per aumentare il consumo e la produzione di SAF. Un litro di SAF emette tra il 50% e l'80% in meno di CO_2 rispetto al kerosene.

Per mantenere le emissioni ai livelli del 2019 entro il 2030 è necessario rendere disponibile una capacità di produzione di SAF sufficiente per consentire alle compagnie aeree la sostituzione con SAF di almeno il 15% del consumo totale di carburante. Quindi una massiccia espansione della capacità produttiva SAF è *mission-critical*. Un rapporto di SkyNRG, azienda europea *leader* globale nella produzione di SAF, prevede si genereranno non meno di 12,8 milioni di tonnellate di domanda e offerta di SAF entro il 2030 nel mondo. Entro il 2050 l'Europa e gli USA potrebbero avere circa 120 milioni di tonnellate di capacità SAF installata.

Per il mercato europeo SkyNRG conclude che è probabile che la soglia obbligatoria di utilizzo del SAF, introdotta da ReFuelEU, annunciata per il 2030 (6%) venga rispettata, anche se con alcune avvertenze. Il raggiungimento del 70% di utilizzo di SAF al 2050 in Europa richiederebbe la realizzazione, secondo skyNRG, di oltre 150 raffinerie di biocarburante.

Source: Sustainable Aero Lab Analysis, MPP, McKinsey, ICAO, IATA

Meno ottimista la posizione di Sustainable AeroLab, secondo le cui stime nel 2023 l'incidenza del SAF sarebbe stata pari a 0,45 milioni di tonnellate, ovvero solo lo 0,15% dei 300 milioni di tonnellate di domanda di carburante per aerei a livello globale. Anche se si considerasse disponibile la produzione di tutti gli impianti SAF sinora pianificati, si potrebbe disporre solo di circa 8,4 milioni di tonnellate entro il 2030. Ma le compagnie aeree hanno già concluso accordi di *offtake* per SAF che superano significativamente questa produzione prevista. In sostanza, l'industria conta, abbastanza prematuramente, su forniture SAF che potrebbero non esistere entro la fine di questo decennio. La realtà di oggi è quindi quella di un *overselling* coniugato con un *underdelivering*: il cosiddetto *SAF supply crunch*. I pochi produttori di SAF in tutto il mondo devono anche competere per la materia prima con i produttori di biodiesel, un carburante a basse emissioni di carbonio che può essere utilizzato per il trasporto marittimo e stradale.

IL PROGRESSO DEGLI AEROPORTI CON L'AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Airport Carbon Accreditation (ACA) è un programma di certificazione della gestione del carbonio globale adottato dall'associazione mondiale degli aeroporti *(Airport Council International)*. Valuta e riconosce in modo indipendente gli sforzi degli aeroporti per gestire e ridurre le proprie emissioni di carbonio attraverso 6 livelli di certificazione: "Mappatura", "Riduzione", "Ottimizzazione", "Neutralità", "Trasformazione" e "Transizione". Lanciato nel 2009 da ACI Europe, il programma è diventato da allora lo standard globale per la gestione del carbonio da parte degli aeroporti.

Nel 2023 ACA ha annunciato il superamento della soglia dei 500 aeroporti certificati secondo i severi requisiti del programma. Di questi 500, oltre 200 aeroporti stanno lavorando non solo per ridurre le emissioni di CO_2 sotto il loro controllo (*scope* 1 e 2), ma anche per coinvolgere altre società operanti nei loro sedimi a fare lo stesso (*scope* 3). Inoltre, 63 aeroporti hanno adottato un impegno di riduzioni assolute delle emissioni, in linea con l'obiettivo dell'accordo di Parigi. ACI considera il traguardo dei 500 aeroporti come una testimonianza della credibilità e solidità del programma nel fornire la "cassetta degli attrezzi" utile per un'azione aeroportuale concreta. In Europa nel 2023 il numero totale di aeroporti impegnati al raggiungimento delle "zero emissioni nette" al 2050 è salito a 324, operanti in 38 paesi ed equivalenti al 76% del traffico passeggeri del continente. Rispetto all'anno precedente, 48 aeroporti hanno alzato il loro livello di certificazione, mentre 132 aeroporti (tra cui Malpensa e Linate) si sono impegnati a raggiungere il *"net zero"* entro il 2030. ACI Europe ha reso disponibile sul proprio *corporate website* un archivio pubblicamente accessibile delle *roadmap* aeroportuali che puntano all'obiettivo *"net zero"*, per garantire trasparenza e tracciabilità dei progressi degli aeroporti verso i loro obiettivi climatici.

Nel 2023 ACI ha lanciato ufficialmente la certificazione di livello 5 del programma. Amsterdam Schiphol, Christchurch, Göteborg Landvetter, Madeira, Malmö e Rotterdam sono tra i primi 10 aeroporti del pianeta ad aver raggiunto il nuovo livello di certificazione L'introduzione del Livello 5 si basa sulla traiettoria evolutiva tracciata con l'introduzione dei Livelli 4 e 4+ nel 2020. Questi livelli certificano già gli aeroporti che seguono un percorso di riduzione delle emissioni in linea con l'Accordo di Parigi. Il livello 5 riconosce il risultato finale e la maturità nella gestione del carbonio aeroportuale, sulla base di alcuni requisiti, quali l'ampia riduzione delle emissioni in termini assoluti (≥ 90% nello *scope* 1 e 2), l'impegno a raggiungere lo zero netto nello *scope* 3 entro il 2050 o prima, investimenti nella rimozione del carbonio, mappatura di un'impronta di carbonio estesa a tutte le attività significative di terze parti, comprese le compagnie aeree.

RIDUZIONE DEL CORPORATE AIR TRAVEL

Affrontare le emissioni di gas serra *scope* 3 - quelle generate indirettamente da operazioni come le trasferte di lavoro - è diventato un problema rilevante per le aziende maggiormente impegnate sul fronte della riduzione della loro impronta carbonica. Man mano che tali aziende adottano obiettivi che abbracciano anche le emissioni indirette, aumentano su di esse le pressioni per ridurre i viaggi di lavoro, selezionare modalità di trasporto a più basse emissioni e acquistare carburanti per aviazione sostenibili attraverso accordi con compagnie aeree e fornitori di carburante. I viaggi d'affari rappresentano il 15-20% dei viaggi aerei globali e generano una quota considerevole delle emissioni totali per le società di servizi come la consulenza (53%), la finanza, le banche e le assicurazioni (36%). La gestione dei viaggi aziendali sarà influenzata in misura crescente non solo in base alle metriche tradizionali come prezzi, tempi di connessione, orari, flessibilità e premi fedeltà, ma anche in base alle strategie di sostenibilità dichiarate delle compagnie aeree e ai risultati dimostrati degli impegni di decarbonizzazione.

Secondo una *survey* realizzata nel 2023 dalla Global Business Travel Association (GBTA), la principale organizzazione commerciale di viaggi d'affari e riunioni al mondo (più di 7.600 membri con un giro d'affari da 1.158 miliardi di dollari):

- L'81% dei *travel manager* ha integrato, o sta pianificando di integrare, criteri di sostenibilità nel proprio programma di viaggio, con l'Europa davanti ad altre aree (93%). Si tratta di un aumento netto (+10 punti) rispetto al 2022.
- La misurazione delle emissioni è la pratica principale implementata a livello globale dai *travel manager* aziendali. Il 64% degli acquirenti di viaggi sta monitorando le emissioni del proprio programma di viaggi d'affari (rispetto al 55% nel 2022).
- Più della metà dei *travel manager* intervistati (54%) ha oggi il compito di ridurre le emissioni connesse alla loro attività in conseguenza degli obiettivi, interni o pubblici, di riduzione dello *scope* 3 adottati dalla loro azienda. Un altro 23% prevede che la propria azienda fisserà a breve tali obiettivi di riduzione.
- Un terzo dei *travel manager* si sta organizzando per acquistare certificati di utilizzo del SAF. Attualmente il 18% degli acquirenti di viaggi lo sta già facendo mentre un ulteriore 16% ha in programma di farlo. Tra le aziende che acquistano certificati SAF, l'84% lo fa attraverso le compagnie aeree. L'importo medio speso è di 175 mila dollari l'anno.

OFFSETTING

Il 2023 è stato un anno cruciale nel mercato dei crediti di carbonio. Un tempo considerati come la pietra angolare dell'azione delle imprese sul clima, i mercati volontari del carbonio sono oggi alle prese con una crisi di fiducia e un significativo calo dei prezzi e della domanda.

I mercati volontari del carbonio (VCM) avevano registrato una crescita esponenziale dal 2019 al 2021, alimentati dai crescenti impegni aziendali sulla neutralità carbonica e dalle previsioni ottimistiche sulle dimensioni potenziali del mercato. Il 2022 ha registrato un netto rallentamento nella crescita del VCM, tendenza che è continuata nel 2023. Vari fattori, tra cui la crescente complessità dei meccanismi di mercato e il ruolo dei crediti di carbonio nelle più ampie strategie di sostenibilità, hanno contribuito a questo declino.

Nel 2023 diverse aziende di elevato *standing* hanno abbandonato gli schemi di compensazione delle emissioni di CO_2. Questo allontanamento ha risentito anche del crescente scetticismo sull'efficacia di questi progetti, delle preoccupazioni sui loro effettivi benefici climatici e delle relative accuse di *greenwashing*. È stata osservata una diminuzione significativa della domanda di compensazioni, con stime di un calo del 25%, rispetto ai livelli del 2021 alla fine del 2023.

Il calo della domanda ha avuto un sensibile effetto sui prezzi. Il più grande mercato di scambio spot di carbonio del mondo ha visto i prezzi delle compensazioni di carbonio scendere di oltre l'80% in un periodo di 18-20 mesi. Questo calo dei prezzi riflette le sfide più ampie che il mercato volontario del carbonio deve affrontare, comprese le domande sull'effettivo impatto ambientale dei crediti e sull'integrità dei progetti che pretendono di compensare le emissioni.

Ha colpito, in particolare, il calo dei crediti NGEO *(Nature-Based Global Emissions Offsets)*, a causa dell'elevato prezzo a cui venivano scambiati rispetto ad altre tipologie di *offset*. I prezzi delle NGEO sono diminuiti drasticamente da circa 15 dollari nel giugno 2022 a 1 dollaro nel giugno 2023.

Compensazione del carbonio basata sulla natura

Fonte: carboncredits.com

Andamento dei prezzi del Carbonio (Euro/ton) nel mercato EU-ETS nel 2023

Fonte: S&P Global Commodity Insights

Il calo dei prezzi ha riguardato anche i crediti del mercato regolamentato europeo ETS. A partire da gennaio 2024 i prezzi sono diminuiti drasticamente da circa 84 euro per tonnellata fino a collocarsi appena sopra i 50 euro. Eppure, proprio a inizio 2023 gli operatori economici, alcuni governi nazionali e organi di stampa avevano lanciato un allarme sul forte aumento del prezzo del carbonio, che aveva raggiunto il livello record di 100 euro a tonnellata. Si prevede che i prezzi del carbonio dell'Unione Europea continueranno la loro tendenza ribassista nel 2024, a causa delle previste minori emissioni del settore energetico, dei prezzi tiepidi del gas e dei problemi di eccesso di offerta. S&P Global prevede che il prezzo del carbonio nell'UE sarà compreso tra 80,8 e 95,50 euro per tutto il 2024.

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli *stakeholder* di 1° livello del Gruppo SEA

Nel suo ruolo di gestore di infrastrutture adibite ad attività di trasporto pubblico, SEA si impegna ad acquisire in maniera organica e strutturata, valutare correttamente e inserire nel processo decisionale le variabili che rispondono agli interessi e alle aspettative dei propri *stakeholder*.

Modello di *governance* della sostenibilità

1° LIVELLO

STRATEGIC FRAMEWORK

COSA VOGLIAMO ESSERE

- *Mission*
- *Business Plan*

COME VOGLIAMO ESSERE

- Visione Etica
- Diamante dei Valori
- Principi di Relazione con gli *Stakeholder*

2° LIVELLO

CORPORATE POLICIES & TOOLS

COME OPERIAMO

- M.O.G. D.Lgs 231/01
- Codice Etico
- Codice di Autodisciplina delle società quotate
- Sistemi di gestione certificati
  - ACA, ISO 14001, ISO 50001
  - ISO 45001
  - ISO 27001
  - ISO 37001

COME DECIDIAMO

- *Materiality Matrix*
- *Sustainability Plan*
- *Sustainability Committee*
- *Corporate Citizenship*
- *Stakeholder Engagement*

3° LIVELLO

VALUE ACCOUNTING

QUANTO VALORE

- *Financial Report*

QUALE VALORE

- Dichiarazione non Finanziaria
- *Airport Economic Footprint*

Il Consiglio di Amministrazione ha affidato l'approfondimento delle tematiche ESG al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, mentre a livello manageriale opera un *Sustainability Committee* al quale è stato affidato il compito di esaminare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, anche in riferimento agli altri operatori aeroportuali comparabili, e di valutare l'efficacia delle azioni intraprese esaminando possibili azioni migliorative da intraprendere.

Il Comitato è presieduto dall'Amministratore Delegato/Direttore Generale e si avvale della segreteria tecnica svolta dalla funzione CSR che cura gli aspetti tecnico-logistici e di programmazione dei lavori. Il *Sustainability Committee* è composto, oltre che dal CEO, dal *Chief Financial and Risk Officer*, dal *Chief Operating Officer* e dai Direttori delle seguenti funzioni: *Admnistration, Aviation Business Development, Cargo and Real Estate, Environment and Airport Safety, Human Resources, Infrastructures Development, Maintenance, Non Aviation Business Development, Operations Linate, Operations Malpensa, Public Affairs and External Communication, Quality and Client Management, Security Management, Compliance and Training, Supply Chain, ICT and Innovation, Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, Corporate Social Responsibility, Health and Safety at Work* e dal rappresentante della controllata SEA Prime.

Nel 2023 le tematiche ESG trattate all'interno del *Sustainability Committee* hanno riguardato l'aggiornamento del Piano di Sostenibilità 2024-2028, il piano di decarbonizzazione, i rischi ESG e il nuovo *Materiality Assessment*.

SEA integra i temi di sostenibilità nella propria pianificazione strategica, nel sistema di valutazione dei rischi (ERM) e nel sistema di *Performance Management* affinchè la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa.

L'approccio alla "strategia sostenibile", responsabilizza il *management* ad adottare una prospettiva organica, con l'obiettivo di accentuare la capacità di evidenziare le interrelazioni tra le dinamiche di *business* e le variabili di contesto e di scenario e, in definitiva, migliorare la qualità del *decision making* aziendale.

SEA realizza periodicamente *survey* su campioni di *stakeholder* aziendali - suddivisi per categorie - per rilevare la loro percezione su: qualità della relazione con SEA, valutazione del *management*, azioni di SEA che hanno diretto impatto su di loro. A queste rilevazioni vengono affiancati - soprattutto in corrispondenza dell'avvio di progettazioni rilevanti, come i *Master Plan* - momenti strutturati di confronto con gli *stakeholder* aziendali più rappresentativi.

L'*accountability* in merito alle strategie, ai processi e agli impatti non è circoscritta alla sola realizzazione del Bilancio di Sostenibilità. Da dodici anni è in corso una *partnership* con la LIUC Business School, attraverso la quale vengono misurate, in maniera sempre più precisa e affidabile, le esternalità socio-economiche generate, su scale territoriali diverse, dagli aeroporti di Malpensa e Linate. L'obiettivo è da un lato acquisire una conoscenza approfondita del ruolo economico che gli aeroporti rivestono nel contesto locale e nazionale, dall'altro supportare modalità consapevoli di confronto con il territorio.

MATERIALITY ASSESSMENT

Una nuova valutazione di materialità di SEA è stata realizzata nel 2023 - con l'obiettivo di ridefinire strutturalmente il perimetro dei temi materiali individuato nel 2020 - attraverso un articolato processo di analisi, valutazione e prioritizzazione dei temi potenzialmente materiali, compiuto congiuntamente dal *management* SEA e dagli *stakeholder*. La lista dei temi materiali, approvata dal CdA di SEA il 20 dicembre 2023, contempla 22 *issues*.

Fonte: SEA

Definizione della lista dei temi potenzialmente materiali

La fase di mappatura dei temi potenzialmente materiali è stata condotta adottando 4 prospettive di lettura del *business* di SEA:

- *Context view:* analisi di normative approvate e in itinere, *framework, guidelines*, schemi di certificazione, *policies* su temi ESG a livello globale; valutazione di *financial* e *sustainability reports* di aziende internazionali operanti nel settore *aviation* e *infrastructures* e di news e articoli su tematiche sociali e ambientali.
- *Industry view:* consultazione di 3 *materiality maps* realizzate da S&P Global e riferite ai settori *airlines, infrastructures* e *transportation infrastructures*; valutazione di 6 *materiality matrix* di altrettanti grandi gestori aeroportuali europei.
- *Stakeholder view:* analisi della *sustainability survey* realizzata su referenti aziendali di tutte le principali categorie di *stakeholder* di SEA; valutazione dei risultati dell'*assessment* condotto dall'azionista indiretto Ardian per valutare il livello di maturità ESG di SEA.
- *Company view:* valutazione dei *topic* riguardanti il *Sustainability Plan* 2023-2027 e l'ESG *risk assessment*.

OVERVIEW DELLE PROSPETTIVE DI LETTURA DEL BUSINESS E DELLE FONTI UTILIZZATE PER DEFINIRE I TEMI POTENZIALMENTE MATERIALI

Fonte: SEA

Valutazione di rilevanza/impatto di manager e stakeholder

La mappatura dei 124 temi potenzialmente materiali è stata seguita da un processo di razionalizzazione e accorpamento degli argomenti similari. I temi sono stati poi ponderati, utilizzando diversi criteri di pesatura, per arrivare a definire la piattaforma delle 34 *material issues* da sottoporre a valutazione di rilevanza da parte degli *stakeholder* e del *management* SEA.

PROCESSO DI SELEZIONE DELLA PIATTAFORMA DEI TEMI MATERIALI POSTA IN VALUTAZIONE

Prioritizzazione e finalizzazione della lista dei material topic

Attraverso una *survey on-line*, curata da un autorevole istituto di ricerca, le 34 *issues* potenzialmente materiali sono state valutate da una platea composta da 83 *stakeholder* e 22 *manager* di SEA. Le categorie di *stakeholder* esterni coinvolte sono descritte nella tabella sottostante.

STAKEHOLDER COINVOLTI NEL MATERIALITY ASSESSMENT 2023

Stakeholder	N° interviste	% su totale	
FORNITORI	10	12	*Stakeholder business* 62 interviste **(74,7%)**
CLIENTI *AVIATION* (VETTORI, *HANDLERS*)	18 (13+5)	21,7	
CLIENTI *NON AVIATION*	9	10,8	
AUTORITÀ / ENTI DI STATO	7	8,5	
MONDO BANCARIO / FINANZIARIO	14	16,9	
AZIONISTI	4	4,8	
SOCIETÀ / TERRITORIO (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	21 Sindacati (2) Mondo Produttivo (6) Istituzioni (7) Media (2) Ambiente (2) Associazioni (2)	25,3	*Stakeholder* sociali 21 interviste **(25,3%)**
TOTALE INTERVISTE	**83**	**100%**	

Fonte: Doxa

Ai 105 destinatari della *survey* è stato chiesto di valutare, assegnando un punteggio su scala 1-10, la rilevanza di ciascuna *issue* potenzialmente materiale in termini di impatto generato dal *business* SEA. È stata quindi stilata una lista dei temi materiali facendo una media delle valutazioni medie degli *stakeholder* e di quelle del *management* SEA. I risultati ottenuti hanno permesso di definire la lista dei temi materiali, in ordine decrescente di punteggio. La lista vede i primi posti occupati da temi riguardanti il capitale umano, la *governance* e il capitale socio-relazionale. Tutti i temi ambientali sono invece presenti nella seconda metà dell'elenco. Le 34 *issues* sono state ulteriormente accorpate per affinità tematica, sino a diventare 22. La decisione del *management* e del *board* SEA è stata di considerare tutti i temi della lista come significativi sia in termini di rendicontazione che di impegno programmatico, assegnando però un'attenzione particolare a quelli sociali e di *governance*.

Lista dei temi materiali

Posizione	Topic	Punteggio
1	*Safety & security* aeroportuali	8,83
2	*Employee Health & Safety*	8,8
3	Formazione/*know how*	8,78
4	*Business ethics*/Trasparenza	8,59
5	Strategia ESG integrata nel *business*	8,465
6	*Corporate Welfare*	8,455
7	Qualità dei servizi ai passeggeri	8,315
8	*Human rights*	8,23
9	Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	8,22
10	*Diversity & Inclusion*	8,05
11	*Community relations*	8,025
12	*Governance* ESG	7,955
13	Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	7,93
14	*Supply chain* sostenibile	7,83
15	Rumore	7,785
16	Intermodalità e Accessibilità sostenibile	7,77
17	Mitigazione/adattamento al *climate change*	7,76
18	*Local air pollution*	7,71
19	*Energy management*	7,63
20	*Waste management*	7,625
21	*Water management*	7,58
22	Degrado degli ecosistemi naturali	7,565

Riclassificazione dei temi materiali in base ai Sustainable Development Goal

Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Integrata	4 *Business ethics*/Trasparenza 5 Strategia ESG integrata nel *business* 12 *Governance* ESG	5 Gender Equality; 8 Decent Work and Economic Growth; 9 Industry, Innovation and Infrastructure; 16 Peace, Justice and Strong Institutions; 17 Partnerships for the Goals
Capitale Infrastrutturale	16 Intermodalità e Accessibilità sostenibile 19 *Energy management*	7 Affordable and Clean Energy; 9 Industry, Innovation and Infrastructure; 11 Sustainable Cities and Communities; 12 Responsible Consumption and Production; 13 Climate Action
Capitale Naturale	15 Rumore 17 Mitigazione/adattamento al *climate change* 18 *Local air pollution* 20 *Waste management* 21 *Water management* 22 Degrado degli ecosistemi naturali	7 Affordable and Clean Energy; 11 Sustainable Cities and Communities; 13 Climate Action; 15 Life on Land
Capitale Umano	2 *Employee Health & Safety* 3 Formazione/*know how* 6 *Corporate Welfare* 10 *Diversity & Inclusion*	5 Gender Equality; 8 Decent Work and Economic Growth
Capitale Sociale e Relazionale	1 *Safety & security* aeroportuali 7 Qualità dei servizi ai passeggeri 8 *Human rights* 9 Accessibilità inclusiva alle infrastrutture 11 *Community relations* 13 Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale 14 *Supply chain* sostenibile	9 Industry, Innovation and Infrastructure; 11 Sustainable Cities and Communities; 8 Decent Work and Economic Growth

Classificazione delle material issues in base agli impatti

In linea con quanto richiesto dalle linee guida GRI 3, le *material issues* di seguito esposte sono state classificate in base agli impatti a esse associabili. Le *issues* sono suddivise in 4 categorie: impatto positivo effettivo, impatto positivo potenziale, impatto negativo effettivo e impatto negativo potenziale. Poiché la denominazione assegnata alle *issues* materiali ha una connotazione intrinsecamente positiva, le *issues* appartenenti alle categorie di impatto negativo (effettivo e potenziale) sono state valutate considerando gli effetti derivanti da una gestione passiva o priva di efficacia, da parte di SEA, delle tematiche corrispondenti.

Impatto positivo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	Sviluppo progressivo di un adeguato livello di connettività aerea diretta con le aree del mondo che rappresentano una potenziale fonte di prosperità per il territorio servito, per generare benefici socio-economici diffusi.	Consolidamento e ampliamento di un *network* di collegamenti *medium/long range* che impatti positivamente sul commercio internazionale e sul turismo, con ricadute su occupazione e benessere del territorio.
***Safety & security* aeroportuali**	Adozione proattiva/tempestiva di soluzioni tecnologiche per rendere sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno degli scali, garantendogli un'esperienza priva di stress, piacevole, *touchless* e *seamless*.	Significativi incrementi di efficacia della *security* con minimizzazione dei disagi per i passeggeri e riduzione dei tempi di attesa nelle varie fasi di avvicinamento all'imbarco.
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	Progettazione di ambienti sempre più accessibili e confortevoli e servizi aeroportuali più capaci di andare incontro alle specifiche esigenze dei passeggeri con disabilità psico-fisiche.	Migliore e più tempestiva efficacia dei servizi di assistenza e accompagnamento, maggior *comfort* degli ambienti, migliore fruibilità dei canali digitali per persone con disabilità.
Qualità dei servizi ai passeggeri	Sviluppo e implementazione di servizi ad alto valore aggiunto (*Smart security, Face boarding, ChatBot*, app, servizi di pagamento digitale, *Indoor navigation*, MaaS, *Lounge*, ecc.).	Sviluppo di sinergie e *partnership* con gli altri attori aeroportuali per ottimizzare le operazioni, conseguire efficienze, gestire efficacemente contingenze impreviste. Impatti positivi a 360 gradi sul *comfort* dell'esperienza aeroportuale.
***Business Ethics*/ Trasparenza**	Gestione del *business* basata su un sistema di valori, comportamenti e procedure formalizzati, tracciati, verificati e resi accessibili e conoscibili agli *stakeholder*.	Abilitazione degli *stakeholder* alla tutela delle loro legittime prerogative, con deterrenza nei confronti di possibili fenomeni corruttivi.
Corporate Welfare	Predisposizione di un *bouquet* di *benefit* e agevolazioni per i collaboratori - costantemente aggiornato per allinearne i contenuti e le modalità di erogazione alle esigenze dei beneficiari - finalizzato a sostenere il benessere lavorativo, personale e familiare.	Incremento dell'accessibilità a beni e servizi da parte della popolazione aziendale, miglioramento del *work-life balance* e della salute personale e familiare, consolidamento del *corporate engagement*.

Impatto positivo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Strategia ESG integrata nel *business*	Impegno a strutturare un piano di obiettivi ESG - agganciato ai Piani Industriali, di cui andrà a rappresentare il complemento qualitativo - che indirizzi la gestione delle forme di capitale non-finanziario.	L'individuazione di obiettivi, azioni e risorse specifiche da destinare alla sostenibilità - in un'ottica di generazione di valore sistemico e di lungo periodo - e la loro integrazione strutturata nel *business plan*, delineano un'ambizione di impatto maggiormente positivo sulla società e sull'ambiente nel medio-lungo termine.
***Governance* ESG**	Tematiche ESG organicamente inserite nei processi di progettazione, valutazione, controllo e rendicontazione delle decisioni di *business* e dei loro impatti. Integrazione delle variabili ESG nel sistema di incentivazione *manageriale*.	Incremento della focalizzazione delle decisioni *manageriali* sui temi ESG e miglior coniugazione delle scelte di sviluppo del *business* per favorire la creazione di valore condiviso.
Formazione/ *know how*	Definizione di percorsi di allargamento delle conoscenze professionali e di rafforzamento delle *soft skills* a beneficio di tutta la comunità aziendale. Partecipazione a progetti di ricerca e sperimentazione di nuove soluzioni per ridurre gli impatti negativi del *business*.	Valorizzazione dei talenti ed *empowerment* professionale che incrementano la *retention* e consentono di pianificare efficacemente le successioni ai vari livelli di responsabilità manageriale. Adozione del ruolo di *first mover* su soluzioni innovative in campo ESG.
***Supply chain* sostenibile**	Approccio strutturato agli acquisti sostenibili di beni e servizi tramite processo di qualifica ESG dei fornitori, codice di condotta, *rating* e *audit* periodici di valutazione della conformità.	Allineamento dei processi di acquisto alla strategia di sostenibilità. Sollecitazione del parco fornitori verso l'adesione a criteri ESG anche attraverso programmi di supporto e *advocacy* finalizzati all'incremento di consapevolezza sul tema.

Impatto negativo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Diversity & inclusion	Alimentare una trasformazione della *corporate culture* che dia luogo a processi organizzativi maggiormente orientati all'inclusività e alla parità di genere.	Persistenza di barriere culturali all'accesso e alla crescita professionale delle lavoratrici, operando la società in un settore a tradizionale prevalenza maschile. *Habitat* lavorativo a bassa inclusività e incapace di armonizzare e valorizzare le varie forme di diversità.
Community relations	Impegno a promuovere efficaci processi di comunicazione con gli *stakeholder* territoriali, nell'ottica di favorire lo scambio, il lavoro di squadra e la generazione di intelligenza collettiva, rispetto ai quali sia possibile individuare soluzioni sostenibili alle sfide di *business* e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione degli aeroporti in modo equo ed efficace.	Deterioramento del rapporto di fiducia con gli *stakeholder*, disallineamento tra gli obiettivi della società e le esigenze del contesto, fino alla compromissione o perdita di opportunità di sviluppo.
Water management	Impegno alla riduzione del consumo - oltre che al riuso/riciclo - dell'acqua e al miglioramento della qualità dell'acqua, con definizione di obiettivi, sviluppo di KPI e linee guida per raggiungere una strategia di gestione sostenibile a lungo termine delle risorse idriche.	Una mancata o superficiale valutazione del livello di acqua effettivamente necessario per il consumo degli aeroporti può ridurre la possibilità per gli ecosistemi circostanti di avere accesso a una giusta quota di acqua. Inoltre, un non corretto trattamento delle acque reflue (specie quelle di *de-icing*) può dare luogo a inquinamento dei bacini idrici locali.
Waste management	Adozione di programmi finalizzati a ridurre la generazione di rifiuti, in particolare all'interno dei *terminal* e nei cantieri di costruzione, ampliamento e manutenzione. Incremento della raccolta differenziata e dei programmi di riciclo dei rifiuti in un'ottica di economia circolare. Sviluppo di *partnership* con le compagnie aeree per incrementare la raccolta differenziata a bordo per favorire il successivo corretto smaltimento dei rifiuti da parte del gestore aeroportuale.	Le operazioni aeroportuali generano una notevole quantità di rifiuti, che comprende tutte le attività operative e manutentive del gestore aeroportuale, delle compagnie aeree e di ogni altro soggetto che opera nelle strutture aeroportuali. La maggior parte è costituita da rifiuti solidi urbani, rifiuti pericolosi e non pericolosi provenienti dalle operazioni aeroportuali, dalle strutture di ristorazione degli aeromobili e dalle operazioni e manutenzioni dei *terminal*. La quantità di rifiuti prodotti è determinata dal numero di passeggeri e dipendenti presenti nelle strutture aeroportuali. Anche se le compagnie aeree generano la maggior parte dei rifiuti, gli operatori aeroportuali li gestiscono nella maggior parte dei casi.
Employee Health & Safety	Messa in atto di azioni e misure basate su norme e *best practices* con l'obiettivo di salvaguardare la salute e la sicurezza degli operatori.	Mantenimento di un basso livello di indici infortunistici.
Human rights	Impegno per un approccio vigile e proattivo al rispetto dei diritti umani all'interno dell'ecosistema aeroportuale e lungo la catena di fornitura.	Attenzione e vigilanza verso le pratiche lavorative adottate da soggetti operanti nei sedimi aeroportuali e nella filiera di approvvigionamento di beni e servizi.

Impatto negativo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Intermodalità/ accessibilità sostenibile	Impegno allo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile (trasporto pubblico, veicoli elettrici, ecc.), oltre che adeguate in termini di tempi e comodità di utilizzo.	Mancata riduzione delle emissioni di CO_2 di *scope* 3 e incremento dell'inquinamento atmosferico locale. L'accelerazione dell'infrastrutturazione di collegamento ferroviario con gli scali può però determinare in alcuni casi una riduzione dell'integrità naturalistica dei corridoi utilizzati.
Mitigazione/ adattamento al *climate change*	Impegno nell'attivazione di una serie di azioni - dalla riduzione dei consumi energetici, alla transizione all'elettrico della flotta di sedime, fino all'acquisizione di energia generata da fonti rinnovabili - per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO_2 generate all'interno del sedime aeroportuale, derivanti dalle attività del gestore.	Contributo crescente della società al fenomeno del *climate change* e al mantenimento del settore aeroportuale nella retroguardia delle *industry* impegnate nella transizione energetica e climatica.
Energy management	Investimenti organici finalizzati all'abbassamento strutturale del fabbisogno energetico necessario per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali.	Impatti ambientali sia legati alle quote di consumi energetici da fonte fossile che alla generazione di energie rinnovabili.

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Degrado degli ecosistemi naturali	Impegno a valutare tutte le innovazioni tecnologiche e di processo (sia lato *air-side* sia *land-side*) che consentano di incrementare la capacità operativa delle infrastrutture a parità di suolo utilizzato e a studiare - attivando *partnership* ad hoc - le soluzioni più efficaci che consentano di salvaguardare l'integrità degli eco-sistemi interessati, lì dove l'espansione fisica dell'area di sedime risulti ineludibile.	Riduzione dell'integrità ecologica e un incremento dell'impermeabilizzazione del suolo nelle aree naturalistiche interessate all'espansione del sedime aeroportuale.
Rumore	Monitoraggio costante ed efficiente del rumore di origine aeronautica negli aeroporti e messa in opera di soluzioni di mitigazione a beneficio del territorio, operando in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente), al fine di ridurre i disagi connessi al futuro incremento di tutte le tipologie di operazioni aeronautiche.	Creazione di disagi ai residenti limitrofi agli scali, soprattutto nelle fasce orarie notturne.
Local air quality	Interventi finalizzati a ridurre le fonti di emissione: elettrificazione mobilità di sedime, erogazione energia elettrica agli aeromobili in sosta, Maas, incentivazione passeggeri agli spostamenti a basse emissioni.	Produzione di emissioni inquinanti a livello locale (NOx, SOx, PM) connesse al ciclo LTO degli aeromobili e al trasporto terrestre di collegamento con gli scali aeroportuali.

PRINCIPALI RISCHI NON FINANZIARI

Di seguito sono riportati i rischi più significativi inerenti alle tematiche ESG.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi di interruzione, temporanea o prolungata, dei processi di *business* causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, ecc.	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. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo possono generare impatti critici al *business*. Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello 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 prestazione di servizi da parte di soggetti terzi.	Il monitoraggio del contesto esogeno è svolto continuamente. Sono previsti piani di *back-up* operativi a cura delle funzioni operative e investimenti in formazione. È prevista inoltre la possibilità di attivare contratti esterni per garantire la corretta gestione delle attività aeroportuali.
Rischi connessi alla progettazione e/o esecuzione degli investimenti di manutenzione/ costruzione di infrastrutture aeroportuali	Il nuovo *Master Plan* di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. È ad oggi ancora in corso l'iter di approvazione del *Master Plan* che prevede un'espansione in direzione sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto *cargo*. Una mancata approvazione comporterebbe maggiori difficoltà per il Gruppo nel perseguimento degli sviluppi infrastrutturali necessari a supporto della crescita. Inoltre, è stata richiesta l'istituzione di un SIC (Sito di interesse comunitario) o di una ZPS (Zona di protezione speciale) nelle aree limitrofe dell'aeroporto di Malpensa: qualora si concretizzasse questo cambio di classificazione sarebbero ulteriormente limitati eventuali espansioni fuori sedime di qualunque natura.	SEA pone grande attenzione ai rapporti con le comunità limitrofe, partecipando ai tavoli con le Istituzioni, sostenendo direttamente interventi di compensazione per il territorio e iniziative sociali di supporto alle comunità locali.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi connessi al livello di rumore prodotto dagli aeromobili in decollo e atterraggio, alla gestione di iniziative di compensazione/ riduzione del rumore e ai rapporti con le comunità locali	I livelli di inquinamento acustico che si genereranno a Malpensa con la crescita di traffico prevista nel *Master Plan* in corso di approvazione, se non correttamente gestiti, potrebbero impattare sulla sostenibilità e sulla crescita dello scalo nel breve-medio termine e originare maggiori costi per l'azienda legati alle compensazioni richieste.	SEA è impegnata in iniziative di mitigazione acustica su diversi fronti quali l'introduzione di tariffe penalizzanti per gli aeromobili più rumorosi e l'ottimizzazione degli scenari di utilizzo delle piste di concerto con ENAV.
Rischi connessi al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2	SEA ha aderito, unitamente ad altri aeroporti facenti parte del *network* ACI Europe, al *Net Zero* 2030 con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO_2 pari a zero entro il 2030. Normative e *trend* dell'industria sul *Net Zero* evolvono costantemente: occorre seguirne le evoluzioni per ottemperare alle disposizioni normative e mantenere un posizionamento adeguato rispetto ai *competitor* e alle aspettative degli *stakeholder*.	Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione *Airport Carbon Accreditation* (ACA). SEA annualmente definisce il proprio Piano di Sostenibilità, all'interno del quali sono esplicitati i *target* di riferimento in ambito ESG, tra cui gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Nel corso del 2023 è stata approvata la Strategia Energetica, che declina nell'orizzonte 2024-2028 le curve dei consumi e delle emissioni di SEA, individua le fonti di approvvigionamento e declina gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi di riduzione. Inoltre, SEA è attiva sul fronte della partecipazione a bandi comunitari per l'ottenimento di finanziamenti necessari alla transizione energetica.
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo	Si tratta dei rischi generati dalle attività del Gruppo aventi possibili ricadute ambientali in grado di incidere significativamente sull'operatività del Gruppo.	Tali rischi sono gestiti e costantemente monitorati attraverso il Sistema di Gestione Ambientale. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "La nostra politica ambientale ed energetica".
Rischi connessi a eventi climatici estremi con impatti sugli *asset* aeroportuali	Eventi climatici estremi come nubifragi, bombe d'acqua, tempeste di fulmini e nevicate eccezionali possono comportare danni rilevanti agli *asset* aeroportuali, generare *disruption* interrompendo le attività aeroportuali e causare un deterioramento delle *performance* di puntualità e *safety*. Tali *disruption* a loro volta possono tradursi in un peggioramento o interruzione dei servizi erogati dall'aeroporto ai propri clienti con gravi impatti reputazionali e di *business*. Inoltre, nel corso del 2022 e 2023 si sono manifestate ondate di calore eccezionali per intensità, durata e frequenza: questo ha comportato un rischio di natura operativa legata a temi di H&S soprattutto per il personale operativo. Il *trend* potrebbe proseguire o aggravarsi nel medio-lungo termine.	Negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori per migliorare lo *status* delle infrastrutture (es. sistemi di smaltimento delle acque bianche dai piazzali, troppo pieno per coperture tetto e pozzi disperdenti sulle rotonde). Sono previsti ulteriori interventi per migliorare la resilienza degli *asset* aeroportuali, parte dei quali è oggetto di un programma europeo di cofinanziamento. È stato inoltre avviato un progetto per la stesura del piano di adattamento al cambiamento climatico dei nostri aeroporti.
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata su temi sociali, ambientali e di *governance*	È allo studio a livello Comunitario l'introduzione dell'obbligo di analisi della catena di fornitura secondo criteri ESG. Vi è ancora incertezza sull'effettiva entità degli obblighi che saranno previsti, nonché sulle responsabilità effettive e relative sanzioni che potranno essere introdotte. Sussiste il rischio che tale obbligo determini un generale appesantimento delle procedure relative alla *supply chain* aziendale.	Pur nell'incertezza del perimetro normativo, è già allo studio l'integrazione di tematiche ESG all'interno dei processi esistenti di qualifica e valutazione dei fornitori.
	Negli ultimi anni si sta assistendo a una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del *Climate Change* (Accordo di Parigi, Cop26), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il *trend* in atto potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscono la competitività del trasporto aereo, tra cui: ▪ introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto, che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda; ▪ destinazione di risorse pubbliche a sostegno di settori in concorrenza con il trasporto aereo (es. trasporto ferroviario).	SEA ha costituito un gruppo di lavoro interno permanente *(Net Zero Team)* a presidio delle tematiche. SEA è impegnata nella riduzione delle emissioni attraverso accordi di collaborazione con entità terze. Tra le iniziative si segnalano la fornitura di SAF sui propri scali e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno, come parte del percorso *Net Zero* 2030.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse per lo svolgimento del *business* (es. selezione, formazione, *retention*, comunicazione interna, *engagement*) e alla gestione delle relazioni con i sindacati	Il settore del trasporto aereo ha attraversato e continua ad attraversare un contesto di *Skill Shortage* in cui risulta particolarmente arduo il reperimento di manodopera specializzata. Il *trend* è aggravato da specificità tipiche del processo di selezione e formazione dei lavoratori aeroportuali.	È stato implementato un Piano di *retention* finalizzato alla mitigazione del rischio. SEA ha messo in campo iniziative di comunicazione finalizzate al miglioramento di *engagement* e trasparenza.
	Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dal complesso di interventi legati al PNRR che in Italia necessiteranno di una grande quantità di risorse, limitando quelle recuperabili sul mercato da parte di SEA. Nel medio-lungo termine intervengono anche dinamiche demografiche a peggiorare il quadro in assenza di interventi strutturali in questo senso.	È stata costituta la Direzione *Innovation* con l'obiettivo tra gli altri di implementare soluzioni innovative che a tendere possano efficientare i processi in essere.
Rischi connessi alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali, dagli esercizi commerciali presenti nei *terminal*, dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. Gli obiettivi si riferiscono al totale dei rifiuti generati all'interno dei sedimi dalle attività del Gestore, dei sub concessionari e degli operatori aeroportuali, escludendo i rifiuti generati dalle compagnie aeree. Qualora vi fossero difficoltà nel coinvolgimento di terze parti non sarebbe possibile raggiungere i *target* di differenziazione dei rifiuti dichiarati nel Piano di Sostenibilità.	È stato avviato il confronto con altri scali finalizzato a individuare le migliori prassi operative. Le azioni di miglioramento sono concentrate laddove il perimetro di sub concessionari e *tenant* rientri nei processi gestiti da SEA.
Maggiori costi e peggioramento qualità *offsetting* emissioni CO_2	La Certificazione ACA 4+, recentemente ottenuta dagli aeroporti di Linate e Malpensa, richiede l'acquisto di certificati di origine *green* dell'energia e di *carbon credit* per l'*offsetting* della quota di emissioni non riducibile. Il contesto di *hard market*, causato principalmente da un aumento della domanda per tali certificati, fa ritenere rilevante il rischio di maggiori costi per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Per quanto concerne la qualità dei *carbon credit* al momento non ci sono regole definite, ma resta alta l'attenzione sulla qualità dei progetti sottostanti.	È stato costituito un gruppo di lavoro ad hoc *(Net Zero Team)* a presidio delle tematiche. Vengono attentamente monitorati i principali indicatori e le curve di prezzo per certificati di origine e *carbon credit*. Gli scenari di settore sono recepiti all'interno del Piano Industriale. Per quanto concerne la qualità degli *offsetting* SEA si impegna a seguire le linee guida di ACA nell'acquisto degli stessi.

ALTRI RISCHI

Considerata la natura e la localizzazione geografica delle attività svolte dal Gruppo, non si segnala la sussistenza di rischi rilevanti in termini di violazione dei diritti umani, per dipendenti e collaboratori compresi quelli dei fornitori che operano sul sedime aeroportuale. In riferimento a questo, si evidenzia che SEA effettua i controlli propedeutici all'ottenimento del tesserino aeroportuale obbligatorio per chiunque lavori in aeroporto, a garanzia di un continuo impegno anche in ambito salute e sicurezza aeroportuale. Per gli altri fornitori si rimanda al paragrafo "Classificazione dei fornitori in base a criteri di CSR". 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, ecc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa *privacy* in merito al trattamento dei dati personali). Possibili rischi di commissione di reati di corruzione vengono gestiti dal Gruppo tramite l'adozione di un proprio Modello 231 e della ISO 37001. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "Sistema di controllo interno".

CITTADINANZA SOCIALE

Nel 2012 è stata elaborata una *Policy* di *Corporate Citizenship* e nel 2019 è stata varata una dettagliata procedura per disciplinare le modalità con cui l'azienda pianifica, gestisce e rendiconta le proprie erogazioni liberali e le sponsorizzazioni. La *Policy* è stata creata per definire strategie di investimento sociale organiche, efficaci e progressivamente correlate con il profilo di *business* dell'azienda. Gli investimenti sociali che sono stati realizzati negli ultimi 10 anni hanno permesso di ribadire che il compito di SEA non si esaurisce nel gestire bene gli aeroporti, ma abbraccia anche il saper costruire relazioni di sintonia:

- con il territorio che ospita le infrastrutture;
- con le realtà del terzo settore che cercano di dare risposte ai bisogni della collettività.

CODICE ETICO

Il nuovo Codice Etico approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA nella seduta del 21 dicembre 2020, è in linea con il *purpose*, i valori e i principi definiti a suo tempo dal Sistema Etico e integrato con i contenuti relativi ai principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo e con i comportamenti da tenere da parte dei principali *stakeholder* per contribuire al conseguimento di obiettivi di crescita sostenibile, integrata e inclusiva.

Il documento si compone di tre sezioni principali:

1. Valori e *Vision* Etica della società.
2. Norme di comportamento da tenere da parte dei destinatari del Codice che hanno, nella maggior parte dei casi, la propria fonte in norme di legge.
3. Impegni verso gli *Stakeholder*.

Un'ulteriore sezione definisce i meccanismi di diffusione, di attuazione e di controllo del Codice, indicando i canali istituiti per la segnalazione di eventuali violazioni.

Per approfondimenti: *https://seamilano.eu/it/governance/codice-etico*.

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

Il Capitale Infrastrutturale riguarda tutte le forme di capitale fisico che abilitano SEA allo svolgimento della propria attività e ne definiscono la capacità operativa.

Comprende sia gli asset fisici gestiti direttamente dall'azienda (terminal, piste, magazzini, parcheggi, ecc.) che quelli non gestiti dall'azienda ma facenti parte della "proposizione di valore" dei propri aeroporti (strade, linee ferroviarie di accesso agli scali, ecc.).

Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti destinati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono implementati in conformità a criteri specifici di programmazione soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC.

Il *Master Plan* rappresenta lo strumento di programmazione a lungo termine degli investimenti infrastrutturali. Sulla base delle previsioni di crescita del traffico, della tipologia di voli serviti e tenendo in considerazione le esigenze degli *stakeholder* di riferimento, inclusi i territori limitrofi agli aeroporti gestiti, viene individuato lo scenario generale di riferimento. Il *Master Plan* analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali, identifica le principali necessità di intervento, assegna livelli di priorità e fornisce una stima degli investimenti. Viene redatto dal Gestore aeroportuale, approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica attraverso una procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA). L'*iter* autorizzativo si conclude con la verifica di compatibilità urbanistica degli interventi proposti, espressa nell'ambito di una Conferenza dei Servizi che coinvolge tutti gli Enti interessati allo sviluppo dell'aeroporto.

MASTER PLAN DI LINATE

Il nuovo *Master Plan* di Linate, redatto nel 2016, considera un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e include numerosi interventi destinati ad aumentare la funzionalità operativa e la qualità del servizio dello scalo e a diversificare la tipologia di servizi offerti al territorio, senza però intervenire in maniera significativa sui livelli di capacità dei vari sottosistemi, anche in considerazione di una prevista sostanziale invarianza nel tempo dei volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 dopo l'approvazione di ENAC è stata attivata la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale che si è conclusa positivamente nel 2019, con l'emissione di apposito Decreto ministeriale.

Nel 2020 ENAC ha chiesto l'attivazione della procedura di accertamento della conformità urbanistica e anche quest'ultima fase approvativa si è conclusa positivamente, con il provvedimento trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile nel luglio 2021. Nell'arco del 2022 e 2023 è stato avviato un percorso di progettazione e attuazione degli interventi previsti nel *Master Plan* per l'ambito del *Waterfront*, porzione del sedime aeroportuale che insiste sul fronte dell'Idroscalo, con il progetto *Linate Airport District* - LAD.

Il LAD, importante progetto di rigenerazione urbana, è volto a integrare lo scalo di Linate con nuovi servizi attraverso la realizzazione di una struttura ricettiva, e a valorizzare il ruolo territoriale e le relazioni urbane di Linate con lo sviluppo di nuove aree verdi di collegamento tra i fronti urbani di Viale Forlanini e dell'Idroscalo, nonché alla realizzazione di nuovi edifici destinati a uffici, parte dei quali saranno occupati dal Gestore e altri offerti al mercato che potrà beneficiare di una localizzazione all'interno dell'aeroporto.

La fase di attuazione e progettazione in corso, ha rivisto in parte alcune esigenze distributive dei volumi previsti dal *Master Plan*, operando una densificazione delle stesse più in aderenza con il fronte nord-est dello scalo, questo per valorizzare al meglio le aree pubbliche della futura Piazza prevista sul fronte nord, e sfruttare al meglio le potenzialità della connessione della nuova linea della metropolitana M4, attivata nel 2022-2023.

Tale ridefinizione della distribuzione delle funzioni da insediare nell'ambito LAD, è stata sottoposta alla valutazione tecnica di ENAC che ne ha dato l'approvazione tecnica delle opere in variante ad agosto 2023. Sulla base di questa approvazione è stata avviata presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

la verifica preliminare, atta ad attestare che le opere in variante siano coerenti con le valutazioni espresse nel percorso di VIA del 2017-2019. A gennaio 2024 il MASE ha dato parere favorevole sulla compatibilità ambientale della variante LAD; a seguito delle successive fasi approvative, si prevede di avviare la realizzazione degli interventi con l'obiettivo di completarli nel corso del 2027.

MASTER PLAN "MALPENSA 2035"

Il *Master Plan* attualmente vigente a Malpensa risale al 1985. Nel 2009 SEA ha presentato a ENAC un nuovo *Master Plan* aeroportuale che individuava, sulla base di previsioni di traffico estese fino al 2026, lo scenario di sviluppo dell'aeroporto e prevedeva un progressivo incremento di capacità delle diverse infrastrutture.

Questa edizione del *Master Plan*, dopo avere ottenuto il parere tecnico positivo dell'ENAC, venne però ritirata prima della conclusione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, poiché nel frattempo era sostanzialmente modificato il quadro di riferimento rispetto alle indicazioni iniziali (*de-hubbing* di Alitalia).

A partire dal 2015 SEA ha attivato una nuova fase di studio, basata su una valutazione aggiornata delle caratteristiche operative dell'aeroporto (con particolare attenzione alla capacità del sistema di piste), sulla definizione di un nuovo scenario di riferimento e di nuove previsioni di traffico, su un'analisi puntuale e aggiornata delle caratteristiche ambientali che caratterizzano il territorio circostante Malpensa e su una nuova definizione delle necessità di sviluppo dei vari sottosistemi che compongono l'aeroporto. In questo periodo vennero anche condotte specifiche attività di informazione e coinvolgimento degli *stakeholder*.

Il nuovo *Master Plan*, che considera come periodo di riferimento gli anni fino al 2035, ha ottenuto l'approvazione tecnica di ENAC nel 2019.

Parallelamente è stata completata anche la redazione del nuovo Studio di Impatto Ambientale e nel luglio 2020 è stata avviata la procedura VIA. Nel 2021, dopo avere preso atto delle osservazioni espresse dagli Enti territoriali, dalle Associazioni e dal pubblico, la Commissione Tecnica VIA incaricata dell'analisi del *Master Plan* ha chiesto di produrre una serie di integrazioni della documentazione già prodotta, trasmesse e pubblicate nel novembre 2021, dando avvio a una nuova fase di presentazione di eventuali osservazioni. Le integrazioni presentate non sono risultate sufficienti a contenere i pareri negativi del consorzio dei Comuni del CUV e del Parco del Ticino, in particolare l'elemento ostativo più rilevante era relativo all'eccessivo consumo di suolo per l'espansione a sud dei magazzini *cargo* (in totale 60 ha). Nel primo trimestre del 2022 Regione Lombardia ha dato l'avvio all'iniziativa di predisporre un Protocollo di Intesa per la finalizzazione positiva della procedura VIA a livello regionale, propedeutico alla formulazione finale del parere regionale (dicembre 2022). In seguito a intensi sforzi e dialoghi continui con gli Enti coinvolti sul progetto *Master Plan* 2035, a giugno 2022 SEA ha sottoscritto il suddetto Protocollo d'Intesa insieme a Regione Lombardia, ENAC, i Comuni del CUV e la Provincia di Varese.

In linea con quanto concordato nel Protocollo, nel luglio 2022 sono state apportate ulteriori integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale, riducendo il consumo di suolo e presentando un nuovo sviluppo pari a 44 ettari.

Nel giugno 2023 è stato emesso il Decreto di VIA sul *Master Plan* 2035 che ha dato parere favorevole alle previsioni di sviluppo incluse nell'attuale sedime aeroportuale, e dato parere negativo sull'espansione a sud. In autunno 2023, all'interno della Legge di Conversione del Decreto Aria (legge n.155 del 6 novembre 2023), l'intervento di espansione previsto dal *Master Plan* di Malpensa è stato riconosciuto quale opera strategica di preminente interesse nazionale per l'implementazione del traffico merci dell'aeroporto, richiedendo quindi una rivalutazione alla luce di tale indicazione.

Allo stato attuale si è in attesa di ricevere nuove indicazioni e valutazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e degli altri enti coinvolti, al fine di procedere con le ulteriori fasi di valutazione e approvazione del *Master Plan* di Malpensa.

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Tra il 2021 e il 2023 ENAC ha ridefinito le caratteristiche e gli obiettivi di altri strumenti di pianificazione, che si concentrano su interventi di breve periodo. Nel corso del 2023 quindi, in conformità alle nuove direttive dell'ENAC, sono stati sviluppati dal Gestore sia il Piano di Utilizzo delle Aerostazioni (PUA), che il Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS).

Il Piano di Utilizzo delle Aerostazioni (PUA) ha l'obiettivo di illustrare la situazione attuale del *terminal* passeggeri e descrivere gli interventi che potranno essere attivati/realizzati nell'edificio nel corso dell'anno di riferimento, considerando in particolar modo le opere che comportano una variazione distributiva e/o funzionale dei vari sottosistemi che costituiscono le aerostazioni di Linate, e Malpensa (T1 e T2).

Il Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS), riguarda tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

Entrambi i piani sono stati inviati a ENAC a fine settembre 2023. In conformità con la normativa attuale, prima di avviare la realizzazione di un intervento, il relativo progetto potrebbe essere sottoposto non solo alla valutazione e all'approvazione di ENAC per gli aspetti aeronautici e la coerenza urbanistica, ma anche alle valutazioni dell'ATS (per gli aspetti igienico-sanitari), della Regione (per gli aspetti paesaggistici), dei Vigili del Fuoco (per la prevenzione incendi). Per le opere di rilievo, ENAC supervisiona anche la fase di realizzazione e rilascia i certificati di agibilità, procedendo infine al collaudo.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2021-2023 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 247 milioni di euro per il mantenimento e lo sviluppo delle infrastrutture, volte a migliorare il servizio offerto ai passeggeri, agli operatori *cargo* e a garantire livelli di qualità, sicurezza, efficienza operativa e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati.

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)

	2023	2022	2021	Totale 2021-2023
Malpensa *Terminal 1*	12,3	27,6	11,2	51,0
Malpensa *Terminal 2*	15,5	2,3	0,1	17,9
Linate	3,9	6,6	9,5	20,0
Malpensa *Cargo*	13,8	4,2	1,5	19,4
Infrastrutture di volo	20,4	12,3	16,2	48,9
Interventi vari	44,9	15,5	7,6	68,0
Beni mobili	9,6	7,8	4,2	21,6
Totale	**120,3**	**76,4**	**50,3**	**247,0**

Nota: Il totale non comprende Immobilizzazioni da IFRS 16, pari a 4,7 milioni di euro nel 2021, pari a 3,9 milioni di euro nel 2022, 1,5 milioni di euro nel 2023; rettifiche contabili pari a 6,6 milioni di euro nel 2023.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

La ripresa del traffico aereo che ha avuto luogo nel corso del 2022, si è maggiormente consolidata nel corso del 2023, anno in cui il numero di passeggeri è sostanzialmente tornato ai livelli pre-pandemia. Questo ha richiesto un importante sforzo in termini di investimenti, fortemente concentrati sulla riapertura del *Terminal* 2 di Malpensa, chiuso dal 2020. Il *Terminal* ha ripreso la sua attività a partire dal 31 maggio 2023, accogliendo i passeggeri operati dalla compagnia easyJet.

Nello specifico, gli investimenti effettuati sul *Terminal* 2 includono il ripristino e l'adeguamento normativo dei vari sottosistemi funzionali, nonché una serie di opere e lavori per il rinnovo parziale delle strutture e del *layout* del *terminal* e l'integrazione di nuove attrezzature operative e tecnologiche. In particolare, gli interventi hanno riguardato:

- la riqualifica completa dell'area relativa ai filtri di sicurezza con l'installazione di nuove linee di controllo bagagli di ultima generazione che garantiscono una migliore esperienza ai passeggeri;
- l'adeguamento normativo allo *standard* 3 ECAC del sistema di smistamento bagagli;
- il trasferimento dal *Terminal* 1 e l'installazione dei banchi *self bag drop* nell'area di accettazione;
- la riqualifica di alcuni blocchi bagni aperti al pubblico;
- il *restyling* dell'area commerciale *Duty free*;
- la riqualifica civile e impiantistica della passerella sopraelevata destinata ai passeggeri *Schengen* in arrivo;
- la sostituzione di ascensori, scale mobili e tappeti mobili;
- la riconfigurazione del sistema viabilistico di accesso anche a seguito dei lavori di realizzazione della galleria artificiale per il collegamento ferroviario tra la stazione del *Terminal* 2 e la linea RFI del Sempione, in corrispondenza di Gallarate.

Per quanto concerne il *Terminal* 1, i lavori hanno riguardato:

- la prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- la prosecuzione dei lavori riguardanti il Progetto *Smart Security* con l'installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS che garantiscono una più elevata capacità operativa del sistema;
- il completamento dell'intervento di parzializzazione del satellite centrale B tramite una parete di separazione tra le aree di imbarco *Schengen* e quelle *extra-Schengen*, che garantirà un utilizzo flessibile delle aree di imbarco del Satellite B;
- la sostituzione di lampade fluorescenti con lampade a LED - tale intervento si inserisce in un più ampio "piano di efficientamento energetico" definito da SEA, propedeutico alla riduzione dei consumi nei prossimi anni, che comprenderà oltre ad interventi sugli apparati illuminanti anche investimenti sulle Unità di Trattamento Aria (UTA) e sui gruppi frigo;
- l'implementazione dell'*Entry Exit System* (EES), che si renderà obbligatorio per l'entrata in vigore del Regolamento UE 2017/2226;
- la riqualifica della sala VIP Monteverdi nonché il *restyling* di alcune aree commerciali.

Relativamente all'area merci, nel corso del 2023 sono state effettuate principalmente opere di riqualifica e manutenzione straordinaria dei fabbricati esistenti, oltre alla realizzazione di 3 nuove aree deposito attrezzature a servizio degli operatori *cargo* e all'avvio dei lavori propedeutici alla riconfigurazione del piazzale 700.

Infine, per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto, questi hanno riguardato principalmente:

- la riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- il completamento dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, il quale consentirà di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi; le registrazioni acquisite dal sistema potranno infatti essere utilizzate per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Nel corso dell'anno 2023 presso il *terminal* di Linate sono continuati gli interventi volti a rafforzare la funzionalità operativa, migliorare il livello di servizio offerto ai passeggeri e l'integrazione di nuove tecnologie. Un intervento di rilievo ha riguardato la predisposizione dei banchi biometrici *Face-Bording*, progetto avviato già nel 2022 nella sua fase di *testing*, e che si intende estendere nel futuro anche ad altri *gate*. Si tratta di una tecnologia che migliora la *passenger exerience* che diviene sempre più *seamless* all'interno del *terminal*.

Sono stati, inoltre, completati gli interventi di riqualifica delle aree arrivi e partenze per consentire l'installazione degli apparati e dei Totem destinati all'implementazione del *Border Control-Entry Exit System* e sono stati avviati (e sono in corso) gli interventi per la realizzazione dei nuovi impianti 400 Hz che consentiranno di alimentare direttamente gli aeromobili, evitando l'impiego dei gruppi elettrogeni carrellati Diesel.

Per quanto riguarda le infrastrutture *air-side*, nel corso dell'anno è stato effettuato un importante intervento riguardante l'intera *strip* della pista di volo 17/35 e le RESA *(runway and safety area)* RWY17 e RWY35 di Linate: il progetto ha consentito il consolidamento dei terreni che costituiscono le fasce di sicurezza della pista e le aree di sicurezza di fine pista (RESA) mediante la stabilizzazione dei terreni in sito. In aggiunta, sono stati potenziati i sistemi di antintrusione perimetrale al fine di incrementare ulteriormente la *security* di scalo.

Piano degli Investimenti

Nell'ambito della definizione del nuovo Contratto di Programma, nel corso del 2023 è stato elaborato un Piano Investimenti relativo al periodo 2024-2028, in conformità con gli accordi stabiliti con ENAC e l'Autorità Regolatoria dei Trasporti. Tale Piano identifica i progetti che il Gestore intende realizzare presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, nel rispetto di quanto contenuto nei *Master Plan*. Il Piano degli Investimenti include anche interventi specifici non dettagliati esplicitamente nel *Master Plan*, ma coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute. Sempre nel 2023, ad integrazione e corredo del Contratto di Programma 2024-2028, è stato redatto anche il Piano per lo sviluppo funzionale delle aree terminali (Pi.Ter): tale documento, in ottemperanza alle linee guida ENAC, inquadra gli interventi di ampliamento e modifica per i *terminal* di Linate e Malpensa (T1 e T2) che verranno attivati nel periodo di riferimento. All'interno del *Master Plan* e nei Piani degli

investimenti sono incluse sia le opere direttamente sviluppate dal Gestore aeroportuale, che quelle in carico ad altre società del Gruppo SEA o a soggetti Terzi operanti negli aeroporti, come ad esempio ENAV, Enti di Stato, operatori commerciali, *handler* e altri.

Capacità

La capacità di un aeroporto, che in Italia è determinata dall'ENAC con il coinvolgimento delle parti interessate, viene stabilita in ragione delle possibilità ricettive del singolo aeroporto, che a loro volta dipendono:

- dal piano settoriale di navigazione aerea, ossia dalle capacità di gestione e controllo del traffico aereo a opera di ENAV;
- dal sistema delle piste e delle correlate infrastrutture, in particolare dei piazzali e dei *terminal*;
- dai fattori della domanda di traffico;
- da vincoli ambientali quali le procedure antirumore e la sospensione dei voli nelle ore notturne.

La capacità aeroportuale si traduce nella definizione di un determinato numero di "movimenti/ora" (intendendosi per movimento un atterraggio o un decollo di un aeromobile, indipendentemente dalla tipologia di traffico). La capacità degli aeroporti di Milano è stata stabilita dall'ENAC in complessivi 88 movimenti/ora, così ripartiti:

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

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

La capacità dello scalo di Malpensa è soggetta a ulteriori limitazioni di:

- 39 movimenti omologhi (ossia movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 31 movimenti opposti (ossia movimenti di specie diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora;
- 6/7 movimenti omologhi ogni 10 minuti, 6/7 movimenti omologhi nei successivi 10 minuti (per un massimo di 13 movimenti omologhi ogni 20 minuti) e 5 movimenti opposti ogni 10 minuti.

Le fasce orarie presentano alcuni margini di ulteriore sfruttamento che potranno essere utilizzate in futuro dai vettori già operanti nello scalo, oppure da nuovi vettori.

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

Le infrastrutture dell'aeroporto di Linate sono in grado di gestire una capacità di circa 32 movimenti/ora, ma lo scalo opera con una limitazione di traffico rappresentata dalla soglia dei 18 movimenti/ora, introdotta dai Decreti Bersani e Bersani bis. Tale capacità è stata fissata per i voli di tipo commerciale, senza pertanto considerare i voli di aviazione generale.

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

CATCHMENT AREA DEL SISTEMA AEROPORTUALE

La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre - seppur con una minore capacità di intercettazione della domanda - anche nelle regioni del Nord-Est, in Emilia-Romagna, in Toscana e nella regione svizzera del Canton Ticino.

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa

Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Catchment area dell'aeroporto di Linate

Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Milano Linate e Milano Malpensa sono gli scali di riferimento non solo dell'area milanese e lombarda ma di una macro-regione più vasta, che si estende dal Centro-Nord Italia fino alla Svizzera. Il potenziamento della connettività di superficie di entrambi gli aeroporti all'interno di questo ampio territorio - attraverso un sistema di servizi e infrastrutture che possa garantire un'accessibilità fruibile per tutti, sicura, efficiente e innovativa - è un fattore abilitante per la crescita competitiva e sostenibile degli scali stessi.

TEN-T: MAPPA DELLA RETE CENTRALE FERROVIE E AEROPORTI

Milan Airports MXP and LIN

Mediterranean Corridor

Rhine-Alpine Corridor

Fonte: Elaborazione SEA su mappe del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio

Il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria di Linate e Malpensa è un obiettivo ricompreso non solo nella strategia regionale e nazionale di sviluppo della connettività ma anche in quella europea: entrambi gli aeroporti sono infatti nodi *core* della rete transeuropea dei trasporti TEN-T *(Trans European Network-Transport)*, ovvero nodi della rete centrale, connessi agli altri elementi del *network* mediante collegamenti multimodali. Migliorare tali connessioni intermodali tra aeroporti e altre infrastrutture di trasporto è uno degli obiettivi prioritari della strategia europea,[7] al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione assicurando la continuità dei Corridoi attraverso la realizzazione dei collegamenti mancanti e il miglioramento del grado di interoperabilità tra le reti.

L'ACCESSIBILITÀ NEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

Le linee di indirizzo per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale nazionale delineate da ENAC nella proposta di nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) riguardano anche l'accessibilità degli aeroporti e l'integrazione degli scali nazionali con le reti di trasporto. Affinché sia raggiunta la piena integrazione intermodale degli aeroporti nel territorio, il Piano stabilisce degli obiettivi minimi di accessibilità sostenibile, da raggiungere valorizzando e potenziando non soltanto il trasporto su ferro ma anche l'utilizzo di veicoli elettrici e a idrogeno come modalità di accesso agli scali.

Obiettivi minimi di accessibilità sostenibile

	2030	2035
Aeroporti di rilevanza intercontinentale (es. MXP)	40%	55%
Aeroporti di rilevanza nazionale (es. LIN)	20%	35%

Fonte: Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti - ottobre 2023

Il Piano introduce, inoltre, il parametro della "con-accessibilità" dei sistemi aeroportuali, che mette in relazione la capacità di offerta del servizio aereo dei singoli aeroporti (es. la connettività) con il grado di accessibilità terrestre degli stessi, al fine di individuare i fabbisogni del territorio.

MAPPA DEI LIVELLI DI CON-ACCESSIBILITÀ

CON-ACCESSIBILITÀ DOMESTICA

CON-ACCESSIBILITÀ INTERNAZIONALE

CON-ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE

Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti - Proposta di Piano; ottobre 2022

[7] *Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.*

Gli interventi per il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti individuati dal MIMS

L'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce le linee programmatiche per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto, l'Allegato fornisce l'inquadramento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) rispetto agli assi multimodali della rete europea TEN-T.

Per quanto riguarda il settore aeroportuale, partendo dallo SNIT 2001, sono stati integrati nel documento gli orientamenti dell'attuale Rete TEN-T e i criteri del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Il documento, infatti, conferma la collocazione degli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello (v. Tavola III.13: Definizione della rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello dell'Allegato al DEF 2023), per la quale sono previsti progetti volti al miglioramento del livello di accessibilità, soprattutto via ferro, attraverso l'integrazione della rete aeroportuale con quella ferroviaria e/o metropolitana, allo scopo di incrementare la quota modale di accesso agli aeroporti mediante trasporto pubblico.

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Lombardia

A livello regionale l'obiettivo specifico di miglioramento della competitività del sistema aeroportuale in una logica di integrazione sovraregionale e di competitività internazionale, individuato nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia, risponde all'obiettivo più generale di migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico. L'obiettivo si declina attraverso strategie distinte per i due scali milanesi:

- per Malpensa, favorire lo sviluppo come aeroporto di riferimento per il nord Italia, con ruolo di *gate* internazionale e intercontinentale;
- per Linate, rafforzare il ruolo di *city airport*, sfruttando la sua posizione strategica nell'area metropolitana.

Entrambe le strategie richiedono interventi finalizzati ad assicurare un'accessibilità efficiente e multimodale, ottimizzando le connessioni su gomma e su ferro e i servizi di trasporto collettivo.

Sistema delle azioni definite nel PRMT

	Azioni
Infrastrutture ferroviarie e servizio ferroviario regionale	F6 - Accessibilità a Malpensa
	F9 - Potenziamento Rho-Gallarate
Servizio auto-filo-metro-tramviario, impianti a fune e mobilità complementare	T2 - Nuove linee metropolitana di Milano: M4 Lorenteggio/ San Cristoforo-Linate

Fonte: Piano Regionale Mobilità e Trasporti Regione Lombardia, 2016

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

Nel 2023 la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri è sostanzialmente stabile sullo scalo di Malpensa mentre sullo scalo di Linate si registra una diminuzione marcata dell'utilizzo del bus (-18%) a seguito dell'apertura della metropolitana M4 con un utilizzo pari al 16%.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2023 vs 2022, elaborazione SEA su dati CFI Group

Gli aeroporti di Linate e Malpensa sono ben integrati all'interno della rete stradale e ferroviaria a scala locale, regionale e nazionale. Tale sistema infrastrutturale offre un buon livello di connettività degli scali con il territorio e consente di raggiungere gli aeroporti con modalità di trasporto differenti, rafforzandone il ruolo di hub intermodali, nodi della rete in cui favorire l'integrazione tra tutti i servizi di mobilità.

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa

Aeroporto di Linate

L'aeroporto di Linate rappresenta uno dei principali *city airport* italiani e oggi è chiamato a rispondere a nuove sfide e opportunità, in un contesto in continua evoluzione sia con riferimento all'accessibilità rispetto all'area metropolitana milanese e regionale, sia con riferimento ai nuovi poli produttivi e commerciali di prossima realizzazione nell'area limitrofa all'aeroporto.

Accessibilità stradale

La principale infrastruttura stradale di collegamento tra l'aeroporto e il centro città è costituita da Viale Forlanini. Linate è raggiungibile anche dall'*hinterland*, attraverso il sistema delle tangenziali milanesi cui fanno capo tutte le principali infrastrutture viarie di collegamento al territorio e la rete autostradale nazionale.

L'aeroporto è collegato alla città attraverso una linea urbana del trasporto pubblico e mediante due servizi navetta dalla Stazione di Milano Centrale. Altre linee di trasporto pubblico urbane ed extraurbane collegano l'aeroporto con i Comuni limitrofi. Ulteriori servizi di trasporto collettivo collegano Linate con altre città.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Linate

Linea
Linea NM4 Notturna - Linate - Duomo M1/M3
Linea 901 - San Donato M3
Linea 973 - Piazza Ovidio - San Felicino
Linea 183 Linate - Idroscalo
Linea 923 Linate - Ospedale S. Raffaele
Linea Z409 Rodano - Limito - Segrate S. Felice
Linate - Milano Lambrate - Milano Centrale
Linate - Milano Dateo - Milano Centrale
Linate - Monza
Linate - Bergamo - Siena
Linate - Bergamo - Savona
Linate - Bolzano - Genova

Il bacino di utenza dell'aeroporto di Linate interessa principalmente tutto il comparto centrale della regione Lombardia. Tale area risulta caratterizzata da significativi fenomeni di congestione della rete viaria conseguenti alla centralità di Milano rispetto al sistema economico regionale, per tale ragione sono stati programmati vari interventi di sviluppo/potenziamento del sistema infrastrutturale esistente.

Evoluzione prevista dell'accessibilità viaria per Milano Linate: principali interventi sulla viabilità

Tratto stradale	Descrizione intervento
SP415 Paullese	Riqualifica e potenziamento lungo il tratto tra Peschiera Borromeo e Crema - 3° e 4° lotto
Cassanese Bis	Realizzazione di un nuovo collegamento in variante alla SP103 Cassanese all'abitato di Segrate, tramite viabilità a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia tra il centro intermodale e Pioltello
SP15b	Potenziamento della SP15b che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate e lo svincolo a livelli sfalsati denominato "Idroscalo-Tribune"
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento tratte B2 e C
	Completamento tratta D
Interconnessione Pedemontana-BreBeMi	Realizzazione di un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia e 5 svincoli autostradali per abilitare la connessione tra le due reti viarie
A4 Tratta urbana di Milano	Realizzazione IV corsia dinamica
Connessione tangenziale A51-SS415	Decreto Olimpiadi: adeguamento dello svincolo di Mecenate sulla Tangenziale Est di Milano (A51)

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/)

Da tale nuovo schema di rete potrà trarre beneficio anche l'aeroporto di Linate, poiché una significativa quota parte del traffico di attraversamento oggi concentrato su Milano andrà a utilizzare le nuove direttrici. Riducendo la congestione di cui oggi soffre il sistema stradale milanese, verrà liberata capacità sulla rete viaria attuale e miglioreranno i livelli di servizio sugli assi di accesso al centro cittadino e alle aree a esso immediatamente limitrofe (in particolare Linate).

Accessibilità ferroviaria

La nuova metropolitana M4

Nel mese di luglio 2023 è entrata in esercizio la seconda tratta funzionale della metropolitana M4, che collega l'aeroporto di Linate alla città di Milano fino a San Babila, con fermate intermedie a Repetti, Forlanini FS, Argonne, Susa, Dateo e Tricolore. L'interscambio con le linee ferroviarie suburbane in corrispondenza delle stazioni di Forlanini e Dateo integra già l'aeroporto all'interno della rete del trasporto ferroviario regionale.

La realizzazione dell'intera tratta fino al capolinea di San Cristoforo, prevista entro il 2024, completerà e renderà più rapido il collegamento diretto di Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano.

L'entrata in esercizio della M4 tra Linate e il centro città ha già portato a una riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recano in aeroporto con l'auto. Con il completamento e l'entrata a pieno regime dell'intera linea si prevede una significativa riduzione dei volumi di traffico sulla viabilità di accesso allo scalo - e delle relative emissioni inquinanti in atmosfera - e una diminuzione dei fenomeni di congestione e dei tempi di percorrenza per i flussi veicolari non diretti/originati dall'aeroporto.

Linea metropolitana M4

Il prolungamento della M4 fino alla nuova stazione di Porta dell'Alta Velocità di Segrate

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'area limitrofa all'aeroporto, il Progetto *Milan East Gate Hub* prevede il prolungamento della metropolitana M4 dall'attuale capolinea di Linate alla nuova stazione di Porta dell'Alta Velocità ferroviaria che sarà realizzata a Segrate, a servizio dell'asse ferroviario a est di Milano. Il progetto del prolungamento metterà, dunque, in relazione funzionale i servizi aeroportuali di Linate e quelli dell'alta velocità sulle relazioni Milano-Venezia, facilitando l'interscambio tra servizi suburbani, a lunga percorrenza, ad alta velocità e trasporto pubblico locale, ed estendendo la *catchment area* dell'aeroporto verso est. È stato recentemente approvato dal Comune di Milano il Piano di fattibilità tecnico-economica per il prolungamento della M4 dall'attuale capolinea di Linate fino a Segrate, con fermata intermedia Idroscalo-San Felice.

EVOLUZIONE PREVISTA DELL'ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA PER MILANO LINATE

SEA, insieme a Comune di Milano, Segrate e RFI, è inoltre beneficiaria del co-finanziamento europeo per il progetto definitivo che, oltre all'estensione di M4, prevede la realizzazione della nuova stazione alta velocità a Segrate (Progetto *Milan East Gate Hub*).

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Intervento	Descrizione intervento
Completamento Linea M4 della metropolitana di Milano (San Cristoforo FS-Linate) o Linea blu	La linea attraverserà la città per circa 15 km da ovest a est, ottimizzando non solo il collegamento con l'aeroporto ma, più in generale, anche quello con tutta la linea metropolitana e la ferrovia suburbana. Terminati i lavori di realizzazione della fermata di Linate e della tratta Forlanini FS-Repetti-Linate
Milan East Gate Hub	Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione intermodale ferro-gomma "Segrate Porta Est" e del collegamento tra quest'ultima e l'aeroporto di Linate attraverso il prolungamento della linea metropolitana M4
Stazione FN/M3 Rogoredo - Stazione Forlanini	Decreto Olimpiadi: nuovo collegamento tranviario tra la stazione di Rogoredo FN/M3 e la stazione di Forlanini di Milano
Tratta AV/AC Brescia-Verona	Decreto Olimpiadi: nuova opera ferroviaria in fase di realizzazione. Lunghezza 47,6 km, velocità massima 250 km/h, pendenza massima 12/mille, alimentazione 3 kV cc, segnalamento ERTMS-L2

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Master Plan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/)

Accessibilità di Malpensa

All'interno del sistema aeroportuale del Nord Italia, Malpensa è lo scalo con rilevanza strategica che vanta il *network* di destinazione a lungo raggio più rilevante. I *trend* di medio-lungo periodo rafforzano il ruolo di Malpensa quale scalo intercontinentale *point-to-point* sul quale attrarre le principali compagnie aeree internazionali, soprattutto per i voli di lungo raggio. Ciò è dovuto principalmente a due fattori: in primo luogo, i più elevati tassi di crescita per il traffico aereo sono previsti sulle direttrici internazionali, per le quali Malpensa diventa lo scalo di riferimento, a servizio di tutta la "macro-regione" del Nord-Italia. In secondo luogo, a Malpensa i vettori aerei trovano il contesto e le condizioni ideali per l'introduzione di modelli di *business* più evoluti, in grado di ampliare notevolmente il bacino di utenza attraverso l'attuazione di nuove strategie organizzative, quali il rafforzamento delle logiche di base operativa da parte delle compagnie *low cost*, l'implementazione di varie forme di alleanze, *code-sharing*, facilitazioni dei transiti. Tali tendenze del traffico aereo comporteranno anche un'evoluzione nel mix di passeggeri. In *outgoing* è lecito prevedere un aumento della quota di passeggeri provenienti da località distanti da Malpensa, per via del crescente ruolo internazionale e intercontinentale dell'aeroporto, a servizio della macro-regione settentrionale. In *incoming* si prevede, parimenti, un maggior numero di passeggeri internazionali che, una volta giunti a Malpensa, dovranno utilizzare servizi e modalità di trasporto diversi dall'auto propria per il deflusso dall'aeroporto. Per queste ragioni è necessario sviluppare un sistema di connessione con l'aeroporto moderno ed efficiente, che sia composto da una rete di infrastrutture stradali rapide, integrate e resilienti, e da una rete ferroviaria integrata a livello regionale, sovra-regionale e internazionale che consenta di potenziare i servizi di trasporto collettivo su ferro.

Accessibilità stradale

La rete stradale principale di accesso a Malpensa è costituita dalle autostrade A8 e A4, che permettono l'innesto sulla Strada Statale SS336, da cui si raggiunge direttamente l'aeroporto.

Il sistema viario è utilizzato sia da mezzi privati, quali auto, navette di collegamento con alberghi e pullman turistici, sia da una pluralità di mezzi pubblici collettivi e individuali: autobus, taxi, NCC e *car-sharing*.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Malpensa

Linea
Malpensa - Bergamo/Orio al Serio
Malpensa - Milano Centrale
Malpensa - Torino
Malpensa - Novara
Malpensa - Domodossola
Malpensa - Lago Maggiore
Malpensa - Genova
Malpensa - Gallarate/Castelnovate
Malpensa - varie città (Aosta, Berlino, Bologna, Francoforte, Livorno, Losanna, Lugano, Monaco di Baviera, Napoli, Roma, Pisa, Trieste, Venezia, Zurigo, ecc.)

Nei prossimi anni sono previsti investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda, prioritari per lo sviluppo e la competitività di Malpensa, il cui completamento dovrebbe avere un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti con l'aeroporto, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza sia di facilità di accesso. Alcune opere saranno finanziate nell'ambito del "Decreto Olimpiadi", con l'obiettivo di rendere più efficiente e sicura la mobilità lungo le infrastrutture stradali di collegamento con i siti olimpici.

Inoltre, terminato l'iter approvativo del *Master Plan* dell'aeroporto di Malpensa, SEA contribuirà alla progettazione di alcune infrastrutture stradali ritenute fondamentali per il territorio, in base a quanto definito dal Protocollo di Intesa sottoscritto con Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV e ENAC nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *Master Plan*, al fine di perseguire uno sviluppo dell'aeroporto equilibrato e sostenibile.

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione intervento
SS336: Riqualificazione Busto A.-Gallarate-Cardano	Decreto Olimpiadi: riqualificazione collegamento stradale Busto Arsizio-Gallarate-Cardano. I lavori sono stati avviati a dicembre 2023
Variante alla SS341 e Bretella di Gallarate	Il progetto consiste in una variante alla SS341 "Gallaratese" composta da un tratto a due corsie per senso di marcia tra l'autostrada A8 e la SS336 (c.d. "Bretella di Gallarate") e da un tratto a corsia semplice tra la SS336 e il Comune di Vanzaghello. L'intervento compreso nell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo di Malpensa è fondamentale per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa. Il CIPE ha approvato lo stralcio della Bretella di Gallarate e i lavori sono stati avviati a agosto 2023
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento delle tratte B2, C, D, VA 13+14, Tangenziali Varese 2 e Como 2
Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate	Realizzazione di una variante a ovest dei centri abitati lungo la statale 33 del Sempione che origina dalla tangenziale ovest di Milano, in corrispondenza dello svincolo di Rho, e si attesta sulla futura variante alla statale 341
SS336dir	Prolungamento verso sud della SS 336 dir, oltre il raccordo di Magenta con l'autostrada A4 Milano - Torino, verso la Tangenziale Ovest e con diramazione verso Vigevano
A4 Torino-Venezia	Potenziamento tratto urbana A4 Torino - Venezia e realizzazione della quarta corsia dinamica
Tangenziale di Somma Lombardo e collegamento Besnate-Malpensa	Il progetto punta alla realizzazione di una strada che by-passi Somma Lombardo e connetta le SS33, SS336 e SP49 anche attraverso la realizzazione dell'ulteriore tratto denominato "collegamento Besnate-Malpensa"
Tangenziale Nord di Milano A52 Rho-Monza	Potenziamento a livello autostradale del collegamento stradale esistente Rho - Monza nella tratta A8 (Baranzate)-A52 (Paderno Dugnano), con la realizzazione di una strada a doppia corsia per senso di marcia più emergenza e una complanare per gli spostamenti locali
Variante alla SP40	Variante alla SP40 (dalla SP14, alla via Aspesi in Samarate fino alla nuova SS341)
A8 Milano Laghi	Realizzazione della quinta corsia dell'autostrada A8 Milano Laghi

Fonte: Studio trasportistico aggiornato allegato al Master Plan di Malpensa, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/)

Accessibilità ferroviaria

Per quanto riguarda l'accessibilità su ferro, l'aeroporto di Malpensa è attualmente raggiungibile attraverso due collegamenti diretti:

- da Milano attraverso il servizio Malpensa Express operato da Trenord, la cui offerta prevede 146 corse al giorno a/r - 68 da/per Stazione di Milano Centrale, 48 da/per Stazione di Milano Cadorna, per una frequenza complessiva di 4 treni/ora dalle due stazioni, ovvero un treno ogni 15 minuti. Il tempo minimo di percorrenza è di 37' da Milano Cadorna al *Terminal* 1. Tutte le corse sono interamente effettuate da materiale rotabile specificamente concepito per il servizio aeroportuale, recente, con buone prestazioni e buoni livelli di *comfort*;
- dal Ticino attraverso il Tilo S50, operato da Trenord e dalle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), con 38 corse giornaliere a/r sulla tratta Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa e una frequenza di un treno ogni ora. Il tempo di percorrenza tra Biasca e Malpensa è di 2 ore e 16 minuti. L'entrata in esercizio della Galleria di base del Ceneri dal mese di aprile 2021 consente una riduzione del tempo di viaggio nella tratta tra Lugano e Bellinzona di circa 15 minuti.

Gli interventi infrastrutturali che SEA ritiene cruciali per favorire l'integrazione di Malpensa nella rete di trasporto locale e di media/lunga distanza riguardano la realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2-Gallarate, i cui lavori sono stati inaugurati nel mese di dicembre 2022, e il potenziamento della linea Rho - Gallarate.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Malpensa

Tratto	Descrizione dell'intervento
Potenziamento Linea Rho-Gallarate	Quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, raccordo "y" tra linea FNM e linea RFI e potenziamento tratta fino a Gallarate. L'intervento collegherà direttamente due dei punti più significativi dell'intero sistema economico lombardo: la nuova Fiera di Rho-Pero e l'aeroporto di Milano Malpensa. Nel mese di ottobre 2023 sono stati aggiudicati i lavori per la realizzazione del I lotto tra Rho e Parabiago. L'appalto, dal valore di oltre 259 milioni di euro è finanziato con fondi PNRR
Malpensa *Terminal* 2 collegamento rete ferroviaria nazionale	Decreto Olimpiadi: completamento del collegamento ferroviario Malpensa *Terminal* 2, come prolungamento del tracciato a doppio binario elettrificato che parte dalla nuova stazione *Terminal* 2 per circa 4,6 km verso il nodo di Gallarate e per circa 1,1 km verso Casorate Sempione. I lavori sono stati avviati a dicembre 2023 e termineranno nel 2025

Fonte: "Accessibilità ferroviaria a Malpensa - Approfondimenti valutativi degli scenari al 2024, 2026 e al 2030", Università Bocconi - GREEN; dicembre 2020; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/)

Lo sviluppo della rete ferroviaria è il fattore abilitante per superare i colli di bottiglia che limitano l'attuale operatività, mentre la conseguente riconfigurazione del servizio complessivo permetterà di sfruttare la capacità della nuova rete infrastrutturale. Gli stanziamenti finanziari assegnati dal Governo e dall'Unione Europea per la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari fra i tre principali aeroporti lombardi e le reti di RFI e di FNM evidenziano un'importante strategia di integrazione funzionale e organizzativa fra le due modalità, accelerata dall'obiettivo dell'ottimizzazione della rete di mobilità per le Olimpiadi invernali del 2026.

Infatti, il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, e in particolare il nuovo collegamento ferroviario *Terminal* 2-Linea RFI del Sempione, è stato indicato come elemento strategico nello scenario dei collegamenti previsti per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 e inserito nell'elenco delle opere essenziali, in quanto consente di estendere il bacino territoriale di riferimento dell'aeroporto e si rende necessario per sviluppare scenari di servizio che il solo accesso ferroviario da sud a Malpensa non sarebbe in grado di sostenere. Le bretelle di integrazione fra le linee RFI e quelle FNM permettono anche una opportunità di connessione fra il corridoio TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, favorendo la logica di valorizzare la stazione ferroviaria di Malpensa quale potenziale nodo di interscambio per servizi di media e lunga distanza.

SEA, inoltre, ritiene cruciale per lo sviluppo di Malpensa l'integrazione dei servizi AV nell'offerta di trasporto ferroviario attuale. Ciò al fine di superare la logica "regionale" di accessibilità dell'aeroporto a vantaggio di una logica sovra-regionale, nazionale e internazionale, sia per i passeggeri *incoming* che per quelli *outgoing*.

I collegamenti ferroviari ad alta velocità, infatti, permetterebbero di estendere la *catchment area* a territori più distanti dall'aeroporto e di alimentare in tal modo i voli, soprattutto a lungo raggio e intercontinentali, in assenza di una compagnia di bandiera che abbia a Malpensa il proprio *hub*.

Per questo motivo, nel 2023 sono stati riavviati i tavoli di lavoro con gli operatori ferroviari e gli *stakeholder* territoriali coinvolti, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità ferroviaria di Malpensa, potenziando e diversificando i servizi offerti e contribuendo, inoltre, all'abbattimento delle emissioni di CO_2 derivanti dagli spostamenti su mezzo privato da/per l'aeroporto e alla riduzione dei fenomeni di congestione della rete stradale di accesso allo scalo.

CAPITALE NATURALE

Insieme delle risorse ambientali interferite dai processi aeroportuali sia come input che come recettori di emissioni inquinanti (clima, acqua, suolo, aria, biodiversità, rifiuti) e pertanto soggette a possibile degradazione o riduzione di stock, con effetti sugli equilibri ecosistemici. Comprende le emissioni rumorose, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale.

Politica ambientale ed energetica

IL Gruppo SEA è impegnato a coniugare il rispetto e la salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo.

A tal fine nel perseguire la riduzione degli impatti ambientali è impegnato a ridurre in modo assoluto le emissioni sotto il proprio controllo, sia dirette (*scope* 1) che indirette (*scope* 2, connesse agli usi energetici), per conseguire l'obiettivo *"Net Zero"* entro il 2030 per entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, coerentemente alle previsioni delle organizzazioni del settore aeronautico, gli accordi e programmi internazionali, alla pari delle *best practice* degli aeroporti europei.

Attraverso una partecipazione attiva ai programmi finanziati europei e nazionali, il Gruppo SEA promuove la transizione energetica in tutte le declinazioni contenute nel perimetro di attività proprio e degli operatori. La transizione all'elettrico del parco mezzi e la sperimentazione di soluzioni a zero emissioni per le attrezzature aeroportuali, che includono anche l'impiego dell'idrogeno, fanno parte di questa strategia. Inoltre, il gruppo si impegna a supportare fattivamente le terze parti che operano nei propri aeroporti alla riduzione delle loro emissioni (*scope* 3). Particolare rilievo, rispetto alla rilevantissima componente aeronautica, rivestono iniziative a supporto dell'introduzione, anticipando i mandati europei, dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) e il ruolo di *leadership* con ACI Europe ed ENAC nella costruzione della *roadmap* europea e nazionale di trasformazione dei processi aeroportuali, necessaria per accogliere i futuri aeromobili a zero emissioni, ovvero a propulsione elettrica, ibrida a idrogeno e a combustione di idrogeno. Relativamente al perimetro delle emissioni legate all'accessibilità il Gruppo SEA sostiene direttamente già da anni lo sviluppo di infrastrutture che consentano lo *shift* modale verso il trasporto collettivo a basse emissioni (treno e metropolitane), integrato con infrastrutture di ricarica elettrica destinate all'utenza aeroportuale.

Con riferimento alle infrastrutture aeroportuali il gruppo investe in progettazione e realizzazione dei propri interventi di sviluppo infrastrutturale e immobiliare secondo criteri di sostenibilità definiti dall'adesione ai più opportuni schemi di certificazione di settore e acquista prodotti e servizi che adottino criteri di sostenibilità ambientale.

SEA è presente proattivamente negli organismi e nei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire all'evoluzione delle soluzioni tecnologiche e delle normative finalizzate a creare le condizioni per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

Il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia di SEA è periodicamente oggetto di verifiche interne ed esterne e manterrà l'impegno assunto nella diffusione verso gli *stakeholder* di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti milanesi, in una logica di progressivo miglioramento del governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del gruppo e coerentemente con un quadro strategico orientato all'ottenimento della massima sostenibilità.

La Politica è consultabile sul sito internet di SEA - Sezione Sostenibilità
https://seamilano.eu/it/sostenibilita/la-nostra-visione

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO_2

SEA è impegnata da oltre un decennio nella riduzione della propria *carbon footprint* attraverso misure e interventi per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO_2 prodotte all'interno del sedime aeroportuale, in particolare quelle derivanti dalle attività dirette.

Dal 2009 SEA ha aderito all'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*, lanciata da ACI Europe *(Airport Council International)* per promuovere un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro le emissioni di CO_2. Il progetto ha previsto l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette da parte del gestore aeroportuale, degli operatori, degli aeromobili e di tutti i soggetti che operano nel sistema aeroportuale. Da novembre 2020 il programma *Airport Carbon Accreditation* comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra così suddivisi:

- *1 Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (*scope* 1 e 2);
- *2 Reduction* - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (*scope* 1 e 2);
- *3 Optimisation* - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (*scope* 3);
- *3+ Neutrality* - raggiungimento della *"Carbon Neutrality"* per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (*scope* 1 e 2), con l'acquisto di *offset*;
- *4 Transformation* - l'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di *scope* 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo *"net zero"* entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo *scope* 3 attraverso l'adozione di uno specifico *Stakeholder Partnership Plan*;
- *4+ Transition* - come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di *offset*.

Nel 2021 SEA ha conseguito il livello 4+ della certificazione *Airport Carbon Accreditation* per entrambi gli aeroporti, definendo un piano di riduzione delle emissioni carboniche assolute di *scope* 1 e 2. L'impegno di SEA, in linea con l'accreditamento ACA, è quello di ridurre le proprie emissioni dirette e raggiungere il *"Net Zero"* entro il 2030. Allo scopo è stato costituito, in data 25 luglio 2022, un gruppo di lavoro multidisciplinare *"Net Zero Team"* che, attraverso un presidio costante e sulla base delle linee guida espresse dal *Sustainability Committee* e dal *Management Committee*, metta in atto la progettazione e l'esecuzione di iniziative necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo.

Net Zero 2050/2030

SEA ha aderito, nel giugno 2019, alla risoluzione *"Net zero 2050"*, promossa da ACI Europe, che impegna i suoi 500 membri a raggiungere entro il 2050 il *"Net zero"* di emissioni CO_2 generate sotto il loro controllo.

Questo impegno ha accompagnato la richiesta dell'intero settore dell'aviazione di sviluppare un'ambizione e una visione comuni a lungo termine verso un sistema di trasporto aereo a zero emissioni di carbonio.

Gli operatori aeroportuali a emissioni zero non avranno la possibilità di acquistare crediti *offset* per raggiungere la neutralità. La compensazione viene pertanto considerata una misura temporanea per far fronte alle emissioni residue, che gli aeroporti dovranno gradualmente sostituire con utilizzo di energia rinnovabile man mano che si presentano nuove tecnologie e opportunità di decarbonizzazione.

In occasione del 33° Congresso annuale e Assemblea Generale di ACI Europe, il 27 giugno 2023, SEA - insieme ad altri 132 aeroporti europei - ha sottoscritto un impegno aggiuntivo e avanzato che fissa l'obiettivo *"Net zero"* al più tardi per il 2030.

Sostegno all'utilizzo di Sustainable Aviation Fuel (SAF)

SEA, oltre ad impegnarsi a raggiungere il *"net zero"* al 2030 per quanto riguarda le emissioni di CO_2 sotto il proprio diretto controllo, intende svolgere un ruolo di "abilitatore" del processo di decarbonizzazione del trasporto aereo, sia nel medio che nel lungo termine.

In linea con l'impegno aziendale di favorire la riduzione delle emissioni di *scope* 3 nel corso del 2023 è stato attivato e implementato un programma di sostegno economico per l'impiego di *Sustainable Aviation Fuel* presso gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il programma è stato sviluppato nell'ambito dell'accordo stipulato nel 2021 con ENI grazie al quale è possibile per le compagnie aeree rifornirsi con carburante che include una quota prodotta da materie prime non fossili.

Il SAF è la risposta più immediata alla riduzione delle emissioni di CO_2 derivanti dall'uso di combustibili fossili, in attesa che siano tecnologicamente pronti gli aeromobili alimentati a idrogeno.

In linea con le pochissime analoghe esperienze già attivare in altri aeroporti europei, SEA ha riconosciuto un contributo pari a 500 euro/t di "SAF puro" acquistato dalle compagnie ed effettivamente erogato presso gli aeroporti di Linate e Malpensa nel corso del 2023, al fine

di coprire parte dell'extra-costo che ancora caratterizza il SAF rispetto al carburante tradizionale. Il fondo totale messo a disposizione da SEA per l'anno 2023 è stato pari a complessivi 450.000 euro ed è risultato utilizzato per il 66%. Il SAF fornito presso gli aeroporti milanesi rispetta le caratteristiche qualitative previste dalla normativa europea (direttiva RED II) e ha garantito la riduzione unitaria delle emissioni di CO_2 per il 74%.

L'iniziativa è allineata alle più avanzate e attuali indicazioni di *policy* del settore aeronautico e agli impegni più generali che discendono dall'adozione del pacchetto *Fit for 55* da parte dell'Unione Europea anticipando i mandati vincolanti che la direttiva UE RefuelEU ha stabilito a partire dal 2025.

Andamento delle emissioni di CO_2

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

***Scope* 1** - Emissioni dirette associate alle fonti di proprietà o sotto il controllo delle Società del Gruppo, quali combustibili utilizzati per il riscaldamento e per i mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali.

***Scope* 2** - Emissioni indirette associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata e consumata dalle Società del Gruppo.

***Scope* 3** - Altre emissioni indirette derivanti dalle attività delle Società del Gruppo ma prodotte da fonti non appartenenti o non controllate dalle Società stesse. Le emissioni di *scope* 3, come definite da ACA, sono derivanti da:

- aeromobili (*cruise emissions*, ciclo LTO - *Landing Take Off*, Taxi e APU);
- mezzi operativi per le attività di assistenza a terra di proprietà e gestione degli *handler*;
- mezzi utilizzati dai passeggeri, dipendenti e dalle merci per l'accesso all'aeroporto;
- viaggi di lavoro dei dipendenti;
- consumo di energia (elettrica e termica) ceduta a terzi;
- scarico idrico e rifiuti;
- lavorazioni di cantiere.

Emissioni di CO_2 del Gruppo SEA (ton)

	2023		2022		2021	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scope 1	3.224	1.578	92.160	36.477	124.644	65.401
Scope 2 *Location-based*	51.216	12.084	18.210	3.556	391	49
Scope 2 *Market-based*	47.845	13.910	22.933	4.802	690	87
Scope 3	3.462.349	627.673	543.829	132.380	461.749	115.240

Nota: i dati relativi alle emissioni di scope 1 e scope 2 sono comprensivi del contributo di SEA Energia fino al 30/09/2022. Per le emissioni di scope 1 del 2023 sono stati utilizzati: i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO_2 nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2020-2022). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2023 al 31 Dicembre 2023" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Le emissioni di scope 2 sono rappresentate dalla somma delle emissioni generate dal consumo di energia termica e di energia elettrica. Per le emissioni di scope 2, lo standard di rendicontazione utilizzato (GRI Sustainability Reporting Standards 2016) prevede due diversi approcci di calcolo: "Location-based" e "Market-based". Entrambi gli approcci prevedono la somma della quota di emissioni generate dal consumo di energia termica (calcolate utilizzando i fattori di emissione specifici definiti su base contrattuale con il fornitore) e della quota di energia elettrica calcolata differentemente nei due succitati approcci. L'approccio "Location-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione medi relativi agli specifici mix energetici nazionali di produzione di energia elettrica. In particolare, per il 2023 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica 293,3 gCO_2/kWh. [Fonte: aggiornamento di "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 363/2022] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2022 [259,8 gCO_2/kWh. Fonte: "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 363/2022] e per l'anno 2021 [263,4 gCO_2/kWh. Fonte "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali paesi europei" ISPRA 343/2021]. L'approccio "Market-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione specifici definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica relativamente all'energia elettrica prodotta e ceduta a SEA tramite la rete interna ASDC, mentre per la quota (residuale) di energia elettrica prelevata dalla rete esterna (in caso di temporaneo disservizio dei gruppi di generazione del fornitore) sono calcolate utilizzando il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale [per l'Italia nel 2023 pari a 457,15 gCO_2/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2023 (Ver. 1.0, 2023-06-01); nel 2022 pari a 456,57 gCO_2/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2021 (Ver. 1.0, 2022-05-31); nel 2021 pari a 458,57 gCO_2/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2020, AIB]. Nel 2023 le emissioni di scope 1,2 e 3 sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con le modalità di calcolo riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento livello "4+ Transition" (che considera fonti emissive aggiuntive rispetto al livello "3+ Neutrality"), rispetto agli anni 2022 e 2021 calcolate secondo le modalità del livello ACA3+. I dati riportati sono in attesa di validazione dal gestore del Programma ACA (WSP).

Fonte: SEA

L'andamento delle emissioni di CO_2 del 2023 non è confrontabile con gli anni precedenti a causa dell'uscita dal Gruppo della controllata SEA Energia; pertanto alla decrescita delle emissioni di *scope* 1 corrisponde un incremento dei valori di *scope* 2, dovuto all'approvvigionamento energetico che avviene attraverso l'acquisto da un fornitore esterno.

L'andamento delle emissioni di *scope* 3 è calcolato secondo la metodologia ACA per il livello 4+ *Transition* che, a differenza degli anni precedenti, impone di considerare anche le emissioni di crociera (fase *"cruise"*) degli aeromobili. Quest'ultime costituiscono oltre il 75% del totale delle emissioni di *scope* 3.

Nelle modalità di calcolo delle emissioni di *scope* 3 sono state introdotte una serie di modifiche finalizzate a correlare maggiormente le emissioni con le specifiche attività e iniziative in corso, o programmate, negli aeroporti di Malpensa e Linate, e con il contesto trasportistico di riferimento. In sintesi:

- adozione della piattaforma di calcolo *"AIR CARBON"* per la stima delle emissioni derivanti dalle attività aeronautiche (*cruise*, LTO, APU) specifica per ciascun movimento;
- inserimento delle emissioni derivanti dall'accessibilità dello *staff* degli operatori aeroportuali diversi da SEA;
- sviluppo di un *tool* di calcolo dedicato alla stima delle emissioni per l'accessibilità di passeggeri, merci e *staff* basato sulla composizione dei mezzi e fattori di emissione specifici per la realtà territoriale di riferimento dei due aeroporti.

L'impossibilità di confronto con gli anni precedenti vale anche per gli indici riportati di seguito.

GHG intensity del Gruppo SEA (ton/milioni di euro fatturato*)

	2023			2022			2021		
	Malpensa	**Linate**	**Totale**	**Malpensa**	**Linate**	**Totale**	**Malpensa**	**Linate**	**Totale**
Scope 1	6,1	6,8	**6,3**	182,2	159,2	**175,1**	574,0	605,2	**584,3**
Scope 2 *Location-based*	96,5	52,1	**83,0**	36,0	15,5	**29,6**	1,8	0,5	**1,4**
Scope 1 + Scope 2 *Location-based*	102,5	58,9	**89,3**	218,2	174,8	**204,7**	575,8	605,6	**585,7**

(*) Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC.

Fonte: SEA

GHG intensity del Gruppo SEA (Kg/unità di traffico)

	2023			2022			2021		
	Malpensa	**Linate**	**Totale**	**Malpensa**	**Linate**	**Totale**	**Malpensa**	**Linate**	**Totale**
Scope 1	0,1	0,2	**0,1**	-	-	**-**	-	-	**-**
Scope 2	1,6	1,3	**1,5**	-	-	**-**	-	-	**-**
Scope 1 + Scope 2 *Location-based*	1,7	1,5	**1,6**	3,0	2,0	**2,8**	5,7	4,2	**5,4**

Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

Fonte: SEA

L'incidenza maggiore sul totale delle emissioni di CO_2 prodotte dalle attività aeroportuali è attribuibile allo *scope* 3, relativo principalmente alle attività degli aeromobili, alla mobilità terrestre da/per gli scali di passeggeri e dipendenti e a quella dei mezzi operativi intra-sedime degli *handler*.

Lo *scope* 3 conta per il 98,3% a Malpensa e per il 97,4% a Linate, mentre la percentuale delle emissioni prodotte sotto la responsabilità del gestore aeroportuale (*scope* 1 e 2 - consumo energetico degli scali e utilizzo dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) è pari all'1,5% a Malpensa e al 2,5% a Linate.

Ripartizione delle emissioni CO_2 tra Scope 1, 2 e 3 di SEA SpA (% su totale emissioni)

AEROPORTO DI LINATE 2022

AEROPORTO DI MALPENSA 2022

Fonte: SEA

AEROPORTO DI LINATE 2023

7,5%
Accessibilità staff e passeggeri **(Scope 3)**

2,4%
Consumi infrastrutture **(Scope 1+2)**

0,1%
Veicoli di servizio SEA **(Scope 1)**

89,9%
Aircraft emissions **(Scope 3)**

0,1%
Altri veicoli di servizio **(Scope 3)**

AEROPORTO DI MALPENSA 2023

9,7%
Accessibilità staff e passeggeri **(Scope 3)**

88,5%
Aircraft emissions **(Scope 3)**

0,04%
Veicoli di servizio SEA **(Scope 1)**

1,5%
Consumi infrastrutture **(Scope 1+2)**

0,1%
Altri veicoli di servizio **(Scope 3)**

ESERCIZIO DELL'OPZIONE ESG INCLUSA NELLE LINEE DI CREDITO REVOLVING

In linea con la propria strategia finanziaria, il 4 agosto 2022 il Gruppo SEA ha sottoscritto con un *pool* di primarie banche italiane e internazionali nuove linee di credito *revolving* per 250 milioni di euro, utilizzabili sino al 2027. Le linee *revolving* sono state sottoscritte includendo un'opzione ESG che avrebbe permesso al Gruppo SEA di trasformarle in formato *sustainability-linked* entro un anno dalla sottoscrizione.

Nel corso del 2023 SEA ha quindi esercitato l'opzione ESG, trasformando tali linee in formato *sustainability-linked*.

È stato definito con il sistema bancario un set di 2 kpi che permettono di misurare le *performance* di sostenibilità del Gruppo SEA rispetto a specifici *target* ambientali prefissati.

SEA dovrà quindi verificare annualmente la *performance* effettivamente raggiunta da tali KPI e comunicarla alle banche alla fine dell'esercizio fiscale di riferimento (prima *"testing date"* fissata a dicembre 2023).

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

Con l'esercizio dell'Opzione ESG il Gruppo SEA ha effettuato un ulteriore passo nel percorso per incorporare il proprio *committment* ESG nella strategia finanziaria, con tutte le operazioni di finanziamento perfezionate dal giugno 2021 che sono state strutturate in formato *sustainable*. In seguito a tale operazione il 31% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *sustainability-linked*.

I due KPI di carattere ambientale che sono stati definiti con il sistema bancario sono i seguenti:

- Riduzione in termini assoluti degli *scope* 1&2 di (GHG) degli aeroporti di Milano Linate e Malpensa calcolate secondo la metodologia ACA.
- Mantenimento dell'accreditamento ACA Livello 4+ sino al 2027.

KPI	Rispetto parametro	UdM	2019	2023	Δ%
Riduzione Scope 1 & 2 GHG	✓	CO_2 kton	119,1	66,5	-44,2%
Mantenimento accreditamento ACA Livello 4+	✓	n.m.	ACA 4+	ACA 4+	n.m.

Nota: le emissioni di scope 2 sono calcolate con l'approccio Market-based

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno ed esterno al sedime aeroportuale alle emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra *(handling)* e alle emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili e del loro ciclo LTO. Di seguito le concentrazioni degli inquinanti principali (NO_2 e PM10) rilevanti per il territorio limitrofo a Malpensa:

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)

Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili particolato (PM10)

Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Per garantire un efficace controllo della qualità dell'aria, l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA) della Lombardia monitora quotidianamente la presenza di agenti inquinanti in atmosfera sull'intero territorio regionale attraverso una rete di stazioni fisse, per mezzo di analizzatori automatici, fornendo dati in continuo a intervalli temporali regolari. I dati mensili medi, ricavati dai valori giornalieri pubblicati da ARPA per l'area di Malpensa, sono ricavati da una stazione di monitoraggio poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Ferno) e di altre centraline collocate in area urbanizzata (Busto Arsizio e Varese), mentre la centralina di Turbigo è indicativa della qualità dell'aria nei territori posti a sud dello scalo di Malpensa. Il *trend* degli NO_2 e del PM10 è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo. Al netto di qualche variazione mensile la centralina di Ferno posta nei pressi di Malpensa mostra concentrazioni leggermente inferiori alle concentrazioni del 2022.

Si segnala che nel 2023 sono stati completati i passaggi burocratici per l'acquisizione definitiva da parte di SEA della centralina di Ferno a seguito della cessione di SEA Energia (precedente proprietario). La gestione della centralina resta in ogni caso affidata ad ARPA.

A seguito dell'emanazione del Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente sul *Master Plan* 2035, e in base alle prescrizioni formalizzate dal Parere (positivo) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, SEA sta predisponendo il Piano di Monitoraggio Ambientale ottemperante tali prescrizioni. Nello specifico SEA, in coordinamento con Regione Lombardia e ARPA, installerà due centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria nei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo. Il monitoraggio sarà attivato a valle della conclusione della Conferenza dei Servizi per il conseguimento della Conformità urbanistica del *Master Plan*.

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limito-Pioltello e San Giuliano) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza). Complessivamente, sulla base della molteplicità dei dati raccolti presso le aree limitrofe ai due aeroporti milanesi nel corso degli anni, si è rilevato che, pur essendo gli aeroporti una sorgente emissiva importante, non risulta nell'intorno aeroportuale una differenziazione sensibile dello stato della qualità dell'aria rispetto ad altre zone del territorio provinciale. I *trend* degli NO_2 e del PM10 è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo, con una maggiore criticità nelle centraline poste nelle vicinanze di Linate. Di seguito le concentrazioni degli inquinanti principali (NO_2 e PM10) rilevanti per il territorio limitrofo a Linate:

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)

Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili particolato (PM10)

Fonte: Arpa Lombardia, 2023

Nel corso del 2023 è stato presentato il Piano di Monitoraggio Ambientale del *Master Plan* 2030 ottemperante alle prescrizioni contenute nel relativo Decreto VIA. In attesa dell'approvazione formale da parte degli enti coinvolti (Regione Lombardia e ARPA) SEA ha affidato l'incarico per lo svolgimento di campagne di monitoraggio per la qualità dell'aria, da realizzarsi tramite mezzi mobili (inizio attività: primo trimestre 2024).

Nel 2023 SEA ha supportato ARPA e CNR nello svolgimento di alcune campagne di misura della qualità dell'aria all'interno del sedime aeroportuale nell'ambito di specifici progetti di ricerca. Gli esiti degli studi non sono ancora stati trasmessi dai due enti.

EMISSIONI ACUSTICHE

Dal 2001 SEA assicura il monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Linate e Malpensa, in ottemperanza alla vigente normativa nazionale. Il sistema è dotato di 15 stazioni sul campo (11 a Malpensa e 4 a Linate) e di 4 centraline mobili, queste ultime utilizzate per campagne di misura specifiche. Nel 2022 è stata attivata una centralina a Turbigo che consente il monitoraggio dell'area a sud di Malpensa misurando principalmente gli impatti degli aeromobili in fase di atterraggio sulle piste 35. SEA opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) al fine di migliorare l'azione di monitoraggio e la salvaguardia del territorio che circonda gli scali. Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale è il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA). Inoltre classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

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

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica i comuni di Milano, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone.

La Commissione aeroportuale di Linate ha approvato la zonizzazione acustica nel 2009.

Di seguito sono esposti i dati (al 2021) relativi al quarto ciclo di aggiornamento della mappatura acustica di Linate - riferiti a popolazione e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - sia l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, sia l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	24.667	755	50-54	7.969	186
60-64	4.410	141	55-59	166	13
65-69	50	12	60-64	0	0
70-74	0	0	65-69	0	0
Oltre 75	0	0	Oltre 70	0	0

Nota: i dati sono validi per il quinquennio 2022-2026. La fascia oraria notturna (LNIGHT) è dalle 22.00-06.00.
Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB (LVA) e 60-75 dB (LVA) risulta che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Segrate, San Donato e San Giuliano.

Il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017, tranne il dato della popolazione LDEN a Linate in quanto il vecchio modello di calcolo sottostimava i livelli in atterraggio che sono stati ritarati con il nuovo modello usato per l'attuale mappatura.

L'aggiornamento del dato di esposizione della popolazione avviene con cadenza quinquennale come prescritto dalla Direttiva 2002/49/CE *"Environmental Noise Directive"* (END).

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Malpensa

Il sedime di Malpensa è compreso nei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, ma in considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica anche altri comuni delle province di Varese, Novara e Milano.

Di seguito sono esposti i dati relativi all'aggiornamento della mappatura acustica di Malpensa - riferiti a popolazione e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - aggiornata al 2021 sia per quanto riguarda l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Malpensa - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	26.655	7.967	50-54	12.089	3.646
60-64	2.325	847	55-59	395	272
65-69	90	90	60-64	12	21
70-74	0	0	65-69	0	0
Oltre 75	0	0	Oltre 70	0	0

Nota: i dati sono validi per il quinquennio 2022-2026. La fascia oraria notturna (LNIGHT) è dalle 22.00-06.00
Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) si deduce che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo.

Anche per Malpensa il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017.

L'aggiornamento del dato di esposizione della popolazione avviene con cadenza quinquennale come prescritto dalla Direttiva 2002/49/CE *"Environmental Noise Directive"* (END).

I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali (D.M. 31 ottobre 1997). Nell'aprile 2023 è stata approvata la zonizzazione acustica di Malpensa.

Inoltre, a febbraio la Commissione Aeroportuale di Malpensa ha approvato un documento condiviso che definisce il percorso per l'implementazione definitiva dello scenario operativo notturno sperimentato e la sua futura gestione. SEA, nel percorso di modifica dello scenario, si è impegnata in coordinamento con ENAC e ENAV a realizzare le seguenti azioni di mitigazione:

- revisione delle SID sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione;
- esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi;
- implementazione di un piano tariffario che consideri i temi ambientali *(Green Charges)*;
- definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore.

L'aumento dei dati del monitoraggio 2023 conferma l'andamento della ripresa del traffico post-Covid, ma ancora inferiori ai dati 2019 nella maggior parte delle centraline. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico. Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web *www.seamilano.eu*

Malpensa - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)

Linate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)

Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2023. (*) I dati riportati nei grafici sono in attesa di validazione da parte di ARPA Lombardia, che controlla la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale secondo la normativa nazionale.

Fonte: SEA

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi

La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o a questi assimilati) provenienti dalle infrastrutture aeroportuali e alle acque di dilavamento meteorico di superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue domestiche provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree di sedime è assicurato a Malpensa dalla rete fognaria che recapita i reflui al depuratore consortile di S. Antonino, mentre a Linate dalla rete fognaria che è collegata al depuratore di Peschiera Borromeo. Le acque scaricate in fognatura (acque nere e acque trattate di prima pioggia) sono sottoposte a sistematici controlli di qualità. In entrambi gli aeroporti la qualità delle acque reflue rientra nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore, come evidenziato nelle tabelle che riportano i parametri monitorati.

Linate - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
COD	mg/l	279	<20	61,1	500
BOD5	mg/l	119	<20	28,2	250
Fosforo totale	mg/l	3,7	0,3	2,8	10

Fonte: SEA

Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
COD	mg/l	200	143,5	87,0	500
BOD5	mg/l	84	65.5	38,3	250
Fosforo totale	mg/l	2,9	3,2	2,6	10

Fonte: SEA

Il grafico seguente riporta le acque reflue destinate in fognatura, i rimanenti quantitativi sono scaricati in superficie per dispersione.

Scarichi idrici in fognatura (Ml)

Nota: gli scarichi sono stati stimati pari al totale dei prelievi dai pozzi, al netto delle perdite stimate della rete acquedottistica.

Fonte: SEA

Il trattamento del *de-icing*, relativo allo sbrinamento degli aeromobili durante il periodo invernale (quando richiesto dalle compagnie aeree), è svolto in piazzole dedicate dotate di un sistema di raccolta di eventuali reflui derivanti dall'attività e trattati come rifiuto speciale sullo scalo di Linate, mentre sullo scalo di Malpensa è attivo un impianto di gestione dei liquidi *de-icing*, che prevede il loro trattamento (depurazione) e scarico terminale nella rete fognaria. Anche nel 2023 le temperature invernali, come per l'anno 2022, sono state meno rigide, per tale motivo sono stati richiesti un minor numero di trattamenti del *de-icing* rispetto all'anno 2021.

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

	2023	2022	2021
Malpensa	0	0	0
Linate	275	216	304

Fonte: SEA

Le acque di dilavamento meteorico delle superfici aeroportuali sono recapitate in corpi idrici superficiali (Linate) o nella parte superficiale del sottosuolo (Malpensa) previa, per le superfici soggette alle normative regionali, separazione della frazione delle acque di prima pioggia (trattate con sistemi di disoleazione e recapitate nei pubblici collettori fognari).

Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento. Attualmente sugli scali non esistono sistemi di riutilizzo dell'acqua. Insieme ad altri importanti attori europei, stiamo approfondendo molti aspetti legati ai sistemi di *Water Saving* e alla possibilità di riutilizzo delle acque meteoriche, in una logica di risparmio idrico dalla falda acquifera e di razionalizzazione dei consumi.

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
Cromo VI	mg/l	<0,1	<0,1	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	<0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,0027	0,001	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,06	0,05	0,11	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	<4	<4	0,3	5,0

Fonte: SEA

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2023	2022	2021	
Ph	Unità pH	7,2	7,2	7,35	8,0
COD	mg/l	<20	<20	14,7	100,0
BOD5	mg/l	<20	<20	10,7	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	<10	<10	6,9	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,03	0,05	0,1	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	n.d.	n.d.	0,2
Cromo VI	mg/l	<0,1	<0,1	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	<0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	<0,05	<4*	0,0	5,0
Zinco	mg/l	0,16	0,11	0,08	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	<0,2	0,2	0,2	0,5

** limite minimo leggibile dallo strumento, sulla base del metodo analitico*

Fonte: SEA

Gestione degli sversamenti

SEA si impegna a operare attentamente e a garantire una corretta gestione di potenziali sversamenti. In caso di sversamenti accidentali di carburanti o di oli in aree operative, piste e piazzali, si provvede a intercettare i fluidi prima che gli stessi interessino la rete di drenaggio delle acque meteoriche. Negli aeroporti è attiva una specifica procedura applicabile sulle aree di movimento dei *terminal* nel rispetto delle norme in materia di tutela ambientale.

Sversamenti rilevanti (n.)

(*) Sversamenti di olio idraulico da a/m, di olio idraulico da mezzi operativi e sversamenti di gasolio/benzina da mezzi operativi.
Fonte:SEA

In tali condizioni, sono attivate le procedure di SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un numero adeguato di pannelli oleoassorbenti da parte dei Vigili del Fuoco. I rifiuti generati nell'operazione di pulizia sono trasferiti, in ciascun aeroporto, presso apposite dotazioni delle isole ecologiche aeroportuali, nel rispetto delle norme di tutela ambientale, di sicurezza e igiene sul lavoro. Gli sversamenti presi in considerazione sono quelli ritenuti rilevanti, ovvero quelli che hanno visto coinvolta una superficie pari o maggiore di 20 m^2. L'andamento del fenomeno è in miglioramento rispetto all'anno 2022. È importante sottolineare come tali valori siano in valore assoluto e non rapportati al numero di movimenti. Nessuno di questi eventi ha avuto impatto sulla *safety* aeroportuale.

Consumi di risorse naturali

CONSUMI ENERGETICI

Nell'ambito dell'*Energy Management System* di SEA e della sua certificazione ISO 50001, la gestione dei consumi energetici del Gruppo SEA si ispira ai seguenti principi:

ENERGY MANAGEMENT SYSTEM

Energia prodotta garantita nel rispetto e tutela dell'ambiente

Riduzione dell'impatto ambientale

Consapevolezza di dipendenti, *partner*, appaltatori e *stakeholder*

Nel 2023 SEA si è dotata di una Strategia Energetica approvata dal CdA che definisce una precisa *roadmap* di iniziative da adottare nei prossimi anni, con l'intento di ridurre progressivamente le emissioni carboniche in atmosfera e il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2030.

Le soluzioni da attuare prevedono:

- riduzione del fabbisogno di energia elettrica e termica;
- implementazione di PPA *(Power Purchase Agreement)*;
- installazione di impianti di energia da fonti rinnovabili;
- acquisto di Garanzie d'Origine;
- acquisto di *Carbon Credit* per la compensazione delle emissioni residue, risultanti dalle contromisure precedenti.

Nel corso del 2023 sono state messe in atto diverse misure per il contenimento dei consumi energetici, tra quelle più significative si segnalano:

- la sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali con tecnologia a LED degli ambienti interni;
- l'individuazione di aree con illuminazione in funzione 24 ore al giorno per installazione di temporizzatori e sensori di presenza;
- lo spegnimento/accensione calendarizzate dei sistemi HVAC *(Heating, Ventilation and Air Conditioning)*;
- la revisione delle strategie di controllo dei sistemi HVAC, con modifica di alcuni parametri di compensazione climatica;
- la manutenzione straordinaria di alcuni sistemi di pompaggio afferenti ai sistemi HVAC e conseguente miglioramento dell'efficienza elettrica;
- la sostituzione di tre caldaie tradizionali a metano per la produzione di energia termica di riscaldamento con altrettante pompe di calore elettriche, per la produzione di energia termica di riscaldamento e raffrescamento e acqua calda sanitaria.

Consumi energetici del Gruppo SEA (GJ)

	2023		2022		2021	
Unità di misura	**Malpensa**	**Linate**	**Malpensa**	**Linate**	**Malpensa**	**Linate**
Benzina	3.743	1.641	3.293	1.443	3.202	1.151
Gasolio per riscaldamento	1.928	-	2.216	-	2.436	-
Metano	134	3.855	1.604.026	633.953	2.188.162	1.151.822
Gasolio per autotrazione	18.737	8.430	18.755	8.109	16.517	6.337
Gasolio gruppi elettrogeni	873	81	-	-	-	-
Energia elettrica (da fonti non rinnovabili)	280.802	106.800	86.422	22.793	5.418	680
Energia elettrica (da fonti rinnovabili)	98.507	-	-	-	-	-
Energia termica (da fonti non rinnovabili)	301.947	106.888	186.623	30.042	-	-
Energia termica (da fonti rinnovabili)	67.500	-	-	-	-	-
Energia frigo (da fonti non rinnovabili)	396.170	-	-	-	--	-
Energia frigorifera venduta	-	-	2.171	-	14.606	-
Energia termica venduta	-	-	3.760	186.674	9.262	407.516
Energia elettrica venduta	-	-	268.328	116.580	387.893	234.813
Totale (GJ)	**1.170.341**	**227.695**	**1.627.076**	**393.086**	**1.803.973**	**517.661**

Nota: i dati del 2023 non contengono SEA Energia uscita dal Gruppo SEA a settembre 2022. Fonte coefficienti di conversione utilizzati: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO_2 nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2020-2022). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2023 al 31 Dicembre 2023" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1).

Fonte: SEA

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2021	0,11	0,12	0,11
2022	0,06	0,05	0,06
2023	0,04	0,02	0,03

Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

Fonte: SEA

Nonostante il 2023 sia stato caratterizzato da un notevole aumento del fabbisogno energetico, sia elettrico che termico, rispetto agli anni precedenti, imputabile da un lato alla crescente ripresa delle attività aeroportuali, e dall'altro agli effetti sempre più consistenti causati dal cambiamento climatico, le misure adottate hanno permesso un contenimento dei consumi rispetto agli anni precedenti.

CONSUMI IDRICI

SEA ha un regime di piena autonomia nell'approvvigionamento idrico, realizzato tramite la costruzione di una serie di pozzi artesiani all'interno dei sedimi aeroportuali. Le principali fonti idriche interessate dai prelievi dell'acqua sono le falde acquifere, dalle quali è emunta attraverso 7 pozzi situati a Malpensa e 8 pozzi situati a Linate. Per quanto riguarda Malpensa, la falda ha una soggiacenza di circa 55 metri, mentre per quanto riguarda Linate la falda ha una soggiacenza di circa 4 metri per i pozzi con profondità di circa 35 metri; i pozzi potabili hanno una profondità di circa 100 metri. I volumi idrici prelevati dai pozzi presenti nei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate sono distribuiti al consumo attraverso acquedotti interni. Il controllo chimico/fisico e quantitativo, nonché l'attività di razionalizzazione dei consumi, garantiscono la più elevata attenzione nella gestione della risorsa. I maggiori fabbisogni idrici registrati a Linate sono a carico di maggiori consumi di acque poco pregiate (prima falda idrica sotterranea) impiegata per le necessità di raffreddamento/condizionamento delle infrastrutture aeroportuali. Dal monitoraggio dei pieziometri non risulta uno stress della falda. La qualità delle acque distribuite tramite gli acquedotti aeroportuali è sottoposta, oltre che ai controlli ispettivi dell'Ente sanitario, a un programma interno di controlli bimensili che comprende la valutazione di numerosi parametri sia chimico/fisici sia microbiologici. I parametri analizzati sono ampiamente inferiori al limite massimo ammesso dalla legge e dimostrano la buona qualità dell'acqua distribuita in entrambi gli aeroporti sia dal punto di vista chimico sia dal punto di vista microbiologico.

Consumi idrici (Ml)

Fonte: SEA

Nel 2023 si è registrato un incremento del consumo idrico sia a Linate pari al 28,7%, dovuta a un utilizzo maggiore di acqua dai pozzi a scambio termico, sia a Malpensa pari al 2,5% per l'utilizzo dei cantieri.

GESTIONE DEI RIFIUTI

I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività aeroportuali di gestione degli uffici, della pulizia degli aeromobili, della manutenzione delle infrastrutture, degli esercizi commerciali e della ristorazione sono per la maggior parte rapportabili a quelli prodotti in ambito urbano e si suddividono in:

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

Il 2023 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 5.447 tonnellate sullo scalo di Malpensa e pari a 2.117 tonnellate sullo scalo di Linate, in crescita rispetto all'anno precedente a seguito della ripresa del traffico aereo. Anche per il 2023 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati; a oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico. L'aumento della raccolta differenziata sullo scalo di Linate è dovuto a un maggiore controllo ai punti di conferimento dei rifiuti mentre sullo scalo di Malpensa deriva da una maggiore attenzione e verifica sul campo delle raccolte effettuate dalle aziende incaricate dei conferimenti.

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)

Fonte: SEA

% Raccolta differenziata

	2023	2022	2021
Malpensa	47,6	41,9	43,5
Linate	60,2	49,1	39,5

Fonte: SEA

Tutti i rifiuti speciali prodotti sono gestiti in modo differenziato per tipologia, con specifici contratti con società autorizzate alla gestione di queste tipologie (ad es. attrezzature informatiche, oli, emulsioni, ferro, vernici, ecc.). Questi rifiuti sono quindi tutti integralmente differenziati per tipologia e smaltiti/recuperati secondo le normative di riferimento e gli *standard* di tecnologia degli impianti di trattamento in cui sono conferiti.

La frazione residuale secca dei rifiuti di tipo urbano prodotti in entrambi gli scali è destinata a impianti di termodistruzione a recupero energetico. Le frazioni differenziate di rifiuti sono invece avviate a specifici impianti di recupero e riciclo (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura del Comune).

I rifiuti speciali sono conferiti prevalentemente, in dipendenza delle specifiche caratteristiche, a impianti di recupero; in presenza di rifiuti aventi caratteristiche non idonee al recupero (es. spurghi fognari) questi sono conferiti a impianti di smaltimento finale (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura di ditte specializzate/autorizzate).

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Una delle variabili chiave dello sviluppo sostenibile degli scali gestiti da SEA (in particolare quello di Malpensa) è costituita dalle misure di preservazione della biodiversità presente nelle aree naturali limitrofe agli scali stessi e dall'efficienza nell'uso del suolo, traducibile nell'impegno a valutare e implementare le soluzioni tecnologiche e di processo che consentano un incremento di capacità operative degli aeroporti contenendo l'espansione fisica dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area di sedime occupata.

Le valutazioni sulle caratteristiche di biodiversità delle aree in cui sono presenti le infrastrutture aeroportuali di Malpensa e Linate sono di seguito esposte tenendo conto dei seguenti elementi:

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate riconosce diverse categorie di stato delle specie:

- *Extinct* (EX): specie in cui l'ultimo individuo è morto o in cui indagini sistematiche e appropriate in termini di tempo non sono state in grado di registrare nemmeno un singolo individuo;
- *Extinct in the Wild* (EW): specie i cui membri sopravvivono solo in cattività o come popolazioni sostenute artificialmente ben al di fuori della loro area geografica storica;
- *Critically Endangered* (CR): specie che possiedono un rischio di estinzione estremamente elevato a seguito di un rapido declino della popolazione dall'80% a oltre il 90% negli ultimi 10 anni;
- *Endangered* (EN): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 50% a oltre il 70% negli ultimi 10 anni;
- *Vulnerabile* (VU): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 30% a oltre il 50% negli ultimi 10 anni;
- *Near Threatened* (NT): specie che sono prossime a diventare minacciate o che potrebbero soddisfare i criteri per lo stato di minaccia nel prossimo futuro;
- *Least Concern* (LC): specie che sono pervasive e abbondanti dopo un'attenta valutazione;
- *Data Deficient* (DD): specie rispetto a cui mancano dati disponibili relativi al suo rischio di estinzione.

Database mondiale sulle aree protette

Il *World Database on Protected Areas* (WDPA) è un progetto congiunto tra UN Environment e International Union for Conservation of Nature (IUCN), gestito dall'UN Environment World Conservation Monitoring Center. I dati per il WDPA vengono raccolti dai segretariati della convenzione internazionale, dai governi e dalle ONG che collaborano. Il WDPA utilizza la definizione IUCN di un'area protetta come criterio principale per le voci incluse nel database.

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

Lo scalo di Malpensa è all'interno del Parco del Ticino. Come emerge dallo Studio di Impatto Ambientale realizzato in funzione del *Master Plan* 2035, nell'area interessata dall'ipotesi di espansione dell'aeroporto si riscontrano tre tipologie di *habitat* classificati dalla Direttiva 92/43/CEE: lande secche europee, vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robure* e formazioni erbose secche seminaturali. Gli studi evidenziano come la presenza di questi elementi, in particolare la brughiera, conferiscano all'area un elevato pregio, sia in termini conservazionistici che paesaggistici, nonostante la mancanza di attività gestionali ne stia comportando un graduale degrado. A seguito dell'emanazione del Decreto VIA sul *Master Plan* 2035 il progetto di espansione delle infrastrutture *cargo* risulta sospeso in attesa di verifiche e approfondimenti sul quadro prescrittivo, anche alla luce dell'emanazione del D.L. n. 121/2023 (successivamente convertito in Legge n. 155/2023) che all'art. 1-ter prevede che gli esiti della VIA siano rivalutati considerando la dichiarazione dell'intervento come "opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità". In merito a questa tematica si evidenzia peraltro che la

Regione Lombardia ha rigettato la richiesta di istituire un Sito di importanza Comunitaria nelle aree con presenza di brughiera poste a sud dell'aeroporto. Le considerazioni in tema di impatti sulla biodiversità sono quindi sospese fino a un futuro chiarimento degli sviluppi ammessi e delle conseguenti quantificazioni degli oneri compensativi relativi agli *habitat* sottratti.

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	**Area di Linate**
IUCN Red List (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (=) di cui: ▪ 4 (-3) *critically endangered* ▪ 21 (-1) *endangered* ▪ 63 (+1) *vulnerable* ▪ 80 (-1) *near threatened* ▪ 957 (-27) *least concern* ▪ 60 (=) *data deficient*	1.183 (-3) di cui: ▪ 3 (-3) *critically endangered* ▪ 17 (-1) *endangered* ▪ 53 (+1) *vulnerable* ▪ 79 (=) *near threatened* ▪ 937 (-31) *least concern* ▪ 60 (=) *data deficient*
Aree Protette (WDPA) - Solo siti Natura 2000	98 (=)	96 (+2)
Principali aree di biodiversità (KBA)	9 (=)	6 (=)

Fonte: Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT); www.ibat-alliance.org, 2023

Indipendentemente dal percorso autorizzativo del *Master Plan* 2035 SEA, in un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità verso la biodiversità, ha avviato un progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate". Tale progetto ha lo scopo di definire un protocollo tecnico per il recupero della brughiera, con la possibilità di essere replicato in altre zone. Nel corso del 2019 è perfezionato l'accordo con il Ministero della Difesa e l'Agenzia del Demanio per intervenire nelle aree interessate dalla sperimentazione con le necessarie opere di manutenzione della vegetazione. Tali atti sono stati sottoscritti nel primo semestre 2020 e successivamente, pur scontando una serie di ritardi dovuti alla pandemia Covid-19, si è passati alla fase operativa che è proceduta regolarmente anche nel 2023.

CAPITALE UMANO

Caratteristiche e dimensioni dell'organico e politiche poste in essere per l'empowerment (formazione, crescita, health&safety, diversity) e l'engagement (welfare, comunicazione, benefit) di dipendenti e collaboratori.

Personale del Gruppo

Al 31 dicembre 2023 il totale dei dipendenti del Gruppo risulta pari a 2.349 unità (2.550 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 13 unità rispetto all'esercizio precedente (-0,6%). Il 33% del personale dipendente, concentrato nella categoria impiegatizia, è rappresentato dal genere femminile ed è distribuito all'interno di ciascuna categoria come segue: 35% dirigenti-quadri (108 su 305), 41% impiegati (625 su 1.515) e 7% operai (39 su 529).

La preponderante presenza di personale del genere maschile nella categoria operaia è motivata dalla specifica normativa sulle operazioni di scalo, che penalizza la popolazione femminile rispetto a quella maschile.

Personale per inquadramento e genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
	Donne	**Uomini**	**Totale**	**Donne**	**Uomini**	**Totale**
Dirigenti	6	42	48	6	40	46
Quadri	102	155	257	104	156	260
Impiegati	625	890	1.515	569	938	1.507
Operai	39	490	529	37	512	549
Totale	**772**	**1.577**	**2.349**	**716**	**1.646**	**2.362**

Fonte: SEA

Personale e collaboratori esterni per sede e genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
	Donne	**Uomini**	**Totale**	**Donne**	**Uomini**	**Totale**
Linate	343	701	**1.044**	333	723	1.056
Malpensa	531	975	**1.506**	483	1.031	1.514
Totale	**874**	**1.676**	**2.550**	**816**	**1.754**	**2.570**

Fonte: SEA

È proseguito nel 2023 il piano di pre-pensionamento avviato a partire da ottobre 2022.

Tale piano prevede la risoluzione del rapporto di lavoro anticipata rispetto alla finestra pensionistica, fino a un massimo di 32 mesi di anticipo, per un massimo di 446 persone.

Nel 2023 hanno lasciato l'azienda persone che hanno aderito al piano di incentivazione all'esodo su base volontaria.

Poiché l'anno 2023 è stato caratterizzato dalla ripresa del traffico aereo, che ha raggiunto i livelli pre-pandemia, si sono resi necessari inserimenti di personale volti a supportare la gestione operativa.

Non sono mancati inoltre inserimenti mirati di giovani risorse finalizzati al ricambio generazionale e alla parziale sostituzione delle persone che hanno lasciato l'azienda, anche a seguito del piano di pre-pensionamento sottoscritto con la rappresentanza sindacale.

L'inserimento delle nuove risorse è stato supportato dall'introduzione di specifiche *policy* di *on boarding* (*welcome day*, progetto *tutor* e *buddy*).

Inoltre, sono stati avviati progetti di *retention* volti a fidelizzare le risorse più giovani e potenzialmente destinate a garantire il ricambio generazionale.

Sono stati sviluppati alcuni progetti volti a garantire una maggiore flessibilità della prestazione lavorativa e una maggiore responsabilizzazione delle persone: la ridefinizione della *policy* per lo *smart working*, l'eliminazione dell'obbligo di effettuare le timbrature *break* per tutta la popolazione turnista, l'allestimento di spazi nei reparti operativi per poter agevolare la fruizione dei corsi *on line* assegnati.

È stato inoltre ideato un nuovo programma di formazione *on line*, che nasce dalla collaborazione tra *SEA Academy* e la piattaforma *Goodhabitz*, con l'obiettivo di rafforzare le competenze e acquisirne di nuove. Inoltre, sono state implementate iniziative formative dedicate alla parità di genere e all'inclusività.

Anche nel 2023, per la popolazione delle aree operative, è stata riproposta l'iniziativa premiante (SEA *Summer Award*), nata nel 2022, attraverso la quale ogni lavoratore ha potuto segnalare i colleghi che si sono distinti nel proprio lavoro.

POLITICHE DI GESTIONE DELLE PERSONE

SEA si relaziona con dipendenti e collaboratori nel pieno rispetto della legislazione vigente a tutela del lavoratore e delle condizioni di lavoro e garantisce ai dipendenti il diritto a condizioni di lavoro rispettose della dignità della persona. Per questo viene impedito qualsiasi comportamento discriminatorio o lesivo della persona stessa, salvaguardando il personale da atti di violenza anche psicologica, molestie sessuali o atteggiamenti intimidatori e ostili nelle relazioni di lavoro, interne o esterne all'azienda.

SEA si impegna inoltre a contrastare qualsiasi forma di lavoro irregolare e chiede a dipendenti e collaboratori di denunciare qualsiasi comportamento o azione che violino tali presupposti, a tutela di sé stessi, dei propri colleghi e dell'azienda. Promuove inoltre azioni volte a sostenere la crescita e lo sviluppo professionale del personale, con particolare attenzione alle tematiche del genere, dell'*ageing* e della disabilità.

Sul piano organizzativo SEA adotta un modello che affianca al tradizionale modello basato su ruoli e responsabilità formalizzati tramite organigrammi e documenti formali, modalità organizzative informali e basate su progetti e collaborazioni trasversali alle funzioni aziendali. Lo stile manageriale è pertanto necessariamente basato sulla costruzione della reciproca fiducia, sulla trasparenza delle intenzioni e sulla disponibilità al dialogo.

POLITICHE DI EMPOWERMENT

Formazione

Nel corso del 2023 le attività di formazione sono state caratterizzate da iniziative principalmente finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone.

Tra i progetti realizzati, si segnalano:

Mentoring - programma di formazione individuale, che ha visto il coinvolgimento di 46 persone tra *Mentor* e *Mentee*; la metodologia alla base del programma prevede che il *Mentor*, figura *senior* e con un'ampia conoscenza dell'azienda, metta a disposizione del *Mentee*, figura *junior* e in fase di sviluppo, le proprie conoscenze e competenze al fine di sostenere il percorso di crescita di quest'ultimo. Il programma consta di almeno 6 incontri *one to one* tra *Mentor* e *Mentee*.

We are Teachers - progetto che ha l'obiettivo di identificare i *Teacher* di SEA *Academy*, lanciato a fine 2022 con una *call to action*. Dopo un lavoro di analisi e valutazione delle candidature, sono stati identificati 67 *Teacher* che hanno iniziato un percorso formativo dedicato che ha previsto 33 ore di formazione in presenza strutturato in due moduli che si è concluso a novembre con un evento finale celebrativo. Il progetto ha inteso promuovere una nuova cultura dell'apprendimento basata sulla condivisione delle conoscenze e il trasferimento del sapere all'interno dell'azienda.

Piano formativo triennale "SEA *Academy & Goodhabitz*" - piano formativo creato per promuovere l'utilizzo della piattaforma di formazione *Goodhabitz* (lanciata nel dicembre 2021) con l'obiettivo di elevare il livello di competenze delle persone in linea con il loro attuale ruolo/famiglia professionale. Dopo un primo step di familiarizzazione con la piattaforma, è stato costruito un piano customizzato sul ruolo delle persone. Il piano prevede sei corsi da completare nel corso del triennio (due per ogni anno) e altri titoli consigliati da completare a discrezione della persona. Per celebrare l'impegno di ognuno, è stato predisposto un sistema premiante in base al numero di corsi completati. I turnisti possono completare la loro formazione presso le sale *training* di Malpensa e Linate. Gli amministrativi vi accedono dal proprio *laptop*.

The European House of Ambrosetti - programma di formazione continua della quale hanno beneficiato un *pool* composto da 9 dirigenti e 35 quadri. Un portafoglio di iniziative e contenuti formativi attuali e ben strutturati che ha permesso alle persone coinvolte di poter creare il proprio percorso formativo, secondo interessi e aree di sviluppo personali.

Formazione Linguistica - formazione che ha visto il coinvolgimento di 65 colleghi per i quali la conoscenza della lingua rappresenta uno strumento di lavoro da supportare con continuità.

Formazione GDPR *privacy* - corsi per condividere interpretazioni e aggiornamenti sui temi in ambito *Privacy*, organizzato insieme al *team* di *Corporate Affairs & Compliance, Legal Counseling* e ai colleghi *Focal Point Privacy* appartenenti a funzioni/aree aziendali interessati al Regolamento.

Formazione Codice Appalti - predisposizione e organizzazione di un progetto in *house* sui principi del nuovo Codice degli Appalti, in collaborazione con Studio Grimaldi; Funzioni *Legal, Supply Chain, Maintenance, Infrastructures Development*, per un totale di 38 colleghi che hanno partecipato a un momento formativo di aggiornamento in relazione al nuovo codice appalti.

Manifesto delle persone di SEA - contenitore delle dieci competenze trasversali cruciali per tutte le persone di SEA presentato ai 200 *people manager* di SEA.

Percorso formativo in *"Public Speaking"* - iniziativa indirizzata ai colleghi non turnisti e a un gruppo ristretto di giovani turnisti laureati. Circa 30 persone hanno completato il programma composto da quattro corsi in modalità autoapprendimento presenti sulla piattaforma *Goodhabitz* e parteciperanno alla giornata di formazione in presenza organizzata con un formatore esterno.

Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	17,5	25,7	**24,7**	15,9	17,0	**16,9**	18,7	23,6	**23,0**
Quadri	23,7	24,0	**23,9**	14,8	12,9	**13,6**	13,4	10,7	**11,7**
Impiegati	6,0	3,1	**4,3**	5,1	5,4	**5,3**	4,3	3,5	**3,8**
Operai	0,3	0,3	**0,3**	0,1	1,9	**1,8**	0,2	2,1	**1,9**
Totale	**8,1**	**4,9**	**6,0**	**6,3**	**5,3**	**5,6**	**5,4**	**4,1**	**4,5**

Nota: i dati non comprendono le ore di formazione mandatoria.
Fonte: SEA

CRESCITA

Per il 2023 la copertura della valutazione della prestazione in modo sistematico è riferita al personale incluso nel sistema MBO (dirigenti e una quota di personale con qualifica di quadro). Nel corso del 2023 è stato lanciato il progetto *"Smart Feedback"* nella fase "pilota" che ha coinvolto solo le persone appartenenti alle direzioni HR e *Innovation*. Il processo prevede l'osservazione di diverse dimensioni (risultati, conoscenze, comportamenti). Al momento si è conclusa la prima fase di raccolta delle osservazioni e sono in corso le attività che si concluderanno del 2024.

Dipendenti coinvolti in processi formalizzati di valutazione della prestazione suddivisi per genere e categoria professionale (%)

	2023			2022			2021		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	100	100	**100**	100	100	**100**	0	0	**0**
Quadri	34	35	**35**	33	32	**32**	0	0	**0**

Nota: le percentuali si riferiscono ai dirigenti e ai quadri coinvolti in processi di valutazione formalizzati, sulla base del processo di MBO di Gruppo.
Fonte: SEA

POLITICHE DI ENGAGEMENT

Welfare

L'offerta *Welfare* di SEA, nel 2023, si è caratterizzata per un incremento delle iniziative riguardanti molteplici temi, tra i quali soprattutto quelli legati alla Salute e al *Wellbeing*; parte di queste iniziative sono altresì legate all'adesione al programma WHP - *Workplace Health Promotion* (nel 2023, infatti, SEA si è impegnata ad adottare pratiche volte a favorire l'adozione competente e consapevole di uno stile di vita attivo e a creare un ambiente libero dal fumo, incentivando la cessazione tabagica).

Per quanto riguarda la Salute, è stata realizzata una campagna di prevenzione dei melanomi (500 le visite messe a disposizione gratuitamente) ed è stato implementato un progetto di Telemedicina. È stato organizzato un *webinar*, in occasione della Giornata Mondiale senza il tabacco e sono stati organizzati ulteriori incontri da remoto, volti a sensibilizzare la popolazione aziendale soprattutto rispetto ai rischi legati al tabagismo. Sono stati, inoltre, messi a disposizione gratuitamente 30 percorsi di disassuefazione dal fumo ed è stata realizzata la campagna di profilassi antinfluenzale, sempre gratuitamente, in continuità con gli anni precedenti, tra il mese di novembre e quello di dicembre (391 i vaccini somministrati). Infine, SEA ha integrato il numero di erogatori di acqua dislocati presso le due sedi di Linate e Malpensa (a oggi, ne sono presenti 20).

Per quanto riguarda la Formazione, sono state messe a disposizione due borse di studio a beneficio dei figli dei dipendenti, per un viaggio studio in Europa e sono state erogate 493 borse di studio al merito, tra scuole medie, superiori e università. È stato, inoltre, realizzato un corso BLSD - *Basic Life Support Defilibration*, per l'utilizzo del defibrillatore; corso al quale hanno aderito 85 dipendenti SEA, tra Malpensa e Linate.

Lato *Wellbeing*, è stato implementato un portale, funzionale a promuovere il benessere psico-fisico attraverso: sconti per l'acquisto di abbonamenti a centri sportivi, l'erogazione di corsi diversificati (dalla *mindfulness* al cardio) da remoto e un'area dedicata al supporto psicologico, sempre da remoto. In aggiunta, è stato organizzato un corso di introduzione alla disciplina della *Nordic Walking* (20 partecipanti). Trasversalmente alle iniziative sopradescritte, SEA ha erogato un "Premio *Welfare*", a beneficio di tutti i dipendenti, spendibile tramite un portale di *flexible benefits*. È stata, infine, somministrata una *survey* legata al *welfare* di SEA, ovvero al grado di soddisfazione dei dipendenti e alle aspettative eventualmente divergenti rispetto alle proposte già implementate.

Sul fronte della Mobilità, ha continuato a rivelarsi particolarmente apprezzata l'iniziativa in essere (che prevede un contributo aziendale pari al 50% del costo di abbonamenti annuali ad ATM e Trenord): 322 abbonamenti sono stati richiesti nell'anno, tra nuovi e rinnovi, contro i 183 del 2022.

Nella tabella sono riepilogati i dati di accesso ai servizi da parte dei dipendenti (*full-time* e *part-time*) nell'ultimo triennio. Non usufruiscono di tali servizi i lavoratori somministrati (con esclusione del vaccino antinfluenzale).

"SEA per te": accesso ai servizi

	N. Beneficiari		
Iniziativa	**2023**	**2022**	**2021**
Cassa assistenza sanitaria	1.380	1.455	1.513
Orario flessibile	656	810	805
Centri estivi	594	348	256
Permessi per visite mediche	589	133	69
Campagna dermatologica	500	0	0
Assegni studio	493	944	179
Cassa assistenza sanitaria *(check-up)*	397	353	327
Profilassi antinfluenzale	391	385	492
Mobilità collettiva casa-lavoro	322	182	159
Formazione BSLD	87	0	99
Servizi sociali	60	81	48
Percorsi disassuefazione fumo	30	0	0
Erogatori acqua	20	0	0
Donazioni figli colleghi deceduti	11	10	6
Assicurazione infortuni	4	4	2
Part-time genitore (dato medio annuale)	2	3	3
Incontri nutrizionista	2	0	0

Fonte: SEA

Talent management

L'approccio adottato dalla società per la valorizzazione dei talenti promuove la trasparenza, l'equità e la meritocrazia e assegna ai responsabili il ruolo di promotori del talento attraverso un processo di condivisione.

Il processo di *Talent Management* in SEA è stato adottato a supporto dei progetti di *succession plan, talent scouting* e nomine per posizioni di elevata responsabilità (risorse manageriali interessate da iniziative di *performance management*), ovvero per l'individuazione di *Specialist*, da considerare in *pipeline* per posizioni di *middle management*; infine per identificare *Middle Manager*, da inserire in percorsi per l'acquisizione di posizioni manageriali più complesse.

Il processo prevede la formazione di candidature a cura di HR e del Direttore della Funzione interessata. Spetta al responsabile diretto del candidato tracciare un quadro valutativo approfondito delle competenze professionali della persona, secondo una metodologia e un *format* che garantiscono informazioni dettagliate e tracciabili. Alla valutazione del Responsabile Diretto si affianca un *assessment* esterno realizzato da società terza a cura di *assessor* certificati. L'*assessment* è indirizzato ad approfondire sia i valori che le competenze che SEA ritiene centrali per il raggiungimento dei propri obiettivi, recentemente aggiornati e cristallizzati nel Manifesto delle Persone di SEA. La combinazione delle due valutazioni produce un giudizio finale di valutazione.

Nel 2023 sono stati coinvolti nel processo 5 persone di SEA.

Work-life balance: Smart Working

Nel corso del 2023 SEA ha confermato il ricorso allo *smart working* con la *policy* approvata a fine 2022 che prevedeva, con valenza a tempo indeterminato, la fruizione di due giornate di *smart working* a settimana per il personale di *Staff* e di una giornata di *smart working* a settimana per il personale legato alle *Operations* aeroportuali, sempre previa autorizzazione dei responsabili.

Nell'ottobre del 2023 si è deciso di rendere più flessibile la fruizione dello *smart working*, introducendo una nuova *policy* che, pur confermando la fruizione dello stesso numero di giornate, introduce alcune novità:

- possibilità di fruire di mezze giornate di *smart working* (a inizio o fine giornata) seguite/precedute da quattro ore di ferie/rol/presenza;
- possibilità, in accordo con il proprio responsabile, di distribuire la dotazione di *smart working* settimanale su base mensile;
- incremento di una giornata a settimana per i colleghi con figli di età inferiore a 5 anni.

Gestione dei congedi parentali

Il sistema di *welfare* garantisce il diritto per tutte le mamme di poter beneficiare di una prestazione lavorativa a orario ridotto di cinque ore al giorno fino al compimento del 5° anno di età del bambino. La fruizione dei congedi parentali nel 2023 si è incrementata, leggermente per gli uomini, in maniera più marcata per le donne. I dati evidenziano come il congedo parentale viene regolarmente utilizzato in maniera significativa anche dai padri che sempre più aiutano le madri nella gestione dei figli.

Diritto e fruizione dell'astensione facoltativa (n.)

	2023		2022		2021	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto [1]	114	276	121	289	144	319
Fruizione [2]	56	112	51	111	58	103

[1] Il congedo facoltativo può essere richiesto per ogni figlio nei primi 12 anni di vita (fino al giorno del compimento del dodicesimo compleanno). Come aventi diritto sono quindi considerati i dipendenti con un figlio di età minore o uguale a 12 anni nell'anno di riferimento.

[2] Come fruitori sono stati considerati tutti gli aventi diritto che hanno usufruito di almeno un giorno di astensione facoltativa nell'anno di riferimento.

Fonte: SEA

Fondo Pensione Complementare

Il Fondo Pensione delle Società Esercizi Aeroportuali - FONSEA, Fondo Pensione complementare a capitalizzazione individuale per i lavoratori dipendenti appartenenti alle società esercizi aeroportuali aderenti, è finalizzato all'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema previdenziale obbligatorio, ai sensi del D. Lgs. 5/12/2005, n. 252.

Dati relativi al Fondo Pensione

Fondo pensione	2023*	2022	2021
Numero iscritti	4.921	4.959	5.011
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	286	278	266
Rendimento netto fondo	2,1%	2,30%	2,11%

(*) I dati 2023 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.

Fonte: SEA

Il Fondo Pensione è un ente costituito in forma di associazione non riconosciuta, dotato di personalità giuridica e operante in regime di contribuzione definita (l'entità della prestazione pensionistica è determinata in funzione della contribuzione effettuata e dei relativi rendimenti). L'adesione è libera e volontaria. La partecipazione alle forme pensionistiche complementari disciplinate dal D. Lgs. 5/12/2005 n. 252, consente all'iscritto di beneficiare di un trattamento fiscale di favore sui contributi versati, sui rendimenti conseguiti e sulle prestazioni percepite.

L'attivo netto destinato alle prestazioni è investito in strumenti assicurativi di ramo I: questa scelta consente di ottenere sempre rendimenti positivi e mediamente superiori sia rispetto al TFR, sia rispetto alla media dei fondi negoziali garantiti, anche nel caso in cui si verifichino andamenti negativi dei mercati finanziari.

Quote di contribuzione (lavoratori occupati dopo il 28/04/1993 e iscritti dal 01/01/2013)

	Contributo	
Quota TFR	Lavoratore neo-assunto	Società
100% del TFR maturando (*)	1% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità. Eventuale contribuzione volontaria aggiuntiva calcolata su % dell'imponibile fiscale lordo	2,5% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità

(*) Per personale neo-assunto

Fonte: SEA

DIVERSITY

Al fine di promuovere l'equilibrio di genere nelle aree operative dove la presenza maschile è prevalente, nel corso del 2023 sono state assunte 83 donne con mansione addetto *security*.

Nell'ambito dei progetti aziendali sulla *Diversity & Inclusion*, in particolare nel 2023, è proseguita la collaborazione con l'associazione Valore D con il coinvolgimento di 25 colleghi di tutte le aree aziendali attraverso i Valore D TALKS, mentre le dirette *streaming* sono state offerte all'intera popolazione aziendale. È stato varato anche uno specifico corso di formazione *on line* denominato "Lotta allo stereotipo". Con la collaborazione di Parks - Liberi e Uguali, associazione di cui SEA è socia, è stata realizzata una *survey* sulla D&I, indirizzata all'intera popolazione aziendale, i cui risultati sono stati presentati attraverso una diretta in *streaming*; il *meeting* è stato anche l'occasione di confronto su come la diversità e l'inclusione siano temi che coinvolgono ogni funzione della nostra azienda, grazie alle testimonianze di diversi *people manager*.

Sempre in ambito D&I il gruppo di lavoro SEA4Equality ha proseguito le attività propedeutiche al conseguimento della certificazione di genere UNI/PdR 125/2022. L'ultimo *step* di certificazione è pianificato tra il mese di gennaio e febbraio 2024.

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al *pay gap* tra personale femminile e maschile.

Rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria

	RAL 2023 [a]	Reddito 2023 [b]	RAL 2022 [a]	Reddito 2022 [b]
Dirigenti e Quadri	81%	77%	83%	79%
Impiegati	98%	93%	102%	94%
Operai	98%	96%	98%	90%

Nota: la nuova metodologia di calcolo prevede la ponderazione della RAL e del Reddito sulle ore settimanali di lavoro previste per singolo dipendente.

[a] Rapporto tra la Retribuzione annua lorda media delle donne e quella degli uomini. Come Retribuzione annua si considera il salario annuale lordo fisso, pagato al dipendente sulla base della propria mansione o per incarichi specifici.

[b] Rapporto tra il Reddito annuo medio delle donne e quello degli uomini. Come Reddito annuo lordo si intende il salario annuale lordo al quale vengono aggiunti importi variabili annuali, ad esempio bonus legati alla performance individuale e/o alla produttività aziendale, maggiorazioni per lavoro notturno, straordinario e festivo, indennità di presenza ecc.

Fonte: SEA

La differenza maggiore si riscontra nella categoria dei Dirigenti e Quadri. Le dinamiche 2023 verso 2022 sono principalmente dovute alla riattivazione del sistema di incentivazione (MBO dirigenti e quadri) che interessa in numero maggiore di posizioni ricoperte da uomini.

SAFETY LAVORATIVA

La politica aziendale in relazione alla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro per i dipendenti e per i terzi (operatori, utenti, passeggeri) presenti negli ambienti di lavoro, si basa su alcuni principi:

- rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dei requisiti definiti da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, considerando, ove applicabili, anche modelli volontari;
- organizzazione di attività di prevenzione mirate alla riduzione degli incidenti, infortuni e malattie professionali, attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la gestione delle possibili emergenze, a favore sia dei lavoratori che dei terzi e della comunità in cui SEA opera;
- informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;
- valorizzazione del personale attraverso attività di informazione/formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche, al fine di rendere i lavoratori consapevoli delle proprie responsabilità e della necessità di operare nel rispetto della legislazione e delle norme operative interne;
- mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;
- disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggior efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- selezione e monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio, in un'ottica di reciproca collaborazione;
- promozione da parte del *Management* di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e collaborazione tra i vari attori coinvolti per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e l'efficacia del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

Il ruolo di gestore aeroportuale ha comportato per il Gruppo SEA un particolare impegno anche sul versante della sicurezza sul lavoro, di cui hanno potuto beneficiare tutti gli operatori, enti, *handler*, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali.

Certificazione UNI ISO 45001

Nel novembre 2023 SEA ha superato con successo l'*audit* di sorveglianza della certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018.

Nel corso dell'anno il SGSSL è stato costantemente monitorato attraverso:

- 14 *audit* interni, di cui uno presso il cantiere "Modifica limite doganale e adeguamento/manutenzione accessi LSG Gourmet" di Malpensa
- 2 *audit* di *follow up* per la verifica dell'implementazione delle misure correttive identificate in occasione di precedenti *audit* interni
- 2 *audit* di II parte presso appaltatori *Maintenance*
- 1 *audit* presso una società di *handling*
- 18 *audit* presso concessionari *(Retail/non Retail)*.

Le criticità rilevate sono state analizzate ed è stata condivisa con i responsabili l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e al controllo dei rischi in ambito di SSL.

Inoltre, è proseguita l'attività di sorveglianza e monitoraggio operativo eseguito *on site* denominata *Safety Walk*, che si avvale di *check-list* differenziate per tematiche di verifica: ambienti di lavoro, DPI, attività in appalto, macchinari e attrezzature, interazione uomo-veicoli, antincendio. Nel 2023 sono state effettuate 1.490 *Safety Walk*.

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

La partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori è una tematica prioritaria per il SGSSL e viene implementata attraverso differenti canali:

- il canale istituzionale che regola i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In aggiunta alla riunione periodica annuale di sicurezza, SEA promuove la partecipazione e il coinvolgimento in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori;
- il sito *intranet* aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione dei *near miss* attraverso la compilazione e invio di apposito modulo *on line*, corredato da istruzioni;
- l'indirizzo *e-mail sicurezza.lavoro@seamilano.eu*, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale e per avere chiarimenti o porre quesiti a tema *safety*;
- le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli *audit* del SGSSL.

In ottemperanza con quanto stabilito dalla normativa, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza delle società del Gruppo SEA sono stati eletti e risultano pienamente operativi.

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

Società	Linate	Malpensa	Note
SEA	5	5	n. 6 per le unità produttive con oltre 1.000 addetti
SEA Prime	1		n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori
Airport ICT Services	1		n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori

Fonte: SEA

Attività di safety realizzate

Tra le attività effettuate nel corso del 2023, si evidenziano:

Emergenza Covid-19:

- a partire da maggio 2023 è decaduta la vigenza del protocollo aziendale e le relative disposizioni. In via cautelativa e in ottica di prudenza e tutela, anche di eventuali dipendenti fragili, sono state comunque mantenute alcune misure, tra cui la disponibilità di mascherine FFP2.

Valutazione dei Rischi e attività del SPP:

- *Stress* lavoro-correlato: in accordo alle linee guida INAIL, l'analisi dei dati a consuntivo del 2023 ha confermato la sostanziale attestazione, per tutte le figure professionali presenti, a un livello di rischio non rilevante.
- Rischio biologico: aggiornata la valutazione del livello di rischio delle attività aeroportuali potenzialmente esposte.
- Esposizione a radiazioni ionizzanti: proseguita l'attività di monitoraggio svolta dagli Esperti di Radioprotezione, nonché le apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata infine predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.
- *Smart Working*: aggiornato il documento di valutazione del rischio dello *smart working*, effettuando di rimando anche l'aggiornamento informativo al personale.
- Rischio chimico: rivisti i prodotti in utilizzo presso i reparti aziendali ed effettuata la relativa valutazione rispetto alla metodologia di utilizzo.
- Rischio fulminazione: aggiornato il documento di valutazione del rischio fulminazione di tutti i fabbricati aziendali a seguito della modifica normativa di riferimento.
- Campi elettromagnetici ad alta frequenza: aggiornata la relativa mappatura; come per le precedenti, i dati rilevati risultano abbondantemente al di sotto dei limiti normativi di riferimento.
- Rischio aggressioni, violenze e molestie sul luogo di lavoro: predisposte due valutazioni distinte, una relativa al rischio aggressione durante le attività lavorative e l'altra in riferimento alle violenze e molestie sul luogo di lavoro, predisponendo le relative misure di mitigazione.
- Lavoratrici gestanti e puerpere in periodo di allattamento: aggiornata la relativa valutazione del rischio e predisposta l'informativa al personale distribuita in modalità *read & sign*.
- Figure professionali: aggiornate le Schede di Valutazione del Rischio di alcune Figure Professionali e le relative dispense informative a seguito di modifiche organizzative e di evidenze emerse negli *audit* effettuati sul campo, nell'analisi degli infortuni e dei mancati infortuni, dalle segnalazioni fatte direttamente dai lavoratori o riportate dai RLS, dagli aggiornamenti effettuati sui singoli rischi specifici.

Prevenzione Incendi e Gestione delle Emergenze

Sono state effettuate 34 simulazioni di emergenza presso gli scali aeroportuali, che hanno visto sia il coinvolgimento delle funzioni aziendali che hanno un ruolo attivo nei piani di emergenza, sia di tutto il personale aziendale presente presso le aerostazioni dei *terminal* di Malpensa e Linate, gli edifici ausiliari SEA, SEA Prime, AIS. Le prove e i test di emergenza ed evacuazione, effettuati in accordo col piano stabilito, hanno dato esito positivo. Tutti gli aspetti migliorativi emersi sono stati gestiti e rendicontati nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie. È continuato il processo di revisione dei piani di emergenza, e in particolare quello relativo al *Terminal* 2, riaperto il 31 maggio 2023, con l'inserimento di un allegato specifico per la gestione coordinata delle emergenze con la società che gestisce il *duty free*.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2023 è proseguito il lavoro di sviluppo dei programmi specifici e organizzazione delle attività di formazione, in linea con le tipologie di rischio e le diverse mansioni associate. Nel complesso, l'attività mandatoria in tema di Salute e Sicurezza sul Lavoro ha visto 3.421 partecipanti per 16.551 ore di formazione.

I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono stati:

- aggiornamento Sicurezza sul Lavoro D. Lgs. 81/08, Accordo Stato Regioni del 21/12/2011;
- aggiornamento Attrezzature in conformità all'Accordo Stato Regioni 2012;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale *Security*;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;

- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale *Security*;
- corso Norme CEI 11/27 propedeutiche alla nomina di personale PES E PAV;
- il modulo DUVRI e le condizioni contrattuali;
- corso denominato "comportamenti sicuri" per 154 preposti delle aree operative in collaborazione con Istituto Piepoli.

SEA ha inoltre aderito al progetto denominato *Break* Formativo proposto da Confindustria Varese e ATS Insubria. Le sessioni formative, organizzate direttamente presso le postazioni di lavoro e con il coinvolgimento attivo dei lavoratori, sono finalizzate a potenziare l'efficacia della formazione sulla sicurezza, mantenendo alta la percezione del rischio. Nel corso dell'anno sono stati progettati ed erogati 5 *Safety Flash* in modalità *Break* Formativo presso i reparti operativi e manutentivi, che hanno coinvolto circa 250 persone.

Servizi di medicina del lavoro

La gestione dei servizi di medicina del lavoro viene effettuata con le seguenti modalità:

1. **Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione.** In base alla mansione definita dall'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria nella quale sono operativi i medici competenti nominati dall'azienda, che effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore a una nuova mansione.
2. **Accertamenti sanitari periodici.** Annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni dei rischi, sono esposti a particolari rischi specifici per i quali la normativa vigente prevede controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite e effettua gli accertamenti sanitari periodici mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni svolte.
3. **Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.
4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

   Nel 2023 sono state effettuate 848 visite periodiche complessive per i due scali e 23 visite a richiesta.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate e si mantengono aggiornate nel tempo le seguenti iniziative:

- **Manuale Tecnico Generale per gli operatori commerciali.** Lo scopo è fornire linee guida agli operatori che si apprestano a eseguire interventi infrastrutturali all'interno degli spazi aeroportuali e che devono quindi sviluppare i relativi progetti (nuove realizzazioni o ristrutturazione di strutture esistenti).
- **Verifica su progetti e lavori promossi dai *retailers* nei *terminal*.** Tramite una propria struttura interna SEA accerta, già in fase di progettazione, il rispetto delle norme e di quelle qualitative aziendali.
- **Specifici Regolamenti** per la prevenzione e la gestione degli aspetti antincendio, per la conduzione degli spazi assegnati ai *retail* e agli operatori non *retail* (Enti, CNA, *handler*).
- **Piani di Emergenza ed Evacuazione** per tutti gli edifici e le aree a uso promiscuo in cui sono presenti, anche marginalmente, proprie attività (documenti disponibili sul sito *internet* di SEA).
- **Azioni effettuate sui titolari di attività commerciali in relazione al rischio incendio e agli impatti sulla salute e sulla sicurezza.** A tutti i *retailer* viene richiesto di compilare la Dichiarazione semestrale, firmata dal proprio Referente operativo *(Store Manager)* e dall'RSPP, e inviata al SPP SEA che ne tiene traccia.
- **Verifica annuale sul campo di alcuni esercizi commerciali** individuati in funzione delle particolari attività (es. *food e non food*) e della superficie occupata (es. presenza o assenza di magazzini/depositi) da parte del SPP SEA di concerto con i singoli referenti delle varie attività (*Store Manager* e RSPP).

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

SEA provvede alla valutazione dei rischi in modo sistematico, selezionando gli approcci e le metodologie riconosciute e adempiendo alla redazione del Documento di Valutazione dei Rischi.

Tale documento, o parte di esso, viene aggiornato a seguito di introduzione di nuove normative, modifiche ai processi produttivi e/o organizzativi, modifica o inserimento di nuovi impianti, mezzi e attrezzature che siano significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, in caso di infortuni gravi, di *near miss* significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione, debitamente formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi ove necessario di professionisti esterni.

Il processo aziendale di analisi - valutazione dei rischi - definizione di priorità per interventi e correttivi per l'eliminazione e riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi avviene inoltre attraverso altre modalità che richiedono un grande impegno nella raccolta di dati, fra le quali: attività di *audit* interni - anche a sorpresa - e di seconda parte presso operatori commerciali *retail* e *non retail* e cantieri, sopralluoghi e monitoraggi *(Safety walks)*, segnalazioni dai RLS e dai lavoratori attraverso i canali predisposti, raccolta di incidenti/mancati incidenti, rapporti di infortuni, interviste con i lavoratori.

Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19 e della relativa redazione dei protocolli aziendali e operativo sanitario. Il SGSSL SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

Ogni evento (infortunio, medicazione, mancato incidente, principio di incendio/incendio) viene opportunamente tracciato e indagato per accertarne le cause e analizzare il potenziale danno, la frequenza di accadimento e l'indice di gravità, al fine di implementare una appropriata azione correttiva, in collaborazione con le funzioni aziendali coinvolte.

Inoltre, si segnala che sono stati presi in esame anche i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo del Gruppo (personale somministrato). Nel 2021 non si sono registrati infortuni sul lavoro, decessi e malattie professionali relativi a tali lavoratori, nel 2022 si segnala un infortunio sullo scalo di Malpensa e nel 2023 si segnalano 2 infortuni sullo scalo di Malpensa; il numero totale di ore lavorate è pari a 73.707 per il 2021, 254.959 per il 2022 e 358.271 nel 2023.

L'indice infortunistico per il 2023, tenuto conto del completo recupero dei volumi di traffico pre-Covid, ha realizzato una buona *performance*, mantenendosi al di sotto dei valori precedenti il periodo pandemico.

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2023		2022		2021	
		Numero	**Tasso**	**Numero**	**Tasso**	**Numero**	**Tasso**
Infortuni sul lavoro registrabili	Linate	8	4,83	20	12,73	11	8,23
	Malpensa	17	7,25	19	8,49	15	7,79
	Totale	**25**	**6,25**	**39**	**10,24**	**26**	**7,97**
di cui **Decessi**	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
di cui **Infortuni con gravi conseguenze**	Linate	0	0	1	0,64	0	0
	Malpensa	1	0,43	0	0	0	0
	Totale	**1**	**0,25**	**1**	**0,26**	**0**	**0**
Malattie professionali	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
N. ore lavorate	Linate	1.657.794		1.570.907		1.336.254	
	Malpensa	2.344.341		2.236.980		1.926.387	
	Totale	**4.002.135**		**3.807.887**		**3.262.641**	

Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

- *Tasso infortuni sul lavoro registrabili: n. infortuni sul lavoro registrabili/ore lavorate *1.000.000*
- *Tasso decessi: n. decessi risultanti da infortuni sul lavoro/ore lavorate *1.000.000*
- *Tasso infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): n. infortuni con gravi conseguenze (a esclusione dei decessi)/ore lavorate *1.000.000*
- *Tasso malattie professionali: n. malattie professionali/ore lavorate *1.000.000*

I dati infortunistici sono relativi a tutti gli eventi che hanno comportato almeno una giornata di assenza dal lavoro oltre al giorno di accadimento.

I dati sulle malattie professionali sono riferiti ai casi denunciati nell'anno di riferimento e non al numero di malattie professionali effettivamente riconosciute dall'INAIL per lo stesso periodo.

Per infortunio sul lavoro con gravi conseguenze si intende l'infortunio che porta a un decesso o a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

Fonte: SEA

Anche quest'anno, accanto a quanto definito dalla norma UNI 7249, l'Azienda ha monitorato un indicatore di *performance* (denominato IF SEA), che tiene in considerazione i soli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive. Nel 2023 i due indici coincidono.

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2023 risulta in decremento rispetto al 2022 (-1,2%) come conseguenza del definitivo superamento della situazione pandemica. Tale fenomeno, che interessa entrambi i generi ed entrambi gli scali, risulta tuttavia leggermente più marcato per la popolazione femminile (-1,6% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 7,1% del 2022 a 5,2% del 2023; anche per la popolazione maschile la riduzione si registra in maggior misura sullo scalo di Malpensa (-1,2% in valore assoluto), passando da 5,4% del 2022 a 4,2% del 2023.

L'andamento decrescente del tasso di assenteismo è riconducibile in gran parte al superamento dello stato di emergenza sanitaria iniziato nel 2020, che riporta i valori quasi in linea con i livelli medi degli anni precedenti alla pandemia (4%).

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2023	2022	2021
Linate	4,3%	5,2%	2,9%
Donne	3,3%	4,7%	2,4%
Uomini	4,8%	5,4%	3,1%
Malpensa	4,5%	5,8%	3,5%
Donne	5,2%	7,1%	4,4%
Uomini	4,2%	5,4%	3,2%

Nota: il tasso di assenteismo è calcolato come rapporto tra le ore di assenza non pianificate (malattia, infortunio, sciopero, ingiustificate e disciplinari) e le ore lavorabili (ore teoriche al netto dei riposi). È compreso solo il personale dipendente con contratto subordinato.

Fonte: SEA

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Dotazione di asset immateriali abilitanti in termini di gestione e sviluppo del business.

Riguarda sia le caratteristiche del contesto di riferimento (vitalità economica e grado di internazionalizzazione del territorio servito), che la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli (corporate reputation, employee engagement, customer satisfaction, policy commerciali verso i clienti, gestione della supply chain).

Le relazioni con il territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL nel 2022 (ultimo dato disponibile) di oltre 440 miliardi di euro, pari al 22,7% del PIL nazionale. Nella dinamica dell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita (+13,3%) decisamente superiore sia a quella media nazionale (4,0%), che a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%). La regione vanta un'eccellenza manifatturiera ed è tra i principali motori economici d'Europa. In Lombardia opera il 18,6% delle imprese attive italiane, che nel 2022 rappresentavano però circa il 26% dell'*export* del Paese (oltre 162 miliardi di euro). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'*export* paragonabile a quelli di regioni come Piemonte o Toscana. La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipazione al lavoro dei suoi abitanti (68,2% il tasso di attività contro il 60,1% della media nazionale). Il tessuto imprenditoriale lombardo è tra i più dinamici a livello continentale e si caratterizza per una notevole propensione all'innovazione. Gli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi a elevata intensità di conoscenza e ad alta tecnologia sono oltre il 5% sul totale degli occupati, a fronte di un dato medio nazionale inferiore al 4%. A ciò si aggiunga che delle oltre 112 mila *start-up* innovative operanti in Italia, più di 23 mila (21,3%) sono localizzate in Lombardia.

Il peso dell'economia lombarda nel contesto nazionale

Indicatore*	Lombardia	% su totale Italia
PIL (mld €)	442,2	22,7
Imprese attive	721.597	18,6
Export (mld €)	162,2	25,9
Export manifatturiero (mld €)	123,8	26,8
Occupati	3.326.800	19,6
Start up innovative attive	229.123	21,3

**Dati riferiti al 2022 con esclusione di: export manifatturiero (2019), imprese attive, occupati e start up innovative (2021).*

Il grado di internazionalizzazione dell'economia e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio sono dei significativi *driver* dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo origine-destinazione. La Lombardia si contraddistingue come regione *gateway*, ossia principale punto di ingresso di beni, servizi e capitali stranieri in Italia (per via della presenza di multinazionali e dei principali nodi infrastrutturali), ma anche come punto di uscita. La spiccata vocazione internazionale si traduce in una forte integrazione nelle catene del valore globali, con una strategia di crescita orientata ai mercati esteri in misura maggiore rispetto alla media delle regioni italiane. Il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere.

LA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Nel corso del 2023 Unioncamere Lombardia ha realizzato - presso oltre 6 mila imprese lombarde del settore manifatturiero (industria e artigianato), del commercio e dei servizi - un'indagine in merito alle infrastrutture di trasporto presenti nella regione, in termini sia di accessibilità che di qualità complessiva. Sono state coinvolte nell'indagine 1.571 imprese industriali, 1.300 artigianali, 1.282 del commercio e 2.011 dei servizi.

L'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali presenti in Lombardia è stata valutata più che positivamente dalle imprese operanti in Lombardia, con punte di apprezzamento tra le aziende manifatturiere (61% di giudizi positivi) e del settore servizi (62%).

Valutazione dell'accessibilità territoriale alle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	17	12	13	20
Buona	44	34	35	42
Sufficiente	21	21	23	17
Insufficiente	4	3	5	3
Scarsa	1	3	1	2
Non presente	14	28	22	18

Fonte: Unioncamere Lombardia "Risultati dell'indagine qualitativa sulle infrastrutture lombarde - anno 2023"

In termini di qualità complessiva il numero di aeroporti lombardi viene considerato sufficiente dal 66% delle imprese di servizi, dal 61% dell'industria e dal 60% del commercio. L'ipotesi di specializzare gli aeroporti minori nei servizi *cargo* viene condivisa da una quota di imprese che oscilla tra il 27% dei servizi e il 39% dell'industria. Circa un terzo delle imprese ritiene che i servizi merci aeroportuali siano adeguatamente sviluppati e che i collegamenti intermodali non siano sufficienti. Infine, la qualità del servizio aeroportuale, in termini di affidabilità e velocità, trova d'accordo la metà del campione intervistato.

Valutazione di qualità delle infrastrutture aeroportuali lombarde

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Aeroporti sufficienti per il territorio	3.7	3,6	3,8	3,9
	61%	55%	60%	66%
Gli aeroporti minori dovrebbero specializzarsi nel *cargo*	3,2	3,2	3.1	3,0
	39%	35%	31%	27%
Servizi merci adeguatamente sviluppati	3,0	3,0	3,1	3,1
	28%	27%	27%	28%
Sviluppo insufficiente dei collegamenti intermodali	3,1	3,1	2,9	3,0
	33%	33%	23%	31%
Trasporto aereo affidabile e veloce	3,7	3,5	3,4	3,5
	55%	51%	46%	44%

Fonte: Unioncamere Lombardia "Risultati dell'indagine qualitativa sulle infrastrutture lombarde - anno 2023"

Valori medi su scala 1-5, dove 1-2= completo disaccordo e 4-5= completo accordo % di rispondenti che hanno indicato i valori 4-5

Stakeholder Evaluation

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* che SEA ha consolidato nel tempo contemplano l'effettuazione periodica di iniziative strutturate di ascolto e coinvolgimento dei pubblici rilevanti, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni e valutazioni in merito al profilo reputazionale, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imbastite con tali pubblici e all'impatto che SEA genera sul contesto.

Composizione del campione di stakeholder intervistato

Stakeholder	n° interviste	% su totale	
Fornitori	10	12	*Stakeholder business* 62 interviste (74,7%)
Clienti *Aviation* (Vettori, *Handler*)	18	21,7	
Clienti *Non Aviation*	9	10,8	
Autorità di Controllo	7	8,5	
Mondo bancario/finanziario	14	16,9	
Azionisti	4	4,8	
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	21	25,3	*Stakeholder* sociali 21 interviste (25,3%)
Totale intervistati	**83**	**100%**	

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

L'indagine sulla valutazione del profilo identitario, della reputazione e della qualità delle relazioni con i principali pubblici di riferimento è stata realizzata con sistema CAWI-CATI tra ottobre e novembre 2023 dalla società BVA Doxa, primario istituto di indagini demoscopiche. Sono stati intervistati complessivamente 83 *stakeholder* appartenenti alle categorie: Clienti *Aviation*, Clienti *Non Aviation*, Autorità di controllo, Fornitori, Mondo bancario e finanziario, Società/Territorio (comprendente istituzioni, attori del mondo produttivo, ambientalisti, media).

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) nel 2023 si è mantenuta positiva e sostanzialmente in linea rispetto alle rilevazioni precedenti (7,66 il valore medio delle valutazioni contro il 7,95 registrato l'anno precedente). Solo il 12% degli intervistati ha dato una valutazione compresa tra 1 e 5. Il 25,3% ha espresso un giudizio positivo, mentre il restante 62,6% si è attestato su valutazioni molto positive (da 8 a 10).

Valutazione complessiva di SEA da parte degli stakeholder (2023 vs. 2022)

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Osservando come si è evoluta nel tempo la valutazione di SEA espressa da ciascuna categoria di *stakeholder*, si nota come siano rimaste tendenzialmente molto positive da parte di tutti gli interlocutori, con l'unica eccezione dei clienti *aviation* che, dopo una parentesi in ascesa nel 2022, hanno riallineato il loro giudizio sul livello di piena sufficienza che era stato espresso nel periodo pre-pandemico.

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli stakeholder

Stakeholder	2023	2022	2019
Fornitori	8,5	8,9	8,0
Clienti *Aviation*	6,4	7,1	6,5
Clienti *Non Aviation*	8,6	8,0	8,4
Autorità di Controllo	7,6	7,7	7,7
Mondo bancario/finanziario	8,4	8,5	8,4
Società/Territorio	7,5	8,1	7,3
Azionisti	8,0	8,5	-
Media generale	**7,6**	**7,9**	**7,5**

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023, 2022; MPS, Indagine sugli stakeholder 2019

Valutazione delle competenze distintive di SEA (scala 1-5)

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023, 2022

I tratti distintivi di SEA maggiormente riconosciuti dagli *stakeholder* sono: l'impatto sulla crescita del territorio prodotto dall'attività degli scali, la *leadership* nel settore aeroportuale, la competenza e disponibilità del personale aziendale e l'etica comportamentale adottata nelle relazioni con i propri interlocutori. Tutti gli item proposti raccolgono comunque giudizi pienamente convergenti sulla loro attinenza con l'identità di SEA. Non si sono avute modifiche rilevanti rispetto alle valutazioni espresse nella rilevazione precedente.

Le priorità ambientali di SEA secondo gli stakeholder

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

È stato inoltre chiesto allo *stakeholder panel* di esprimere una valutazione di priorità delle questioni ambientali e sociali su cui è richiesto un impegno futuro (in un orizzonte di 3 anni) da parte di SEA. Gli intervistati hanno attribuito un punteggio di urgenza a un gruppo predeterminato di item, attingendo da un *plafond* complessivo di 30 punti.

Le azioni di sostenibilità ambientale considerate prioritarie secondo gli *stakeholder* sono quelle relative alle mobilità sostenibile da/per gli aeroporti (realizzazione di stazioni di ricarica per auto elettriche, facilitazioni per l'adozione dei mezzi di trasporto pubblico per raggiungere gli scali, ecc.) a pari merito con quelle riguardanti l'applicazione alle compagnie aeree di tariffe modulate su parametri ambientali (inquinamento e rumore). A seguire c'è l'introduzione di incentivi ai vettori per l'adozione di carburanti a basso tenore di emissioni di CO_2.

Le priorità sociali di SEA secondo gli stakeholder

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

I temi sociali su cui risulta prioritario l'impegno di SEA agli occhi degli *stakeholder* sono invece quelle riguardanti l'accessibilità delle proprie infrastrutture e i servizi alle persone con disabilità, unitamente a una politica di approvvigionamenti sostenibili presso la filiera di fornitura. Seguono le tematiche della *corporate citizenship* (impegno a supporto della comunità) e dell'equità di genere.

Le performance ambientali di SEA secondo gli stakeholder

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

È stato infine chiesto agli *stakeholder* intervistati di esprimere una valutazione, in scala 1-10, del grado di impegno e dei risultati ottenuti da SEA - in base alla loro percezione - su una serie di temi ambientali, sociali e di *governance* ricadenti nel perimetro di materialità dell'azienda. Per quanto riguarda i *topic* ambientali le valutazioni sono state tutte al di sopra della sufficienza e hanno oscillato tra il 6,57 della gestione dei rischi climatici fisici e il 7,13 assegnato all'*energy management*. I temi ambientali sono quelli ai quali è stato assegnato un livello di *performance* mediamente inferiore (6,8 la media), con valutazioni particolarmente vicine al valore minimo per la gestione del rumore e dell'inquinamento atmosferico e le azioni di contenimento delle emissioni di CO_2 di *scope* 3. Le *performance* sociali di SEA sono invece state valutate molto più positivamente, all'interno di un *range* compreso tra il 7,14 assegnato alla *corporate citizenship* e il 7,88 attribuito agli investimenti in formazione e *know-how*. Il valore medio delle *performance* sociali attribuite a SEA dagli *stakeholder* si è attestato sul 7,5.

Le performance sociali di SEA secondo gli stakeholder

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Infine, le *performance* riguardanti la *governance* integrata di SEA hanno avuto anch'esse un buon riconoscimento da parte del *panel* intervistato, con valutazioni comprese tra il 7,19 per la trasparenza e il dialogo con gli *stakeholder* e il 7,77 per la *business ethics*. Il valore medio delle *performance* è stato pari a 7,4.

Le performance di governance integrata di SEA secondo gli stakeholder

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Relazioni con i clienti Aviation

Nel corso del 2020 (in seguito alla pandemia da Covid-19) SEA ha ridefinito la *policy* commerciale per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci presso l'aeroporto di Malpensa. Gli strumenti commerciali adottati, oltre a favorire un rapido recupero dell'offerta, pongono particolare attenzione alla sostenibilità di lungo periodo delle strategie perseguite.

La *policy* commerciale del Gruppo SEA identifica tre differenti segmenti di traffico di aviazione commerciale, e, per ciascuno di essi, definisce gli obiettivi prioritari in materia di sviluppo del traffico aereo. In particolare:

Traffico passeggeri di lungo raggio

- sviluppo di nuovi collegamenti diretti
- recupero della capacità offerta ai livelli pre-crisi (es. prima del 2020) e incremento su rotte già operate nel 2019 (USA e India)
- destagionalizzazione dei programmi operativi dei vettori, ovvero estensione dell'operatività di rotte stagionali (oltre una completa stagione IATA)
- implementazione di collegamenti di breve e medio raggio a sostegno dei flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di *partnership* e accordi di rete su Malpensa.

Traffico passeggeri di breve e medio raggio

- posizionamento di una flotta di almeno tre aeromobili incrementali *narrow-body*, basati a Malpensa, con prevalente attività finalizzata allo sviluppo di nuovi collegamenti diretti
- definizione di piani pluriennali di sviluppo sullo scalo di Malpensa, con *target* minimo di un milione di posti offerti (bidirezionali su base annua) e tassi di crescita annuali pianificati
- utilizzo di una flotta con un basso impatto ambientale, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 dB per posto offerto su base annua.

Traffico cargo

- creazione di nuove basi operative a Malpensa o potenziamento dell'attività di basi già esistenti
- incremento di frequenze da parte di vettori non basati, su mercati strategici
- sviluppo di attività da parte di nuovi vettori, su mercati strategici.

Per approfondimenti: *https://seamilano.eu/business/it/b2b/compagnie-aeree*

Relazioni con i clienti Non Aviation

La relazione con il comparto *retail* è un elemento fondamentale nella strategia commerciale di SEA per la migliore valorizzazione possibile dell'offerta nei confronti dei passeggeri. In particolare, all'interno della Direzione *Non Aviation* il *team "Retail Operations Management"* offre un supporto continuativo ai sub-concessionari per le esigenze infrastrutturali e manutentive e per attività di gestione degli *assets* propri e comuni (attività di cantiere, problematiche di primo intervento su guasti, necessità di manutenzioni, tesserini ecc.). Ciò si sviluppa attraverso contatti frequenti, nonchè attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.).

PROFILO DEI PASSEGGERI

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata mediante somministrazione di interviste *face to face* nell'arco dell'anno, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2023 è stato pari a 4.862. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza. Tale procedura garantisce la casualità e la conseguente rappresentatività del campione intervistato per ciascuno dei tre *terminal*. Il controllo del campione rilevato (e la ponderazione dei dati) prevede la verifica delle destinazioni e della quota di passeggeri in transito, *terminal* per *terminal* e per trimestre.

Passeggeri

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI PASSEGGERI DEGLI SCALI SEA NEL 2023

Numero totale di passeggeri intervistati **4.862**

	Sistema
Genere maschile	56%
Età media	39 anni
Cultura universitaria	53%
Residenti in Italia	72%
Permanenza media in aeroporto	137 minuti
Motivo di viaggio principale	Vacanza/turismo 54%

Fonte: CFI Group

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

Per governare la relazione con i passeggeri SEA utilizza la piattaforma CRM; nel 2023 il numero di iscritti è stato pari a 4.259.228, di cui 244.234 hanno prestato il consenso all'invio di comunicazioni di *marketing*. Il numero di iscritti complessivi è in calo rispetto agli anni precedenti, anche a causa delle cancellazioni che la Società deve garantire in *compliance* con la normativa di riferimento vigente in materia di protezione dei dati personali. Per quanto riguarda la segnalazione dei reclami, i canali disponibili sono numerosi ma viene privilegiato il contatto sui siti aziendali, pari all'80%. SEA tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione e si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione. Analogamente alle rilevazioni di qualità, come gestore aeroportuale analizza tutti i reclami con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati.

Nel 2023 si registra un aumento del +20% dei reclami ricevuti (1.919) rispetto al 2022, derivante dall'aumento del traffico e dall'indice di propensione dei passeggeri a inviare segnalazioni all'aeroporto, cresciuto durante la pandemia e rimasto costante. Molti reclami sono legati ai tempi di riconsegna bagagli; la carenza di personale nel settore *Handling Aviation* in Europa dopo gli anni di

pandemia ha ostacolato il ritorno alla normale capacità operativa degli aeroporti e rappresenta una criticità che SEA gestisce nell'ambito della relazione con gli *handler*.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2023 (%)

Tipologia	%
Bagagli e *lost & found*	24
Controlli sicurezza	19
Check-in, imbarco	10
Operativo voli	5
Parcheggi	15
Comfort	7
Informazioni	2
Retail	3
Altro	15

Fonte: SEA

Nel 2023 sono aumentati i reclami per il danneggiamento dei beni ai controlli di sicurezza e nei parcheggi. Tuttavia, l'installazione delle nuove macchine DS-CB con tecnologia TAC sui controlli di sicurezza sugli scali che consentono di portare i liquidi nei bagagli senza limitazioni ha avuto invece un riscontro molto positivo da parte dei passeggeri. Per quanto riguarda i parcheggi nel 2023 sono state installate 70 telecamere di sorveglianza le cui immagini permettono alle forze dell'ordine di intervenire nei confronti dei responsabili di furti e danneggiamenti.

La Relazione con i Fornitori

POLICY DI APPROVVIGIONAMENTO

SEA considera i fornitori come parte integrante del processo di sostenibilità. Pertanto, nella scelta dei *partner*, attraverso il processo di qualificazione in Albo, oltre a considerare la capacità delle aziende di offrire prodotti o servizi qualitativamente ed economicamente validi, la loro solidità economico-finanziaria e il rispetto degli obblighi normativi nell'esecuzione delle loro attività (tra gli altri il rispetto dei versamenti contributivi ai dipendenti - DURC), vengono valutate anche caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità.

Nel 2023 è proseguita l'attività intrapresa nel 2022 che ha portato a importanti iniziative finalizzate alla concretizzazione di un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca agli obiettivi di sostenibilità del Gruppo SEA.

La "Politica di Acquisti Sostenibili", che sancisce i principi ispiratori dei processi e delle decisioni d'acquisto e la sua declinazione nel "Codice di condotta dei Fornitori", viene sottoscritta da tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o partecipano a gare pubbliche. Nel corso dell'anno è proseguita la raccolta delle adesioni al codice da parte dei fornitori del gruppo già presenti in albo.

Il sistema di valutazione dei fornitori che richiedono l'iscrizione all'Albo include i seguenti ambiti:

Approccio alle tematiche ambientali

Sono valutate le certificazioni del sistema di gestione ambientale del potenziale fornitore (quali ISO 14001 o la registrazione EMAS o la ISO 50001) e l'uso di materiali a bassa emissività, basso consumo energetico, riciclabili o di riciclo, nonché le modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali.

Approccio alle tematiche sociali

Oltre alla disponibilità della certificazione sui Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro (ISO 45001) sono analizzati il grado di attenzione e la modalità di gestione dei profili di sicurezza tramite la valutazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, la presenza o meno all'interno dell'azienda del Servizio di Prevenzione e Protezione, la presenza di un referente della sicurezza del fornitore, che segua i singoli contratti/commesse, la circostanza di aver beneficiato almeno una volta negli ultimi tre anni della riduzione del tasso INAIL e la presenza di casi di infortunio riportati negli ultimi tre anni. È inoltre verificata la *policy* del fornitore in tema di tutela dei diritti umani e del lavoro attraverso la disponibilità della certificazione SA8000, il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani.

Approccio alle tematiche di *governance*

Viene verificata l'adozione da parte del fornitore di strumenti di *governance* aziendali quali il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001, un Codice di Condotta/Codice Etico interno, la presenza di un bilancio di sostenibilità e se questo è stato certificato. Viene anche verificata la disponibilità di certificazioni per la prevenzione della corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001). Tali valutazioni sono ispirate alla considerazione che il rapporto con il fornitore sia una *partnership* finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Tutte le novità in tema di sostenibilità sono state presentate a luglio 2022 in un *workshop* aperto a tutti i fornitori; nello

stesso *workshop* è stata presentata anche la collaborazione tra la Direzione *Supply Chain* SEA e Open-es, la piattaforma di sviluppo sostenibile che offre alle catene di fornitura strumenti e supporti per la definizione di *policy* di sostenibilità sempre più concrete.

A fine anno è inoltre iniziata un'attività di verifica diretta della *compliance* dei fornitori agli obiettivi di sostenibilità declinati nel Codice di Condotta dei fornitori SEA, finalizzata all'individuazione congiunta dei possibili percorsi di miglioramento nei vari ambiti di valutazione.

Valore ordini per tipologia (milioni di euro)

Nota: i valori si riferiscono a quanto ordinato nel periodo (gli ordini pluriennali non sono ripartiti per competenza nei singoli anni).
Fonte: SEA

L'uscita dal Gruppo di SEA Energia ha comportato un aumento dei volumi complessivi di ordinato dovuti all'acquisto di energia (elettrica e termica) sul mercato.

Classificazione dei fornitori in base a criteri di CSR

A garanzia dell'efficacia e dell'efficienza del processo, ma anche per assicurarne la necessaria trasparenza e parità di trattamento, l'attività di approvvigionamento è digitalizzata e dematerializzata. Le gare sono gestite attraverso la piattaforma elettronica di negoziazione del Gruppo, mentre il processo di qualifica di fornitori e iscrizione all'albo è completamente dematerializzato attraverso il portale di qualifica. Grazie a quest'ultimo i potenziali candidati possono gestire *on line* tutte le fasi di qualifica, che vanno dalla presentazione della propria candidatura sino al completamento dell'istruttoria che sfocia nel giudizio da parte di SEA di iscrizione o meno all'albo. L'albo fornitori raccoglie tutte le informazioni in merito ai possibili candidati all'esecuzione dei contratti. La valutazione del fornitore, prodromica alla sua iscrizione, è basata su elementi economici, tecnici e di sostenibilità, specifici per categoria. Su questi stessi elementi, si aggiunge una valutazione a consuntivo - a campione - dell'attività svolta nel caso il fornitore sia risultato aggiudicatario. L'albo fornitori è utilizzato per tutte le gare del Gruppo, con l'eccezione delle gare strumentali sopra le soglie di evidenza europea, il cui processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria.

Nel 2023, per rafforzare ulteriormente le *partnership* del gruppo SEA con la propria catena di fornitura è iniziata l'attività di revisione della piattaforma che renderà più efficace e agile il suo utilizzo da parte dei fornitori; questa nuova piattaforma sarà pienamente disponibile nella prima metà del 2024.

Al 31 dicembre 2023 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontavano a 910, e anche in questo esercizio è continuata la campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base del nuovo Codice di condotta dei Fornitori SEA; a fine 2023, i fornitori che hanno già aggiornato il loro profilo, con l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori SEA, sono 495 (54%).

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2023

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	408	45%
Adesioni convenzioni internazionali	28	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	166	18%
Bilancio di Sostenibilità	103	11%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	35	4%
Certificazione EMAS	26	3%
Certificazione ISO 9001	640	70%
Certificazione ISO 14001	329	36%
Certificazione ISO 50001	47	5%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	262	29%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	326	36%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	291	32%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	376	41%
Certificazione SA 8000	48	5%
Certificazione ISO 45001	143	16%
Certificazione ISO 27001	67	7%
Certificazione ISO 37001	39	4%

Nota: la qualifica dei fornitore ha una validità triennale e il profilo di valutazione avviene all'inizio del processo di iscrizione all'Albo.
Fonte: SEA

Selezione dei fornitori

Le modalità di selezione dei fornitori affidatari dei contratti variano in funzione dell'appartenenza degli stessi alle seguenti macrocategorie:

- contratti d'appalto riferiti alle attività strumentali di valore superiore alle soglie UE, che vengono affidati mediante gara a evidenza pubblica europea, previa pubblicazione di un bando di gara o di un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione;
- contratti d'appalto di valore inferiore alle soglie UE o contratti d'appalto non riferiti alle attività strumentali di SEA di qualsiasi importo, che sono disciplinati da apposita "Procedura approvvigionamenti" interna a SEA.

Si segnala che il nuovo Codice dei contratti pubblici - D. Lgs. 36/23, efficace dal 1° luglio 2023, costituisce il nuovo riferimento normativo di gestione delle gare sopra soglia UE. Di conseguenza, nel 2023, si è operato nell'osservanza dei vincoli del precedente codice, e del nuovo.

Numero totale aggiudicatari

Nota: per aggiudicatari si intendono i fornitori che hanno eseguito almeno una prestazione nel periodo (anche su ordine d'acquisto già esistente).
Fonte: SEA

Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti è avvenuta sulla base dei criteri di qualificazione soggettivi, nonché afferenti la capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale degli stessi, nell'osservanza dei vincoli posti dai due codici, applicabile a SEA nella parte relativa ai settori speciali, nel pieno rispetto dei principi del Trattato UE. Con riferimento agli affidamenti "*core* sottosoglia" e *"no core"* la procedura interna prevede l'invito di almeno tre fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi in relazione alle caratteristiche specifiche del contratto da assegnare. Al fornitore affidatario del contratto, tra i vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali che è tenuto a osservare, viene richiesto, altresì, di rispettare la procedura SEA relativa al "Sistema di gestione ambientale e dell'energia". Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione del contratto, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa,

Anche nel 2023 è proseguito, in tutte le tipologie di gara, l'utilizzo di parametri ESG variabili in funzione del mercato di riferimento. In particolare:

- tutela ambientale e riduzione della *carbon footprint*;
- ottimizzazione energetica;
- utilizzo di prodotti a basso impatto ambientale e significativi tassi di riciclo;
- adesione a principi etici nella gestione della forza lavoro;
- riciclo materiali e relativo riuso;
- logistica con riduzione CO_2;
- utilizzo di imballaggi in materiale riciclato.

Inoltre, nelle gare strumentali sopra soglia, è stata prevista la sottoscrizione del Patto di Integrità da parte di tutti i partecipanti, in modo da rafforzare ulteriormente la loro adesione ai principi di leale concorrenza e gestione corretta della gara, cui si ispira il Gruppo SEA.

CAPITALE INTELLETTUALE

Risorsa immateriale attraverso cui l'azienda genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Include anche il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione.

Eccellenza nei processi e innovazione

SEA è impegnata a perseguire l'eccellenza nella gestione attraverso:

- la coniugazione tra generazione di valore economico e pubblica utilità, mediante la gestione e lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali efficienti, funzionali, accessibili e inclusive;
- la subordinazione delle proprie scelte a una attenta valutazione dell'impatto ambientale e l'impegno, anche attraverso programmi di ricerca e *partnership* internazionali, a individuare e progettare soluzioni innovative relativamente alla riduzione del consumo di risorse naturali e alla limitazione delle emissioni;
- l'orientamento all'innovazione, quale modalità elettiva di risposta alla crescente complessità che caratterizza la gestione del *business*;
- la ricerca di efficienza, intesa come attenzione alla migliore utilizzazione delle risorse aziendali e all'individuazione delle migliori condizioni per l'impiego delle stesse.

Progetti innovativi

Negli ultimi anni SEA ha avviato una serie di progetti centrati sulla tecnologia digitale quale fattore abilitante dell'incremento di efficacia ed efficienza dei processi operativi e della qualità dei servizi erogati a clienti e passeggeri. Di seguito alcuni dei progetti implementati:

Smart Security

Dopo l'installazione sullo scalo di Linate (primo aeroporto in Europa) di macchine EDS-CB *(Explosive Detection System for Cabin Baggage)* - dispositivi di nuova generazione che impiegano una tecnologia TAC in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio a mano senza che il passeggero debba estrarre i liquidi e gli apparati elettronici dal bagaglio stesso - nel 2023 sono state installate anche a Malpensa *Terminal* 1. Inoltre, i varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD *(Shoes Analizer Metal Detector)* che evitano ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. Tali innovazioni hanno abilitato una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicurato al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci.

Face boarding

Il sistema consente ai passeggeri di Linate (ITA Airways e Scandinavian Airlines) di effettuare i passaggi di sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale, al fine dello smaltimento delle code e della velocizzazione dei tempi e modalità di imbarco. Non è più necessario, infatti, esibire il passaporto e la carta di imbarco ai diversi *check point* presenti all'interno dell'aeroporto, ma si può procedere in modo più fluido ed efficiente semplicemente attraverso l'esposizione a *scanner* biometrici che operano nel pieno rispetto della *privacy*. I dati acquisiti vengono archiviati per un anno e non vengono utilizzati per fini commerciali.

Self-service Bag Drop

Si tratta di postazioni che permettono ai passeggeri di imbarcare i bagagli da stiva in totale autonomia riducendo i tempi di attesa e favorendo anche la *social distancing*. A Linate il sistema dispone di un'applicazione aggiuntiva che consente di effettuare tutte le operazioni direttamente dallo schermo del proprio *smartphone*, offrendo al passeggero un'esperienza completamente *touchless*.

Virtual Desk

Il sistema è in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addetti ai banchi informazioni con l'obiettivo di presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa. I passeggeri possono ottenere informazioni e parlare in video con un operatore reale ma che interagisce da una posizione remotizzata.

WI-FI

La connessione *wireless* ad alta velocità è gratuita per i passeggeri senza limiti di tempo. Con un semplice *click*, l'accesso è immediato e multilingua, privo di *login*, e consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente, ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

ChatBot

È l'assistente virtuale in grado di conversare simulando l'interazione umana 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 tramite diverse piattaforme. Utilizzando il *ChatBot* è possibile, conversando in linguaggio naturale, scoprire l'offerta di ristoranti e negozi, controllare lo status del volo e riceverne continui aggiornamenti, consultare le FAQ relative a diverse esigenze (per esempio al poter viaggiare con animali, alla tipologia del bagaglio a mano, al trasporto di liquidi o alle necessità dei Passeggeri a Ridotta Mobilità).

Website

Il *network* di siti SEA annovera 11 siti, che si possono raggruppare in 4 grandi macro-aree:

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanAirports
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

***Brand* e servizi**

ViamilanoParking
MilanoMalpensaBoutique

E-commerce

MilanAirports-shop
ClubSEA
Parkwing

Corporate

SeaMilano

Green Innovation

SEA è presente da tempo e attivamente all'interno dell'*Environmental Strategy Committee* e del *Technical and Operational Safety Committee* di ACI Europe, l'associazione europea degli aeroporti, prendendo parte anche a specifici gruppi di lavoro su temi ambientali di particolare impatto (rumore aeronautico) e *partner* del *network* NETLIPSE *(NETwork for the dissemination of knowledge on management and organization of Large Infrastructure ProjectS in Europe)*. In questi anni è stata rafforzata la presenza in campo europeo, promuovendo *partnership* progettuali con primari soggetti aeroportuali, territoriali e scientifici incentrati sulla gestione energetica, la gestione delle acque e l'evoluzione delle filosofie e delle procedure di manutenzione nonché dei sistemi di controllo dell'infrastruttura aeroportuale. Ciò contribuisce ad alimentare la necessaria dimensione internazionale di scambio e confronto delle *best practices* sulla gestione delle problematiche ambientali. SEA ha consolidato presso la Commissione Europea un posizionamento che la vede come soggetto aeroportuale più attivo insieme

a Aeroports de Paris e Royal Schipol Group nell'accesso ai programmi finanziati dalla Unione Europea, in particolare in ambito *Connecting Europe Facilities* (CEF).

SEA è coinvolta attualmente in progetti che fanno riferimento a tre diversi programmi dell'Unione Europea:

- CEF (sviluppo di infrastrutture aeroportuali per implementare i collegamenti ferroviari, ridurre gli impatti ambientali e aumentare la resilienza ai cambiamenti climatici);
- HORIZON (implementazione di soluzioni nei vari ambiti della filiera dell'idrogeno e dell'intermodalità);
- SESAR (sviluppo di soluzioni per l'aumento della capacità operativa del *network* aeronautico, riducendo gli impatti ambientali, sviluppo di soluzioni per l'*Advanced Air Mobility*).

Nell'ambito dei vari programmi, sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

FENIX: European FEderated Network of Information eXchange in Logistics

Il progetto, di durata quadriennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Il progetto si è concluso nel 2023 con lo sviluppo di quattro APP - *Smart Unload, Smart Truck, Smart Move* e *Smart Corridor* - legate alla piattaforma *Smart City* delle Merci.

PASS4CORE: Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY

Progetto che programma lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana. In particolare, per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la *Cargo City* di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. In particolare, sono previsti un parcheggio sicuro e attrezzato con sistemi di protezione, nonché un'adeguata offerta di servizi alla persona (docce, servizi igienici, *snack bar*) e in futuro di servizi tecnici per i mezzi (officina, gommista, lavaggio camion e in prospettiva sistemi innovativi di ricarica e rifornimento). Nel 2023 sono iniziati i lavori di predisposizione dell'area oggetto di intervento.

MXP-NLINE

Il progetto, in *partnership* con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal* 2 con la linea ferroviaria RFI del Sempione. I lavori di competenza SEA sono stati avviati e si concluderanno entro dicembre 2024.

Re-MXP: Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework

Il progetto ha l'obiettivo di innalzare la resilienza dell'aeroporto di Malpensa, rispetto ai cambiamenti climatici attraverso:

- miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni (interventi in 5 aree);
- *upgrades* del *Terminal* 1 per la mitigazione del rischio sismico (interventi in 6 lotti).

Verrà realizzato anche un sistema *"smart monitoring"* (monitoraggio sismico e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali. Le attività sono continuate nel corso del 2023 e i lavori previsti verranno conclusi entro il 2026.

U-ELCOME: U-space European COMmon dEpLoyment

Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto di beni e persone (i dimostratori riguarderanno in particolare il primo dei due ambiti). SEA si propone di sviluppare, seguendo le linee guida stabilite da ENAC, la definizione e pianificazione di casi d'uso per il trasporto merci da Malpensa *Cargo City* verso destinazioni strategicamente individuate in Lombardia. L'obiettivo è testare l'interoperabilità nello spazio aereo tra velivoli senza pilota e velivoli controllati tradizionalmente. Il progetto che coinvolge 51 *partner*, concentrati su 3 *cluster* (Italia, Spagna e Francia) è in corso e avrà una durata di 36 mesi (2022-2025).

eMAGO (electrification of Milan Airports' Ground Operations)

Il progetto rappresenta un significativo progresso nell'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di

energia sia a Linate che a Malpensa:

- l'implementazione di 84 *Aircraft Ground Power Units* (AGPU) per fornire energia agli aeromobili durante le operazioni di terra, dopo l'atterraggio e prima del decollo;
- l'installazione di 94 stazioni di ricarica elettrica, sia *air-side* che *land-side*, per alimentare i veicoli aeroportuali di SEA e degli *handlers*, oltre che ulteriori 100 prese di ricarica intelligenti - *Smart Power Sockets* - per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili *(Ground Support Equipment - GSE)*.

I lavori sono in corso di realizzazione e si concluderanno nel 2025.

ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement

Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di creare un *"Multimodal Traffic Management Ecosystem"* (MTME), basato su una *"Polycentric Multimodal Architecture"* (PMA), che fornisca strumenti e linee guida per l'ottimizzazione della gestione multimodale del traffico passeggeri e merci. La soluzione verrà testata in due *living lab*: l'aeroporto di Malpensa, per i passeggeri, e il porto di Herøya, per le merci. Nel corso del 2023, ha avuto inizio il potenziamento del sistema AOP *(Airport Operations Plan)* in uso a SEA, con l'inserimento di tre nuove funzionalità, due per l'aeroporto di Malpensa relative al monitoraggio dello stato delle autostrade e dei treni Malpensa Express, e una per l'aeroporto di Linate, relativa allo stato della Metropolitana. Il progetto si concluderà nel 2024.

OLGA: HOLystic & Green Airports

Il progetto, della durata di 60 mesi, risponde alla sfida della riduzione dell'impatto ambientale degli aeroporti e delle attività correlate al trasporto aereo nel suo complesso. L'ambizione del progetto è quella di accelerare la realizzazione di aeroporti sostenibili, cogliendo anche l'opportunità dell'eccezionale "vetrina" offerta dai giochi olimpici che si disputeranno prima a Parigi (nel 2024) e poi a Milano-Cortina (nel 2026) per dimostrare le iniziative sviluppate nel corso del progetto stesso. Il consorzio è guidato da Aéroport de Paris nel ruolo di *lighthouse*, mentre SEA partecipa con l'aeroporto di Malpensa nel ruolo di *fellows*, insieme agli aeroporti di Zagabria e Cluj. Per SEA il *Workpackage* di maggiore importanza, sia in termini di *effort* del personale che di investimenti, è quello dell'*"Energy"* che ha come protagonista l'idrogeno; SEA, con la collaborazione di SNAM e RINA-C, si è vincolata a disegnare il proprio *"green H2 hub"*, a installarlo e a testarne l'utilizzo. Nell'ambito di OLGA saranno sviluppate a Malpensa diverse iniziative; i progetti per rendere maggiormente sostenibile l'accessibilità all'aeroporto e favorire l'intermodalità del trasporto passeggeri e merci sono ricompresi nel *Work Package Transport Landside, access and multimodal* e riguardano:

- connessioni *low-carbon* tra aeroporti e città: è stato avviato uno studio sulla domanda di trasporto attesa in vista dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026 e sulle possibili nuove connessioni sostenibili attivabili tra l'aeroporto di Malpensa - *gate* intercontinentale di accesso per l'evento - e le *venues* dei giochi. Il progetto prevede anche lo *showcase* di un servizio di bus elettrico - alimentato con l'idrogeno *green* prodotto a Malpensa - che collegherà l'aeroporto con una delle sedi dei giochi;
- evoluzione del *MaaS* per i giochi olimpici di Milano-Cortina 2026: lo strumento sviluppato da SEA per la pianificazione degli spostamenti da/per gli aeroporti di Milano verrà ulteriormente integrato con una sezione dedicata ai giochi Olimpici, che fornirà ai passeggeri tutte le soluzioni di trasporto - anche intermodali e *green* - disponibili per raggiungere le *venues* olimpiche da Malpensa (e viceversa);
- ottimizzazione della capacità di trasporto merci su gomma da/per l'aeroporto: è stato avviato il progetto *"Truck Pooling" (Cargo export spare capacity optimization)*, grazie al quale verranno ottimizzati gli spazi sui camion che viaggiano da/verso la *Cargo City* di Malpensa; questa ottimizzazione della capacità permetterà di ridurre i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità che afferisce all'aeroporto e, di conseguenza, anche le emissioni di CO_2;
- trasporto merci via treno tra l'aeroporto e il centro città: è stato definito il progetto *SPOT Smart Parcels On Train* che consentirà il rapido trasporto di piccoli colli da Malpensa a Cadorna (e viceversa) con il Malpensa Express, utilizzando le corse passeggeri esistenti. Il servizio di consegna sarà rapido e affidabile, poiché non risentirà dei problemi di congestione che caratterizzano il trasporto su gomma e potrà sfruttare le corse esistenti, effettuate ogni 30 minuti in entrambe le direzioni, con un tempo di percorrenza di 37 minuti. Ciò contribuirà, inoltre, alla riduzione del numero di mezzi pesanti su strada e delle relative emissioni.

ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation

Il progetto aveva l'obiettivo di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere e attuare gli *operational improvement* individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici. È stata effettuata una attività di modellizzazione degli *operational improvement* selezionati che ha consentito una stima iniziale dell'impatto sugli *stakeholder* in termini di variazione dei costi operativi diretti, delle prestazioni umane e della sicurezza. Al termine del Progetto sono state definite tre *mitigation strategies* per l'implementazione di cinque diversi *operational improvement: Strategic Network Planning, Climate-Optimised Intermediate Stop Operations, Climate-Optimised Flight Planning, Flying Low and Slow, Engine-Off taxiing*. Le *mitigation strategies* sono state condensate in una serie di *recommendations* concise rivolte ai diversi *stakeholder* interessati. I lavori si sono conclusi nel 2023.

TH2ICINO (Towards H2ydrogen Integrated eConomies In NOrthern Italy)

Il progetto, della durata di 48 mesi, mira a sviluppare e dimostrare un ecosistema completo dell'idrogeno - *Hydrogen Valley* - che copra una geografia specifica, partendo dalle attività locali/regionali e includendo più fasi della catena del valore: dalla produzione allo stoccaggio, trasporto e *off-take*, per arrivare, in futuro, all'apertura del mercato ad altri *stakeholder* e utenti finali come le industrie (già esistenti nell'area). TH2ICINO sosterrà la diffusione di micro-economie dell'idrogeno sviluppando e dimostrando una *Hydrogen Valley* integrata da 6 casi d'uso replicabili, tra i quali l'area focalizzata intorno all'Aeroporto di Malpensa che ha il proprio punto di forza nell'impianto di produzione e distribuzione dell'idrogeno previsto dal progetto OLGA. Il maggiore impegno di SEA riguarda l'*Off-takers' Evolution* che la vede impegnata:

- nella definizione della *baseline* della domanda di idrogeno partendo dall'attuale scenario dei trasporti (mezzi disponibili, percorsi, logistica, ecc.);
- nella partecipazione alla creazione di un *Technical Plan* per il *retrofitting* dei mezzi dei singoli *use case*;
- nel *retrofitting* di alcuni mezzi di piazzale e relativa valutazione dell'impatto degli stessi;
- nel test del *decision support tool* per la gestione delle attività di *retrofitting*.

ALRIGH2T (Airport-Level DemonstRatIon of Ground refuelling of Liquid Hydrogen for AviaTion)

Il progetto, della durata di 48 mesi, nasce da un'iniziativa di ENEA con l'obiettivo di capitalizzare il lavoro di OLGA e di TH2ICINO. L'obiettivo è la realizzazione di un sistema dimostratore di rifornimento H2 per aeromobili che potrebbe essere realizzato a Malpensa per soluzione *refuel in to airplane* e a Parigi per una soluzione *tank swap*.

Urban Air Mobility

Il progetto riguarda l'implementazione di un nuovo sistema di trasporto aereo che consentirà il trasferimento di persone e merci con l'utilizzo di velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL) instradati in specifici corridoi aerei. Con la *Urban Air Mobility*, SEA vuole contribuire allo sviluppo degli aeroporti di Milano in chiave di sostenibilità ambientale, innovazione e *seamless passenger experience*.

Questi servizi introdurranno una nuova dimensione della mobilità aerea a livello urbano, regionale e nazionale, offrendo un'alternativa alla mobilità terrestre, oggi fortemente congestionata, e promuovendo l'innovazione tecnologica e la transizione verso sistemi di mobilità più sostenibili in termini di riduzione dei tempi di viaggio, dei consumi e delle emissioni inquinanti. I servizi di *Urban Air Mobility* rappresenteranno una modalità innovativa e sostenibile di accesso agli aeroporti di Milano e contribuiranno in tal modo alla decarbonizzazione e al decongestionamento della viabilità di accesso agli scali, arricchendo le opzioni di accessibilità di superficie esistenti e integrandosi con le stesse, favorendo l'intermodalità.

Al fine di abilitare i primi servizi di *air taxi* di collegamento tra città e aeroporto, nell'ultimo biennio SEA ha realizzato una serie di studi e analisi volti ad approfondire la conoscenza del settore, comprendere il contesto normativo, definire il proprio ruolo e le opzioni di ingresso nel mercato; questi approfondimenti hanno permesso a SEA di definire la propria strategia per lo sviluppo della *Urban Air Mobility*, che consiste nella graduale implementazione della rete di vertiporti.

ACCORDI E INIZIATIVE SEA PER LA ROADMAP ALL'IDROGENO NEI PROCESSI AEROPORTUALI

L'accordo siglato con Airbus nel 2022, che ha riguardato studi di fattibilità finalizzati nel breve periodo alla realizzazione di un *hub* per il rifornimento di idrogeno per uso non aeronautico, nonché alla pianificazione di

infrastrutture per l'uso di idrogeno nell'aviazione nel lungo periodo, si sta sviluppando in un sistema di iniziative di SEA sul tema idrogeno.

Attraverso i progetti finanziati dell'unione europea SEA sta collaborando per sviluppare modelli di *governance* per le *hydrogen valley*, prototipi di veicoli aeroportuali a idrogeno (Progetto TH2ICINO), sistemi di produzione idrogeno verde per autotrazione *on-site* (OLGA), dimostratori per i processi di *refuelling* aeronautico con idrogeno liquido (ALRIGH2T).

Questo impegno trasversale ha poi trovato un riconoscimento nel coordinamento del *workgroup aerodromes*, nell'ambito della *Alliance for Zero Emission Aviation*, affidato a SEA per conto di ACI Europe; con questa iniziativa la Commissione Europea - DG Difesa e Spazio intende definire la *roadmap* sull'aviazione con propulsione elettrica e a idrogeno nelle loro varie declinazioni tecniche.

Tutte queste attività sono viste da SEA come essenziali per sé e per l'industria aeroportuale, perché, pur focalizzate su sviluppi tecnologici di medio e lungo periodo, richiedono a breve che la pianificazione delle infrastrutture aeroportuali inizi a integrare le esigenze che ne deriveranno, in termini di infrastrutture per la fornitura dei nuovi vettori energetici, di spazi per gli impianti di trattamento, stoccaggio e distribuzione, sollecitando proattivamente lo sviluppo della necessaria normativa da parte degli enti europei e nazionali (EASA, ENAC, ecc.).

Sistemi di gestione certificati

L'implementazione di prassi gestionali orientate al miglioramento continuo in SEA passa anche per l'adozione di un ampio set di sistemi di gestione certificati, che abbracciano gli ambiti della qualità, della sicurezza, dell'ambiente e del sociale.

Sistemi di gestione certificati di SEA

Environment	***Safety***	***Social***	***Quality***	***Governance***
Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level [1] ISO 14001 [2] ISO 50001 [3] BREEAM in Use [9]	ISO 45001 [4]	Family Audit [8] ISO 27001:2013 [7]	ISO 9001:2015 [5]	ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System [6]

[1] *Promossa da ACI Europe per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO_2. In conseguenza della pandemia Covid-19 la certificazione è stata automaticamente confermata sino al 2021.*

[2] *Sistema di Gestione Ambientale finalizzato a individuare, controllare e monitorare le performance dell'organizzazione.*

[3] *Standard internazionale per la gestione dell'energia, che focalizza l'attenzione sul rendimento energetico dell'organizzazione e richiede che la promozione dell'efficienza energetica sia considerata lungo tutta la catena di distribuzione dell'organizzazione.*

[4] *Sistema di gestione che permette di garantire un adeguato controllo riguardo alla Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.*

[5] *Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.*

[6] *Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.*

[7] *Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.*

[8] *Certificazione per l'impegno sul work-life balance.*

[9] *Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).*

OUTPUT

OUTPUT

L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende quindi non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche progetti e iniziative che sono andate in direzione di un consolidamento della cittadinanza sociale.

Performance competitive delle attività aviation Aviazione Commerciale

SISTEMA

Nel 2023 il sistema aeroportuale di Milano rappresentato dagli aeroporti di Linate e Malpensa ha gestito 35,3 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 e in linea con il 2019. Per quanto concerne l'attività *cargo*, che nel 2023 ha registrato 667 mila tonnellate di merce, si rilevano una riduzione del -7% rispetto all'anno precedente e un incremento del +21% nel confronto con il 2019. In termini di movimenti (passeggeri e *cargo*) nel 2023 sono stati gestiti complessivamente 279 mila movimenti, in crescita del +9% vs. 2022 e in riduzione del -5% vs. 2019; sul totale dei movimenti gestiti, il 90% è riconducibile ad attività passeggeri e il 10% ad attività *cargo*. Infine, prendendo come riferimento l'indicatore delle WLU *(work load unit)*, nel 2023 sono state registrate 42 milioni di WLU, in crescita rispettivamente del +16% e del +3% nel confronto con il 2022 e il 2019: rapportando l'andamento delle WLU con l'evoluzione dei movimenti (vs. 2019) si osserva che le WLU unitarie per movimento sono aumentate, con effetti positivi in termini di contenimento dell'impronta acustica e dell'inquinamento atmosferico generato (a parità di flotta utilizzata o altre condizioni).

Principali indicatori di traffico di aviazione commerciale

	Passeggeri			Merci (ton.)			WLU (K)			Movimenti (n.)		
	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %
Malpensa	25.891.407	21.213.970	22,0	665.655	715.497	-7,0	32.610	28.427	14,7	195.587	180.568	8,3
Linate	9.372.429	7.669.173	22,2	1.537	1.679	-8,4	9.393	7.693	22,1	83.813	75.388	11,2
Sistema	35.263.836	28.883.143	22,1	667.192	717.177	-7,0	42.004	36.119	16,3	279.400	255.956	9,2

Nota: i dati non comprendono i transiti; WLU=passeggeri + merci e posta in quintali
Fonte: SEA

A livello di distribuzione del traffico per area geografica, la regione che genera il maggior numero di passeggeri è quella europea (14,9 milioni), seguita dal mercato domestico (9,9 milioni) e da quello *extra* europeo (5,8 milioni). Il mercato di lungo raggio nel 2023 ha rappresentato 4,7 milioni di passeggeri: in particolare, la prima area di destinazione per volume di passeggeri è il Medio Oriente, seguito da America del Nord, Asia, Africa e Centro/Sud America.

Distribuzione del traffico passeggeri per area geografica (% vs. 2022)

Area geografica	Mln	%
Italia	9,9	+2
Europa	14,9	+25
Extra-Europa	5,8	+34
Medio Oriente *	1,8	+44
America del Nord *	1,4	+33
Asia *	0,9	+281
Africa *	0,3	+59
Centro/Sud America *	0,3	+31

** Traffico lungo raggio (>3.500 Km)*
Fonte: SEA

Nel confronto con i principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Italia e in Europa, Milano si colloca rispettivamente al secondo e al nono posto per volumi di passeggeri gestiti: nella rappresentazione grafica che segue, oltre al numero dei passeggeri gestiti nel 2023 (che include i passeggeri in transito, da cui la differenza di +0,1 milioni di pax rispetto al valore riportato nella tabella), sono esposte le percentuali di recupero rispetto al 2019 (anno pre-crisi).

Ranking dei principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Europa

Nota: valori in milioni di passeggeri; il dato esposto include i passeggeri in transito
Fonte: ACI Europe

MALPENSA

L'aeroporto di Malpensa nel corso del 2023 ha gestito 25,9 milioni di passeggeri, in crescita del +22% rispetto al 2022 e in contrazione del -10% rispetto al 2019 (la flessione rispetto al 2019 è riconducibile alla chiusura temporanea - dal 27 luglio al 26 ottobre 2019 - dell'aeroporto di Linate, con contestuale trasferimento delle attività su Malpensa). In termini di distribuzione del traffico per area geografica, emerge che il segmento *Europe* detiene la quota di mercato maggiore con il 43% dei passeggeri gestiti nel 2023, in crescita di +2% rispetto al 2022 e in riduzione di -1% rispetto al 2019. Seguono il mercato *extra Europe* con il 20% dei passeggeri gestiti nel 2023 (in incremento di +2% sia rispetto al 2022 sia rispetto al 2019), il *Domestic* con il 19% (in riduzione di -8% rispetto al 2022 e di -1% rispetto al 2019) e il *Long Haul* con il 18% (in aumento di +4% rispetto al 2022 e in linea con il 2019).

Il numero dei vettori dedicati all'attività passeggeri nel 2023 è stato pari a 95 (sono considerati tutti i vettori che nel 2023 hanno effettuato almeno 10 movimenti) e il numero delle destinazioni raggiunte è stato pari a 187 (sono state considerate tutte le destinazioni - in termini di aeroporti - con almeno 1.000 passeggeri trasportati nel 2023).

Passeggeri per area geografica (%)

Area geografica	2023	2022
Domestico	19	27
Internazionale di cui	81	73
Europa	*43*	*41*
Extra-Europa	*20*	*18*
Long Haul	*18*	*14*

N. Vettori e destinazioni

	2023	2022
Vettori	95	88
Destinazioni	187	180

Nel 2023 sono stati registrati 169 mila movimenti passeggeri, in aumento del +13% rispetto al 2022 e in riduzione del -21% rispetto al 2019. Tale attività è ripartita tra movimenti diurni e notturni rispettivamente nella misura del 92% e dell'8%.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		*Cargo*		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	74.085	65.218	7.688	9.688	81.773	74.906
Partenza Diurni	80.919	71.937	6.839	9.226	87.758	81.163
Arrivo Notturni	10.230	9.234	5.786	6.147	16.016	15.381
Partenza Notturni	3.391	2.509	6.649	6.609	10.040	9.118
Totale	**168.625**	**148.898**	**26.962**	**31.670**	**195.587**	**180.568**

** (06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)*
Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Passeggeri in arrivo	2.552.358	2.912.211	10.414.928	7.696.965	12.967.286	10.609.176
Passeggeri in partenza	2.522.896	2.871.522	10.401.225	7.733.272	12.924.121	10.604.794
Totale passeggeri	**5.075.254**	**5.783.733**	**20.816.153**	**15.430.237**	**25.891.407**	**21.213.970**

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Nazionali	5.075.254	5.783.733	10.332	3.867	5.085.586	5.787.600
Internazionali	13.574.729	10.775.002	52.105	33.746	13.626.834	10.808.748
Intercontinentali	7.241.424	4.655.235	109.923	84.524	7.351.347	4.739.759
Totale	**25.891.407**	**21.213.970**	**172.360**	**122.137**	**26.063.767**	**21.336.107**

Fonte: SEA

LINATE

L'aeroporto di Linate ha gestito 9,4 milioni di passeggeri nel 2023, pari al +22% rispetto all'anno precedente e al +43% rispetto al 2019, anno in cui - come anticipato - lo scalo è stato oggetto di lavori di manutenzione che ne hanno comportato la chiusura tra il 27 luglio e il 26 ottobre. A contribuire all'incremento dei passeggeri gestiti rispetto al 2019, oltre a un aumento dei movimenti operati, è stata anche la capacità media offerta in termini di posti a movimento: tale indicatore nel 2023 si è attestato allo stesso valore dell'anno precedente (156 posti a movimento), mentre, nel confronto con il 2019, è cresciuto del +13%. Il *load factor* medio annuo, pari al 72%, risulta in aumento sia rispetto al 2022 (+66%) sia rispetto al 2019 (+68%).

Il traffico gestito a Linate, aeroporto dal quale non possono essere operati voli verso destinazioni *extra*-UE locate a una distanza ortodromica superiore ai 1.500 km, vede la prevalenza del segmento *Domestic* (con una quota di passeggeri del 51%, costante rispetto al 2022 e al 2019), seguito dalle mete in area *Europe* (41% nel 2023, valore invariato rispetto al 2022 e in crescita di +7% rispetto al 2019) e, in misura minore, da quelle in area *extra Europe* (8% del totale, come nel 2022 e in riduzione di -7% rispetto al 2019).

Nel 2023 sono state offerte da Linate 44 destinazioni operate da 21 vettori con attività passeggeri, che si confrontano con un'offerta di 43 destinazioni e 18 vettori nel 2022 e 44 destinazioni e 15 vettori nel 2019.

Passeggeri per area geografica (%)

Area geografica	2023	2022
Domestico	51	51
Europa	41	41
Extra-Europa	8	8

N. Vettori e destinazioni

	2023	2022
Vettori	21	18
Destinazioni	44	43

I movimenti gestiti nel 2023 sono stati pari a 84 mila, in incremento del +11% rispetto al 2022 e del +20% rispetto al 2019. Di questi, la quasi totalità si configura come attività diurna (97%).

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		*Cargo*		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	40.246	36.455	6	2	40.252	36.457
Partenza Diurni	41.428	37.438	6	2	41.434	37.440
Arrivo Notturni	1.656	1.239	-	-	1.656	1.239
Partenza Notturni	471	252	-	-	471	252
Totale	**83.801**	**75.384**	**12**	**4**	**83.813**	**75.388**

**(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)*
Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Passeggeri in arrivo	2.420.257	1.953.385	2.282.738	1.876.992	4.702.995	3.830.377
Passeggeri in partenza	2.385.623	1.949.212	2.283.811	1.889.584	4.669.434	3.838.796
Totale passeggeri	**4.805.880**	**3.902.597**	**4.566.549**	**3.766.576**	**9.372.429**	**7.669.173**

Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Nazionali	4.805.880	3.902.597	273	148	4.806.153	3.902.745
Internazionali	4.566.549	3.766.576	1.644	535	4.568.193	3.767.111
Totale	**9.372.429**	**7.669.173**	**1.917**	**683**	**9.374.346**	**7.669.856**

Fonte: SEA

Traffico Merci

I volumi di merce gestiti nel 2023 ammontano a 667 mila tonnellate, in flessione del -7% rispetto al 2022 e in aumento del +21% rispetto al 2019. L'attività *cargo* afferisce a tre segmenti di traffico principali: *freighter*, espresso e *belly*. Il principale contributo al totale delle merci processate è stato dato dal segmento espresso (39% del totale, in riduzione di -2% rispetto al 2022 e in crescita di +29% rispetto al 2019), seguito dal *freighter* (39% del totale, pari a -6% rispetto al 2022 e a -20% rispetto al 2019 in termini di quota di mercato). Infine, il segmento *belly*, (in particolar modo su destinazioni di lungo raggio), ha incrementato il proprio peso sul totale delle merci raggiungendo il 22% nel 2023, in aumento di +7% rispetto al 2022 ma ancora al di sotto del 2019 (-10%).

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese

Per tipologia di traffico (%)

	2023	2022
Freighter	39	45
Belly	22	15
Espresso	39	41

Import/Export (%)

	2023	2022
Import	46	45
Export	54	55

N. vettori

	2023	2022
Vettori	36	37

Nella tabella di seguito sono riportati i quantitativi di merce gestita nel 2023 nel confronto con il 2022: ne risulta che le merci trasportate dagli aeromobili a configurazione mista, passeggeri + merci, pari nel 2023 a 146 mila tonnellate, sono in aumento del +38% rispetto all'anno precedente. Di contro il segmento *all cargo*, composto da *freighter* + espresso, con 521 mila tonnellate di merce decresce del -15% rispetto al 2022. Tale andamento del traffico merci è guidato, in modo prevalente, dall'aeroporto di Malpensa: nel 2023 le merci transitate presso l'aeroporto di Linate riflettono lo 0,2% del totale delle merci a livello di sistema.

Merci in arrivo e partenza (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo	227.254	272.630	78.500	51.680	305.754	324.311
Partenza	293.644	338.676	67.794	54.189	361.439	392.866
Totale	**520.898**	**611.306**	**146.294**	**105.869**	**667.193**	**717.177**

Fonte: SEA

Per quanto riguarda il numero dei movimenti *cargo* (generati dai segmenti *freighter* ed espresso) nel 2023 sono stati operati 27 mila movimenti, in flessione del -15% rispetto al 2022 e in aumento del +119% rispetto al 2019. Tale attività è ripartita tra movimenti diurni e notturni rispettivamente per il 54% e il 46%.

Numero di movimenti cargo diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

	2023	2022
Arrivo Diurni	7.688	9.688
Partenza Diurni	6.839	9.226
Arrivo Notturni	5.786	6.147
Partenza Notturni	6.649	6.609
Totale	**26.962**	**31.670**

**(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)*
Fonte: SEA

Nel confronto con i principali aeroporti e sistemi aeroportuali in Italia e in Europa per volumi di merci movimentate, Milano si colloca al primo posto in Italia e al quinto posto in Europa: nel grafico riportato di seguito, oltre alle merci gestite nel 2023, sono esposte le percentuali di recupero rispetto al 2019 (anno pre-crisi).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci (.000 ton)

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività - Sistema

Il traffico passeggeri nel 2023 è stato caratterizzato da una netta ripresa del segmento del lungo raggio (porzione di mercato maggiormente penalizzata dalle restrizioni ai viaggi imposte per contenere la pandemia), in particolare su Asia, Medio Oriente e Nord America.

I collegamenti di lungo raggio (nuovi e incrementali) che sono stati attivati da Malpensa nel corso del 2023 hanno impattato le aree geografiche di seguito riportate.

Asia

Nel 2023 la capacità (posti offerti) verso la Greater China (Hong Kong e Taiwan inclusi) è progressivamente aumentata, sino a raggiungere un incremento di quasi il +25% rispetto al 2019 nel mese di dicembre con un'offerta media di 30 frequenze settimanali. In particolare, Air China ha riattivato i due voli giornalieri su Pechino e Shanghai e rafforzato il nuovo collegamento su Wenzhou, per un totale complessivo a fine 2023 di 18/7; Eva Air (Taiwan) dal mese di maggio ha raddoppiato l'offerta su Malpensa, raggiungendo i 4/7; Hainan su Shenzhen e Juneyao su Zhengzhou completano l'offerta commerciale con 5 frequenze settimanali complessive a regime. Il bilaterale sottoscritto a inizio 2019 tra Italia e Cina ha permesso l'apertura dei nuovi collegamenti da parte dei vettori cinesi e quindi di incrementare il numero dei voli settimanali.

Le ulteriori attivazioni avvenute nel 2023 riguardano il ritorno di Air India su Delhi dal mese di febbraio e gli incrementi di frequenze da parte di Korean Air (Seoul) e Cathay Pacific (Hong Kong). Tra le novità del 2023 si segnalano i collegamenti di Neos su Amritsar (India) e da fine anno anche un collegamento su Phuket (Thailandia).

Medio Oriente

Nel corso del 2023 sono stati registrati incrementi di frequenze da parte di Etihad Airways (Abu Dhabi) e Qatar Airways (Doha) per un totale di +8/7; anche Gulf Air ha aumentato da cinque a sette i collegamenti settimanali sul Bahrain, offrendo nella *summer season* due voli settimanali su Nizza (volo co-terminalizzato) con diritti di quinta libertà.

Nord America

La capacità sul Nord America si conferma ampia e diversificata con circa 50 voli settimanali su New York operati da sette compagnie, oltre ai voli su Montreal/Toronto, Chicago e Atlanta; le ottime *performance* registrate durante la stagione estiva 2023 hanno indotto Delta Airlines a prolungare il volo su Atlanta anche per la stagione invernale.

Altre aree geografiche

Ulteriori nuove attivazioni o incrementi di operativo da parte di vettori *legacy* riguardano l'operativo di SAS (Bergen e Stoccolma), Air Baltic (Tampere) per la *summer*, Cyprus Airways (Larnaca), Flyone (Chisinau) e LOT (Rzeszow).

Nel comparto *low cost*, easyJet ha introdotto nuovi voli su Parigi Beauvais, Lourdes, La Coruña, Birmingham e Comiso. Il *network* della stagione estiva ha servito circa 60 destinazioni, operando circa 70 partenze medie giornaliere (dalla fine del mese di maggio 2023 il vettore ha operato dal *Terminal* 2 di Malpensa). Per quanto riguarda Wizz Air, nel corso del 2023 ha incrementato l'offerta sul medio/lungo raggio con i collegamenti su Riyadh (che si aggiungono a Jeddah, destinazione avviata nel dicembre 2022), Giza e Hurghada. Infine, Ryanair ha ampliato il *network* da Malpensa con i nuovi voli su Kos e Zadar (destinazioni estive), Trapani, Lanzarote e Bruxelles Charleroi.

Infine, presso l'aeroporto di Linate, la disponibilità di *slots* durante il fine settimana ha consentito l'ampliamento dell'offerta con i voli di Finnair su Helsinki, Lumiwings su Foggia, Luxair su Lussemburgo e - per i mesi di settembre e ottobre - con il collegamento settimanale sulla Corsica operato da Air Corsica. Sono stati, inoltre, introdotti due nuovi collegamenti bi-giornalieri gestiti con oneri di servizio pubblico su Trieste (operato da ITA) e Ancona (operato da Aeroitalia).

ACCORDI BILATERALI - SISTEMA

Nel corso del 2023 l'attività dell'Italia in tema di accordi bilaterali con Paesi terzi ha riguardato:

- nel mese di maggio, la sottoscrizione di un accordo bilaterale con l'Uruguay che prevede 14 frequenze passeggeri settimanali e frequenze illimitate per il *cargo*. Anche se l'Uruguay non ha proprie compagnie aeree, può comunque designare a operare compagnie appartenenti ai Paesi LACAC *(Latin American Civil Aviation Commission)*, sia pure a certe condizioni: l'accordo comprende anche facoltà d'esercizio di alcuni diritti di quinta libertà;
- nel mese di luglio, l'effettuazione di consultazioni con l'Angola, che hanno conseguito l'obiettivo di aggiornare e ampliare un accordo alquanto obsoleto, definendo un più alto livello di capacità operabile, di scali e di compagnie designate;
- nel mese di dicembre, la sottoscrizione di un accordo con la Libia, al fine di definire la cornice per la ripresa del traffico tra i due paesi e per recepire, tra l'altro, la clausola di designazione comunitaria.

Ulteriori importanti risultati sono stati ottenuti durante i negoziati aeronautici bilaterali che le autorità italiane hanno concluso durante l'evento ICAN *(ICAO Air Services Negotiation)* svoltosi a Riyadh agli inizi di dicembre 2023:

- ulteriore liberalizzazione degli accordi con Arabia Saudita, Brasile e Kuwait. Tali esiti sono prioritari in termini di sviluppo per l'aeroporto di Malpensa, poiché i rispettivi accordi erano prossimi alla saturazione della capacità operabile sulle rotte in questione;
- aggiornamento, con ampliamento delle frequenze operabili, di alcuni accordi che non presentano criticità immediate (Bahrain, Egitto, Kenya, Regno Unito) ma che potrebbero evidenziarne in futuro: infatti, benché allo stato attuale l'offerta di connessioni verso tali destinazioni sia entro le soglie fissate dagli accordi esistenti, l'incremento dei movimenti ammessi aumenta la possibilità di soddisfare la domanda emergente nel medio periodo;
- discussione di un aggiornamento (non ancora perfezionato) dell'accordo con il Senegal (incremento frequenze passeggeri e *cargo*);
- stipula di intese, di prevalente significato politico, con due Paesi terzi con i quali non esistevano accordi aeronautici e che non presentano per ora rilevanti potenzialità di mercato: Sierra Leone e Zimbabwe.

La collaborazione con ENAC ha favorito l'acquisizione dei diritti di quinta libertà a beneficio della compagnia del Bahrain, Gulf Air, sulle rotte Milano-Nizza e Milano-Ginevra, la prima delle quali già operata con successo nella stagione estiva con due frequenze settimanali.

AVIAZIONE GENERALE

Nel corso del 2023 SEA Prime ha gestito 65 mila passeggeri di aviazione generale, in crescita del +6% rispetto al 2022 e del +30% rispetto al 2019. Il traffico si è distribuito nella misura dell'80% presso l'aeroporto di Linate e del restante 20% a Malpensa: tale ripartizione risulta essere valida sia in termini di passeggeri gestiti che di movimenti operati. La ripresa del traffico internazionale e lo sviluppo di operatori basati a Linate hanno determinato una crescita della dimensione media degli aeromobili, che nel 2023 si è attestata a livello di sistema a 17,3 tonnellate (mtow), in aumento del +3,6% rispetto al 2022 e del +4,2% rispetto al 2019. Anche gli eventi in presenza hanno contribuito positivamente al traffico operato nel 2023: la *Design Week* ad aprile e il Gran Premio di Monza e la *Fashion Week* a settembre.

Principali indicatori di traffico di aviazione generale

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			WLU (K)		
	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %	2023	2022	Δ %
Malpensa	6.371	6.058	5,2%	12.947	11.545	12,1%	12.947	11.545	12,1%
Linate	27.510	26.568	3,5%	52.438	50.121	4,6%	52.438	50.121	4,6%
Sistema	**33.881**	**32.626**	**3,8%**	**65.385**	**61.666**	**6,0%**	**65.385**	**61.666**	**6,0%**

Nota: i dati non comprendono i transiti; WLU=passeggeri + merci e posta in quintali
Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Arrivo Diurni	16.389	15.773	14	12	16.403	15.785
Partenza Diurni	16.536	15.952	15	14	16.551	15.966
Arrivo Notturni	489	490	1	1	490	491
Partenza Notturni	437	384	0	0	437	384
Totale	**33.851**	**32.599**	**30**	**27**	**33.881**	**32.626**

**(06:00 - 22:59 diurno | 23:00 - 05:59 notturno)*
Fonte: SEA

I movimenti gestiti nel 2023 sono stati pari a 34 mila, in incremento del +4% rispetto al 2022 e del +38% rispetto al 2019. Di questi, oltre il 97% si configura come attività diurna.

Competizione diretta e indiretta

COMPETIZIONE DIRETTA

Analizzando il grado di dipendenza degli aeroporti nei confronti delle compagnie aeree (sintetizzato dall'indice di concentrazione Herfindahl-Hirschman - HHI, che raggiunge un valore pari a 10 mila nel caso in cui l'offerta di un aeroporto sia completamente in mano ad una sola compagnia) emerge come l'aeroporto di Malpensa sia lo scalo europeo con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 16,8% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Lisbona, Parigi, Barcellona o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2022	2021	2020
Indice HH su ASK	712	710	537
N. vettori	76	65	87
Indice di entropia su ASK	1,38	1,35	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	52,8	51,5	41,8
Quota % di ASK del 1° vettore	16,8	15,9	14,9

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

La competizione diretta è misurata anche da un diverso indicatore, denominato indice di entropia (H), che viene calcolato (anch'esso in termini di ASK o di posti) come se la quota d'offerta dell'aeroporto fosse equamente suddivisa tra tutte le compagnie presenti. Pertanto, valori bassi di questo indice definiscono situazioni in cui l'offerta di traffico di un aeroporto è altamente concentrata. Anche utilizzando questo indice, Malpensa risulta tra quelli che in Europa esibiscono la minor dipendenza da singole compagnie aeree.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2022	2021	2020
Indice HH su ASK	3.190	3.338	4.815
N. vettori	19	22	15
Indice di entropia su ASK	0,78	0,79	0,57
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	79,3	77,3	90,0
Quota % di ASK del 1° vettore	54,5	56,3	68,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

Lo scalo di Linate mostra invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto al Malpensa, a causa della presenza significativa di ITA Airways, che comunque riduce la propria quota di ASK al 54,5% (dal 56,3% dell'anno precedente) e perde la connotazione di scalo italiano maggiormente soggetto ad un solo vettore in termini di ASK, ad appannaggio di scali come Bergamo e Pisa (entrambi dominati da Ryanair).

COMPETIZIONE INDIRETTA

Il livello di competizione indiretta è riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione.

Evoluzione del livello di competizione indiretta di Milano Malpensa

	2022	2021	2020
N. scali vicini	3	3	3
N. rotte in competizione indiretta	85	78	86
ASK competitor/ASK in competizione	1,03	1,09	1,0

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

Il concetto di "vicinanza", relativo sia agli aeroporti di partenza sia a quelli di destinazione, riguarda localizzazioni entro i 110 km. L'esposizione di un aeroporto alla competizione indiretta rappresenta uno degli elementi che porta a mettere in discussione la visione dell'aeroporto come monopolio naturale.

A livello europeo l'area attorno a Londra contiene un elevato numero di aeroporti attivi, quindi di competizione indiretta. Quasi tutte le rotte verso l'Europa in partenza da Heathrow hanno delle alternative indirette.

La competizione indiretta è rilevante anche nell'area lombarda attorno a Milano. Da Malpensa il 95,9% dell'offerta di rotte con destinazione europea è soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio. L'aeroporto di Malpensa è collocato al 4° posto europeo, dopo Stansted, Heathrow e Paris Orly, per intensità di competizione indiretta. Il rapporto tra il volume d'offerta alternativa degli aeroporti territorialmente concorrenti (tra cui Linate) e l'offerta dello scalo relativa alle tratte sottoposte a concorrenza è superiore all'unità.

Safety Aeronautica

Negli aeroporti di Milano è attivo un efficace *Safety Management System* (SMS), validato e controllato anche da ENAC, per garantire in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio attraverso il mantenimento delle infrastrutture di volo e degli impianti, dei processi e procedure operative e della formazione del personale coinvolto. Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del *Safety Management System* sono trattati mensilmente nei *Safety Board* e nei *Safety Committee* di Linate e di Malpensa, garantendo una completa e diffusa trattazione dei temi di sicurezza delle operazioni. La partecipazione attiva di tutti gli operatori aeroportuali, compagnie aeree, enti istituzionali e soggetti attori delle differenti attività presenti nei due aeroporti, permette un ampio confronto e un costruttivo dibattito sulle principali tematiche trattate. Per monitorare l'efficacia del *Safety*

Management System aeroportuale utilizziamo alcuni elementi quantitativi riferiti sia a Linate sia a Malpensa. Gli indicatori dei principali eventi riscontrati negli scali di SEA non hanno evidenziato particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di *safety aeronautica*. Di seguito l'incidenza percentuale di tre indicatori significativi rispetto ai GSR *(Ground Safety Report)* ricevuti. I GSR ricevuti nel 2023 sono stati rispettivamente 1.042 per Malpensa (988 nel 2022) e 541 per Linate (402 nel 2022).

Gli indicatori presentano un lieve incremento del danneggiamento aeromobili dovuto soprattutto a fenomeni atmosferici esterni e agli *handlers* e delle mancate precedenze che non hanno comportato risvolti significativi in termini di *safety* mentre si segnala il miglioramento dei dati relativi al FOD. L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto alla ripresa del traffico aereo del 2023 rispetto al rallentamento degli anni precedenti a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di *safety* aeronautica

WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal "Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici" e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall'ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti ad *audit* sia da parte dell'autorità sia del personale interno. Gli aspetti relativi al tema specifico del *bird strike* sono trattati nella Circolare ENAC APT-01B "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti", in linea con le disposizioni ICAO Annex 14. Sia il Piano sia la Procedura Operativa si attengono alle linee guida della circolare, garantendo una costante attività di monitoraggio e di allontanamento di uccelli e di fauna dal sedime. Particolare attenzione è riservata all'area di manovra con l'utilizzo di moderne attrezzature messe a disposizione dal mercato internazionale. A supporto di questa attività SEA si avvale della società BCI (*Bird Control Italy, leader* del settore di prevenzione del *bird strike*, che svolge la propria attività nella maggior parte degli aeroporti nazionali). Tutti gli interventi effettuati sono documentati con i *bird strike monitoring form* e con i *bird strike reporting form* alimentando un database gestito attraverso un programma *software* chiamato *"Bird Strike Management System"*.

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Malpensa			Linate		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Wildlife Strike [1]	3,9	3,3	8,5	4,4	3,6	5,0
Wildlife Strike [2]	0,10	0,09	0,26	0,09	0,10	0,09

[1] *Rateo annuale per 10.000 movimenti.*

[2] *Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.*

Fonte: SEA

Nel 2023 si registra un aumento dei valori assoluti e dei relativi ratei rispetto all'anno precedente mentre il valore di BRI2 rimane allineato al 2022 in quanto su entrambi gli scali sono aumentati il numero di movimenti, gli avvistamenti da parte degli operatori BCU e non si è registrato nessun impatto con danno agli aeromobili.

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

La strategia di crescita intrapresa da SEA prevede lo sviluppo del sistema aeroportuale milanese verso un modello sempre più sostenibile e orientato alla qualità del servizio. Per mantenere il sistema aeroportuale milanese a livelli di eccellenza, SEA si è dotata da tempo di processi che favoriscano l'adozione di soluzioni innovative, di natura organizzativa o tecnologica, per il miglioramento dell'operatività di tutti i processi e servizi, dell'impatto sull'ambiente, della sicurezza di passeggeri e operatori.

In particolare, il gruppo SEA ha individuato la qualità dei servizi offerti e la soddisfazione dei passeggeri, quali i fattori di priorità strategica, ponendo il passeggero al centro della propria azione.

Per questo SEA si impegna costantemente a valorizzare, conoscere e anticipare i bisogni e le aspettative dei passeggeri, sempre in evoluzione, migliorando ogni aspetto della loro esperienza presso gli aeroporti di Milano, in linea con i migliori *standard* di servizio offerti dai principali aeroporti europei.

Questo impegno è rimasto costante durante gli anni della pandemia ed è stato potenziato nel corso del 2023 consentendo a SEA di raggiungere risultati concreti e di elevato valore per il *business*, nonostante alcune incertezze nel frattempo manifestatesi sul versante economico e geopolitico.

In coerenza con questo approccio *passenger centric*, SEA ha da tempo definito uno specifico Sistema di Gestione della Qualità che contribuisce a garantire elevati *standard* di processo, mettendo in atto azioni che incidano positivamente sui livelli di *performance* erogati sia da SEA che dagli altri operatori.

In particolare, il Sistema di Gestione della Qualità di SEA consente di orientare le scelte aziendali relative all'ottimizzazione dei servizi erogati o all'implementazione di nuovi e prevede, tra l'altro:

- la misurazione della qualità percepita e della *passenger experience*, attraverso interviste realizzate su un campione statisticamente significativo di passeggeri e attraverso delle specifiche metodologie di ricerche qualitative anche *on line*, di *shadowing* e *eye-tracking*;
- la misurazione della qualità erogata, attraverso la misurazione oggettiva di specifici indicatori relativi ai servizi operativi principali che molto impattano sull'esperienza del passeggero, osservati e monitorati direttamente sul campo o per mezzo di sistemi automatici;
- il *benchmarking*, che grazie all'adesione al programma internazionale ACI ASQ e alla partecipazione attiva a gruppi di lavoro e iniziative promosse nell'ambito associativo, permette l'attivazione di un *network* per la condivisione delle *best practice* adottate dai principali aeroporti;
- le certificazioni dei servizi e i piani di *audit*;
- un piano di miglioramento continuo, che assicura la raccolta, il monitoraggio e la realizzazione delle iniziative di miglioramento identificate con il coinvolgimento di passeggeri e degli *stakeholder*.

Inoltre SEA, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, ha attivato nel corso del 2023 una collaborazione con le associazioni di categoria per i diritti delle persone con disabilità, con l'obiettivo di creare le condizioni per un percorso di miglioramento della *Passenger experience* delle persone con disabilità che transitano negli aeroporti di Linate e di Malpensa, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e di persone disabili che possono provare l'efficacia dei servizi.

Per la consultazione dei dati relativi al livello dei servizi erogati ai passeggeri sugli scali di Linate e Malpensa si rinvia alla Carta dei Servizi pubblicata annualmente sul sito SEA al seguente link: *https://seamilano.eu/it/gruppo/qualita-del-servizio*

CUSTOMER SATISFACTION

Le Indagini quantitative sono condotte mediante somministrazione di interviste *face to face* nei mesi da gennaio a dicembre 2023. Le indagini di *Customer Satisfaction* sono effettuate ai *gate* con un campione stratificato e ponderato sulla base dell'aeroporto di partenza e della destinazione (Nazionale - *Schengen* - non *Schengen*). Il modello applicato alle indagini di *Customer Satisfaction* è il modello ACSI *(American Customer Satisfaction Index)*. Le valutazioni su scala 1-10 sono riportate in fase di analisi su scala 0-100.

Con la ripresa del traffico a livelli pre-pandemia, i risultati del 2023 mostrano un livello di soddisfazione buono (75 soglia di eccellenza) a livello di sistema e in netto miglioramento rispetto al 2019, anche se in assestamento rispetto al 2022, grazie a un crescente miglioramento di Malpensa e soprattutto l'apprezzamento di Linate.

Customer Satisfaction Index

	2023	2022
Malpensa T1	77,2	78,6
Malpensa T2	73,1	-
Linate	78,1	80,3
Sistema	76,9	79,1

Fonte: CFI Group

Anche per il 2023 SEA ha rinnovato l'adesione al programma ACI ASQ, che consente un confronto su KPI relativi alla qualità del servizio percepita dai passeggeri con i più importanti aeroporti mondiali e in particolare in Europa e in Italia.

I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente nel corso degli anni e il dato del 2023 conferma il *trend* in crescita con una *performance* particolarmente positiva registrata da Linate, anche rispetto alla media UE.

ACI ASQ Overall Satisfaction

Fonte: SEA

Nel corso del 2023 sono inoltre stati realizzati ulteriori interventi tecnico-infrastrutturali a supporto della *customer experience*. In particolare, con riferimento al *Terminal* 2 di Malpensa:

- sono state implementate 21 postazioni *self bag-drop* al *check-in* che permettono ai passeggeri di imbarcare i loro bagagli in completa autonomia;
- completamente ristrutturata l'area dei controlli di sicurezza con un *layout* più funzionale;
- miglioramento dell'offerta commerciale per i passeggeri con un *duty - free* completamente nuovo di oltre 1.500 mq e una forte presenza di punti di ristorazione con formule innovative e alcune anteprime nazionali;
- servizio WIFI ad accesso libero, veloce e gratuito e punti di ricarica per dispositivi mobili.

Per creare un *sense of place* in sintonia con Milano è stata stretta una collaborazione con la Triennale Milano e con il Museo del *Design* Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi *designer* italiani esposte presso lo scalo di Linate.

Il 2023 segna anche la ripresa degli eventi artistico-culturali al *Terminal* 1 di Malpensa presso l'atrio della stazione ferroviaria, le iniziative culturali alla Porta di Milano e presso le *Vip Lounges* del Club SEA che si rinnovano periodicamente.

A completamento del sistema di monitoraggio della qualità percepita, dal 2015 continua la rilevazione della soddisfazione del passeggero in funzione 24 ore/24 ore su diversi singoli servizi tramite i *totem emoticon* (scelta della faccina verde, gialla, rossa). Sono presenti 140 dispositivi che consentono al passeggero di esprimere il suo parere immediatamente dopo avere usufruito del servizio. Le aree monitorate sono: *security*, servizi igienici, attività commerciali e aree manutentive in generale. Il monitoraggio fornisce dati giornalieri, orari e avvisi condivisi tra fornitori e responsabili aziendali e operatori via app, *mail* e *dasboard* consentendo di intervenire puntualmente e migliorare gli *standard* di qualità.

IL GIUDIZIO DEI PASSEGGERI

Dal 2020 SEA gestisce le recensioni *Google* presenti su *Google Maps* e sul motore di ricerca rispondendo ai commenti dei passeggeri. Il numero di recensioni relativo a Linate e Malpensa nel 2023 è pari a 11.866 con un aumento del +8% rispetto al 2022. La valutazione del sistema è stabile raggiungendo una media di 4 stelle.

Recensioni Google degli aeroporti di Milano nel 2023 (valori in scala 0-5)

	Valutazione			Recensioni			Commenti		
Aeroporto	**2023**	**2022**	**Variaz.**	**2023**	**2022**	**Variaz.**	**2023**	**2022**	**Variaz.**
Malpensa	3,84	3,83	+0,3	7.330	7.074	+3,6	3.043	3.254	-6,5
Linate	4,30	4,27	+0,7	3.274	3.881	-15,6	1.297	948	+36,8

Fonte: SEA

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Nel 2023 SEA ha ottenuto i seguenti riconoscimenti internazionali:

ACI Europe Best AirportAward2023 assegnato allo scalo di Linate da *Airport Council International Europe* (associazione di categoria che raggruppa gli aeroporti europei) come migliore aeroporto nella categoria degli scali che sviluppano un traffico tra 5-10 milioni di passeggeri a fronte dell'impegno e dei risultati raggiunti da tutto il personale di SEA e dalla *community* aeroportuale.

Airport Service Quality Award (ASQ) prestigioso riconoscimento di ACI World, ottenuto per entrambi gli aeroporti tra i migliori aeroporti europei nel 2023 nelle loro rispettive categorie - 5-15 milioni di passeggeri per Linate e 25-40 milioni per Malpensa, sulla base del giudizio complessivo espresso dai passeggeri. ASQ è un programma internazionale di rilevazione della qualità percepita e della soddisfazione dei passeggeri per tutti i servizi ricevuti in aeroporto. È gestito da ACI World attraverso un questionario comune distribuito ai passeggeri, al *gate*, prima dell'imbarco, in ognuno degli aeroporti aderenti. Nel 2023 hanno partecipato circa 400 aeroporti a livello mondiale di cui oltre 110 solo in Europa, e sono state quasi 600.000 le interviste raccolte. I giudizi per gli scali di Linate e di Malpensa sono migliorati progressivamente negli ultimi

anni, raggiungendo nel 2023 una soddisfazione generale *(Overall Satisfaction)* rispettivamente di 4,16 e 4,01 punti - il riferimento è alla scala 1 (scarso) - 5 (eccellente).

Inoltre, prosegue il percorso di Accreditamento ***ACI World Airport Customer Experience Accreditation***, per entrambi gli scali, iniziativa che si colloca all'interno del programma internazionale di *benchmarking Airport Service Quality* (ASQ), e che prevede il riconoscimento progressivo dei livelli di "maturità" del processo di gestione di tutte le attività connesse alla *Customer Experience* e al miglioramento della qualità dei servizi. Nel corso del 2023 l'aeroporto di Linate si è aggiudicato il *Level* 3 e l'aeroporto di Malpensa lo ha riconfermato per il secondo anno consecutivo collocandosi tra i pochi aeroporti in Europa ad aver raggiunto questo traguardo.

Con riferimento agli schemi di certificazione ISO 9001 e ISO 27001, gli *audit* annuali hanno confermato la validità delle certificazioni ISO 9001 e ISO 27001.

Offerta di servizi commerciali

Le attività *Non Aviation* includono:

- attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

RETAIL

I punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle accise), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione).

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - shops + food & beverage (m^2)

Nota: non sono comprese le Sale Vip e le aree esterne
Fonte: SEA

L'attività di vendita al dettaglio esercitata negli scali offre al pubblico e ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare differenti tipologie di utenti e prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni *terminal*:

- Malpensa dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Nel 2023 negli scali SEA si sono avuti 93 punti vendita operativi, corrispondenti a 15.048 m² di spazi commerciali (+1.839 m² rispetto al 2022), di cui 9.397 m² a Malpensa *Terminal* 1, 1.492 m² a Malpensa *Terminal* 2 e 4.159 m² a Linate.

Nel corso dell'ultimo anno la ripresa del traffico in area *extra-Schengen* del *Terminal* 1 ha visto arricchirsi l'offerta *retail* con l'ampliamento e rinnovamento di *brand* di lusso. La riapertura del *Terminal* 2 è stata caratterizzata da un diverso *layout* e ampliamento del *duty free shop walk through dufry* con un assortimento più ampio e profondo rispetto al medesimo store del periodo pre-Covid e in un contesto più moderno e piacevole.

Per quanto riguarda il *food & beverage* nel 2023 nei *terminal* gestiti da SEA hanno operato 65 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 12.590 m² (+2.272 m² rispetto al 2022), di cui 6.780 m² a Malpensa *Terminal* 1, 2.008 m² a Malpensa *Terminal* 2 e 3.802 m² a Linate. Anche in ambito *food & beverage* nelle varie aree del *Terminal* 1, si è ampliata e rinnovata l'offerta dei principali *brand* del settore. Nel *Terminal* 2 si segnala l'offerta di un *brand* che garantisce la freschezza dei prodotti e un servizio veloce per un consumo *"on the go"*.

Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2023	2022	2021
Malpensa T1	759	729	1.577
Malpensa T2	765	-	-
Linate	849	1.052	1.398

Fonte: SEA

QUALITÀ DELL'OFFERTA COMMERCIALE

Dal 2011 è stato introdotto il *"Mystery shopping"* - strumento di verifica della qualità dei servizi commerciali, basato su visite e interviste effettuate da personale "in incognito" - con l'obiettivo di acquisire informazioni strutturate sulle esperienze d'acquisto degli utenti negli aeroporti. All'interno del punto vendita il *mystery shopper*, simulando l'esperienza del "cliente tipo", focalizza l'attenzione su:

- stile e comportamento del personale di vendita;
- livello di conoscenza e competenza professionale;
- capacità di *problem solving*;
- efficacia nella vendita, nella *customer retention* e nel proporre acquisti supplementari;
- capacità di ascolto, empatia, gentilezza e simpatia;
- coerenza con la filosofia aziendale;
- clima interno.

Nel corso del 2023 sono stati coinvolti 192 esercizi commerciali per un totale di 527 visite così suddivise per tipologia di negozi e per localizzazione sugli scali.

Negozi visitati per tipologia di attività

Fonte: Doxa

Negozi visitati per localizzazione

Fonte: Doxa

Osservando il dato in funzione della tipologia di esercizi, nel 2023 emerge che le categorie dei negozi e dei servizi si attestano al di sopra del dato medio generale (rispettivamente 88,1 e 85,4) mentre la categoria del *food* risulta inferiore al dato medio generale (81,1).

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per tipo di esercizio (scala 1-100)

Nota: nel corso del 2023 sono state effettuate solo tre sessioni.
Fonte: Doxa

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)

Fonte: Doxa

Mystery Shopping - Driver della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)

Fonte: Doxa

PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre oltre 24.000 posti auto.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2023	2022	2021
Malpensa T1	6.685	6.937	6.729
Malpensa T2	5.338	5.924	6.131
Linate	4.327	2.885	3.026
Totale	16.350	15.746	15.886

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili

Fonte: SEA

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2023	6.685	417.275	4,8
2022	6.937	444.114	3,6
2021	6.729	245.539	6,6

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2023	5.338	137.802	5,5
2022	5.924	44.266	3,4
2021	6.131	5.299	1,7

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2023	4.327	258.774	2,2
2022	2.885	210.984	2,8
2021	3.026	142.517	7,4

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta. Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

Fonte: SEA

Nel 2023 per il parcheggio breve sosta a Malpensa T2 è possibile il pagamento tramite app, Telepass Pay e l'introduzione del sistema EasyPark; è stato stipulato, a seguito dell'apertura della MM4, un accordo quadro tra SEA, Comune di Milano e ATM per l'offerta del parcheggio a tariffa convenzionata agli utenti della metropolitana (P3 Smart); è stato incrementato il numero dei *partner* per il telepedaggio con un accordo specifico con il nuovo *player* UnipolMove.

Qualità dei servizi agli operatori della Cargo City

Le attività di gestione e movimentazione delle merci e della posta in arrivo e in partenza nello scalo di Malpensa sono svolte da operatori indipendenti, che erogano i loro servizi in specifici settori di attività sulla base di accordi commerciali, attenendosi comunque in ogni caso alle norme e alle procedure contenute nel Regolamento di Scalo. I servizi merci offerti nell'aeroporto di Malpensa includono l'*handling* fisico di tutte le tipologie di merci trasportate per via aerea, a cui si affianca un'ampia offerta di servizi accessori quali i servizi di rappresentanza del vettore (incluso l'*handling* documentale), i servizi doganali, i servizi di trasporto merci via strada, il *booking* e la vendita di spazi a bordo degli aeromobili.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta dal 2014 una Carta dei Servizi Merci, al fine di:

- definire livelli di *performance* e di qualità che possano soddisfare le attese degli operatori che usufruiscono dei servizi di assistenza merci;
- assicurare a SEA la disponibilità di un sistema di governo e controllo delle prestazioni dei servizi *cargo* erogati nello scalo, al fine di garantire la qualità del risultato finale.

La misurazione dei livelli di qualità dei servizi merci definita dalla Carta utilizza, come elemento di riferimento, il sistema *"Cargo iQ"* promosso dalla IATA e definisce, tra gli altri, anche gli *standard* operativi e i livelli di servizio per i principali processi aeroportuali che ne fanno parte.

Per la consultazione dei dati relativi al livello del servizio erogato sullo scalo di Malpensa si rinvia alla Carta dei Servizi pubblicata annualmente sul sito SEA al seguente link: *https://www.milanomalpensacargo.eu/it/cargo-city*.

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 1,2 milioni di euro) riguarda il sostegno a iniziative culturali, in particolare all'attività della Fondazione del Teatro alla Scala di Milano. Quale socio fondatore, SEA partecipa attivamente al raggiungimento degli obiettivi di diffusione della cultura musicale nel mondo e supporta la valorizzazione del patrimonio artistico nazionale, contribuendo a mantenerne elevato il livello qualitativo. Nel 2022 con la ripresa positiva delle *performance* economiche della società, SEA ha incrementato rispetto agli anni precedenti l'importo destinato alle erogazioni liberali soprattutto sull'aspetto sociale/assistenziale.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (euro)

Fonte: SEA

OUTCOME

L'outcome di SEA corrisponde all'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito.

Connettività

L'indice di connettività diretta è una misura migliore per definire l'*outcome* generato da un aeroporto, rispetto al semplice numero di destinazioni servite, poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle.

INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

Nel 2022 l'aeroporto di Malpensa ha migliorato significativamente la sua posizione nella classifica degli aeroporti meglio connessi a livello globale, salendo dal 56° al 27° posto - con un indice di connettività pari a 2,61 (vs. 2,78), tornando ai livelli di connettività pre-pandemia (nel 2019 Malpensa era il 28° aeroporto al mondo per livello di connettività, con un indice di 2,58). L'indice di connettività aerea sviluppato dall'ICCSAI si riferisce a una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo e considera il numero medio di voli necessari per raggiungere, a partire da un determinato aeroporto, tutti gli altri aeroporti del *network* considerato (mondiale o europeo). Anche in termini di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali), Malpensa è passata dal 32° posto del 2021 al 21° del 2022 (era al 17° posto nel periodo pre-pandemico) con un indice di 1,87 (contro 1,92 dell'anno precedente). Linate si colloca invece al 329° posto tra gli aeroporti mondiali per connettività globale (indice pari a 3,11) e al 113° posto nella classifica continentale dell'accessibilità (vs. 102° nel 2021), pur registrando un lieve miglioramento dell'indice (2,23 vs. 2,24). *(Fonte: ICCSAI Fact Book 2023)*

CONNETTIVITÀ E TEMPI DI VIAGGIO

Un indicatore in grado di dare una misura più puntuale del grado di accessibilità all'Europa da parte dei singoli aeroporti è basato sui tempi minimi di viaggio per raggiungere gli altri aeroporti europei.

Il tempo di viaggio comprende sia i tempi di volo sia i tempi di attesa negli scali intermedi (nel caso in cui per raggiungere una determinata destinazione sia necessario più di un volo). Per avere un termine di paragone assoluto da Amsterdam (lo scalo meglio connesso a livello europeo nel 2022), risultava possibile raggiungere in giornata 355 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 271 minuti.

Indicatori di connettività e tempi di viaggio degli aeroporti di Milano

	2022		2021		2020	
	MXP	LIN	MXP	LIN	MXP	LIN
N° aeroporti europei connessi in giornata	353	348	342	338	288	267
Tempo medio di connessione (minuti)	333	371	388	399	434	451

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

L'aeroporto di Malpensa migliora sensibilmente la propria posizione in questo *ranking* europeo, occupando il 17° (23° nell'anno precedente) con 353 aeroporti collegati in giornata (il numero più alto tra tutti gli scali italiani) e tempi medi di connessione pari a 333 minuti (contro i 388 dell'anno precedente). Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 33° posto (vs. 32° nell'anno precedente) nel *ranking* continentale e al 4° in quello nazionale, risultando collegata con 348 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 371 minuti.

ACCESSIBILITÀ AL PIL EUROPEO

Malpensa è il miglior aeroporto italiano - unico facente parte della top 10 - nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio

	2022		2021		2020	
	MXP	LIN	MXP	LIN	MXP	LIN
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	80,3	55,87	76,7	55,4	62,4	40,6
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	18,61	34,23	17,7	33,2	21,8	26,3
Posizione nel *ranking* europeo	8°	35°	7°	25°	11°	23°

Fonte: ICCSAI Fact Book 2021, 2022, 2023

A differenza della connettività misurata solo in termini di numero di collegamenti, la raggiungibilità delle varie destinazioni in funzione del tempo di viaggio appare più indicativa della qualità dei collegamenti che un aeroporto è in grado di esprimere all'interno del *network* continentale. Malpensa si colloca all'8° posto (perdendo solo 1 posizione) della classifica europea, con una *performance* in netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Linate scende invece al 6° posto (era 3° l'anno precedente) nella graduatoria nazionale e al 35° nel *ranking* europeo, pur migliorando lievemente le proprie *performance*.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Nel 2023 il sistema aeroportuale milanese ha ripreso a svolgere - in forma non del tutto compiuta, ma in sensibile recupero rispetto agli anni precedenti - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano.

Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati all'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA nel 2023 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto all'anno precedente. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in 48,6 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco meno di 295 mila posizioni lavorative.

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando banche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 euro di beni o servizi.

Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

IMPATTO DI SEA SULLA SUPPLY CHAIN

L'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, nel 2023 è stato pari a 274,3 milioni di euro, corrispondente al 65% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)

Nota: per locali si intendono fornitori con sede nelle province della Lombardia, Novara e Piacenza.
Fonte: SEA

Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di euro)

Fonte: SEA

Tale risultato è stato ottenuto nonostante SEA non svolga processi di selezione dei fornitori per provenienza geografica, sia per i vincoli derivanti dalle gare a evidenza pubblica sia per la precisa scelta del Gruppo di privilegiare gli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità della fornitura.

Nello scalo di Linate il valore degli ordini effettuati presso fornitori localizzati nella provincia di Milano è stato pari al 45%, mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 5%.

Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2023 ha registrato un importante incremento - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (511 vs. 486), che si rispecchia in una equivalente robusta crescita sia sul fronte dell'occupazione attivata (+3.538 unità lavorative, +19,6%) che supera i livelli del 2019, che su quello del valore della produzione (6,16 miliardi di euro, +18,6%), cresciuto di poco meno di 1 miliardo di euro rispetto al 2022.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2021	484	18.141	3.040
2022	486	18.005	5.195
2023	511	21.543	6.162

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Va comunque evidenziato che sia l'incremento di valore della produzione che quello dell'occupazione attivata scontano da una parte un effetto inflazionistico (fenomeno che ha continuato a caratterizzare il 2023) e dall'altra - in maniera ben più sensibile - della riapertura al traffico del *Terminal* 2.

L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come il 76,2% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,3% nella vicina Provincia di Novara e il 16,3% circa sia invece residente in altre regioni.

Impatto occupazionale di Malpensa sui comuni CUV

Anno	Occupazione diretta totale attivata da Malpensa	Occupazione diretta attivata presso i comuni CUV	% occupati CUV sul totale
2021	18.141	3.839	21,1
2022	18.005	3.828	21,3
2023	21.543	4.254	19,7

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata meno della metà degli addetti (45,7%), mentre i comuni del CUV raccolgono circa il 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 43,2% circa dell'occupazione direttamente generata da Malpensa in Provincia di Varese).

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Malpensa

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Malpensa (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2023 è attestato su 13,2 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di circa 2,2 miliardi di euro di valore della produzione generata.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Malpensa

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2021	11.163	1.081	8.449	1.427
2022	11.079	1.848	8.385	2.437
2023	13.265	2.192	10.034	2.891

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco più di 10 mila posizioni lavorative attivate e 2,9 miliardi di valore della produzione. Entrambi gli incrementi registrati nelle due dimensioni d'impatto si spiegano sia con l'effetto inflattivo che con la riapertura del *Terminal* 2.

Impatto socio-economico catalitico di Malpensa

Il concetto di impatto catalitico si coniuga con l'idea che l'aeroporto contribuisca a generare (facendone parte) una sorta di "ecosistema", di cui l'aeroporto è inizialmente volano e poi *co-pivot*.

Le dinamiche catalitiche potrebbero quindi essere le forze che nel lungo periodo aggregano, sul territorio di riferimento dell'aeroporto, persone, attività produttive, competenze e tecnologie. Contestualizzando l'esistenza di impatti di tipo catalitico nella più generale idea di attrattività territoriale, risulta evidente che:

- l'attivazione catalitica tende a diventare significativa e trasversale solo oltre una certa soglia dimensionale dell'aeroporto ed è correlata in maniera non lineare con i flussi di traffico;

- non sempre è agevole identificare e separare le diverse declinazioni dell'impatto catalitico;
- esistono dei meccanismi di retroazione, anche se relativamente più deboli, attraverso i quali il contesto economico induce a sua volta lo sviluppo dell'aeroporto.

LE COMPONENTI DELL'IMPATTO CATALITICO DI MALPENSA ANALIZZATE

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Turismo

L'accessibilità aerea facilita l'arrivo di un numero maggiore di turisti per un Paese. La spesa di questi turisti è in grado di supportare una vasta gamma di attività: hotel, ristoranti, negozi, servizi di intrattenimento e divertimento, noleggio di auto ecc.

Attrazione e ritenzione di investimenti produttivi sul territorio

Un fattore chiave che le aziende tengono in conto quando prendono decisioni circa la localizzazione di uffici, impianti di produzione o magazzini e il loro mantenimento nel tempo, è la presenza nelle vicinanze di uno scalo aeroportuale internazionale che garantisca rapidità di spostamenti sia per le persone che per le merci, incrementando la produttività.

IL RUOLO DI MALPENSA NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

È noto che i volumi di merci trasportate per via aerea da e verso l'Italia rappresentano una quota trascurabile (2%) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo (nonostante i colli di bottiglia a livello internazionale e la "crisi dei container" spesso portino a repentini mutamenti del quadro complessivo). Ciò potrebbe far supporre che l'impatto catalitico di tipo commerciale dell'aeroporto di Malpensa sia irrilevante. Tuttavia, così non è. Ed è semplice riscontrarlo, se si considera il valore delle merci piuttosto che il loro volume: a livello Italia il *cargo* aereo nel 2023 ha movimentato oltre il 9% del totale del commercio internazionale. Ciò evidenzia come il trasporto merci per via aerea sia un *asset* fondamentale per alimentare la *performance* economica di un territorio.

Evoluzione dei flussi *import-export* di merci trasportate per via aerea in Italia (mio euro)

	Importazioni + Esportazioni			Esportazioni		
	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea
2021	937.197	87.626	53.626	499.841	50.303	33.730
2022	1.231.115	108.289	68.987	601.306	68.141	44.828
2023	1.241.802	118.565	72.204	630.985	78.795	47.512
CAGR	4,8%	5,2%	5,1%	4,0%	7,8%	5,9%
Δ 23/22	0,9%	9,5%	4,7%	4,9%	15,6%	6,0%
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**
Quota 2022		8,8%*	63,7%**		11,3%*	65,8**
Quota 2023		9,5%*	60,9%**		12,5%*	60,3%**

** Italia via aerea/Italia totale*

*** Nord Italia via aerea/Italia via aerea*

Nota: ultimo trimestre stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Il quadro, tuttavia, cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via area, che nel 2022 hanno corrisposto all'8,8% dell'*import-export* italiano e che nell'ultimo triennio hanno fatto segnare un tasso di crescita medio ponderato del 5,2%, più alto rispetto al 4,8% riferito al totale dell'*import-export* complessivo in valore del Paese.

Anche il CAGR triennale delle esportazioni per via aerea ha sopravanzato quello complessivo (7,8% vs. 4,0%). Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea nel 2023 hanno avuto un controvalore di 118,5 miliardi di euro, in sensibile ascesa rispetto all'anno precedente (+9,5%) e notevolmente superiori al livello raggiunto nel 2019 (quando toccarono quota 76 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come ben il 12,5% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2023 per via aerea (contro l'11,3% del 2022). Oltre il 60% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia.

I flussi in valore di *import-export* (57,7 miliardi, +2,5 miliardi rispetto all'anno precedente, +4,5%) che sono transitati da Malpensa nel 2023 corrispondono al 4,65% del commercio estero italiano (che nel 2022 si è attestato sui 1.241 miliardi di euro). Il saldo *export-import* generato dai flussi commerciali transitati da Malpensa, risulta complessivamente in attivo e in crescita (18,2 miliardi nel 2023, contro i 16 miliardi del 2022 e gli 11 miliardi del 2021).

Il ruolo di Malpensa su questo fronte ha continuato a rivelarsi di assoluto rilievo, non tanto sul versante dell'incidenza sul valore totale delle esportazioni italiane (stabile a quota 6,0% nel 2023), quanto su quello dell'incidenza sulle esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE (dove il ruolo del *cargo* aereo risente meno della competizione della logistica su ferro e gomma), che nel 2023 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (11,6% vs. 11,8%).

Incidenza del traffico cargo di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio euro)

Anno	*Export* Italia	*Export* via Malpensa	*Export* via Malpensa/ *Export* Italia	*Export* Italia *Extra*-UE	*Export* via Malpensa *Extra*-UE	*Export* via Malpensa *Extra*-UE/*Export* Italia *Extra*-UE
2021	499.841	26.985	5,4%	239.840	25.204	10,5%
2022	601.306	35.862	6,0%	282.674	33.475	11,8%
2023	630.985	38.010	6,0%	303.322	35.383	11,6%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a 19,7 miliardi di euro (contro i 19,3 miliardi del 2022), mentre le esportazioni sono salite a 38,0 miliardi (rispetto ai 35,8 miliardi dell'anno precedente).

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 euro)

	Import 2021	Import 2022	Import 2023	Δ 2023-2022	Export 2021	Export 2022	Export 2023	Δ 2023-2022
NORD AMERICA	2.936.623	3.426.816	4.222.491	23,2%	7.370.078	10.926.013	11.179.363	2,3%
EU 27	1.770.563	1.965.884	1.626.005	-17,3%	1.780.795	2.387.197	2.626.744	10,0%
EUROPA NON UE	886.161	896.459	1.030.048	14,9%	1.953.600	2.231.623	2.279.853	2,2%
ASIA CENTRALE	700.023	1.052.432	1.320.238	25,4%	1.230.787	1.168.478	1.349.766	15,5%
ASIA ORIENTALE	8.955.905	11.214.120	10.668.035	-4,8%	10.077.835	12.008.872	12.638.043	5,2%
CENTRO/SUD AMERICA	329.754	324.270	348.047	7,3%	1.301.163	1.712.523	2.078.174	21,3%
NORD AFRICA	24.593	25.088	29.844	18,9%	264.526	258.164	265.052	2,7%
AFRICA SUB-SAHARIANA	81.290	107.786	113.904	5,7%	454.612	552.146	567.468	2,8%
MEDIO ORIENTE	165.347	249.080	297.599	19,5%	2.030.717	3.654.656	3.601.514	-1,4%
OCEANIA	65.883	65.342	76.986	17,8%	520.610	963.065	1.424.418	47,9%
MONDO	15.916.143	19.327.277	19.753.197	2,2%	26.984.723	35.862.739	38.010.394	6,0%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiungono il Medio Oriente e il resto d'Europa *extra*-UE quando si considera il solo valore delle esportazioni. I mercati più significativi in termini di volume di scambi hanno registrato andamenti altalenanti per le merci transitate da Malpensa: Medio Oriente (+19,5% *import*, -1,4% *export*), Nord America (+23,2% *import*, +2,3% *export*), Asia Orientale (-4,8% *import*, +5,2% *export*). Rilevanti anche gli scostamenti registrati nel mercato UE 27 (-17,3% *import*, +10,0% *export*) e in quelli dell'Asia Centrale (+25,4% *import*, +15,5% *export*) e dell'Oceania (+17,8% *import*, +47,9% *export*) che, soprattutto in termini di esportazioni, hanno compensato il non brillante andamento sui mercati di destinazione principali. Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai 5 principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 93,1% delle importazioni e il 90,7% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2023) spicca il forte calo - per quanto riguarda le importazioni - accusato dai settori moda/abbigliamento (-14,5%) e chimica/plastica (-19,5%), cui fa da contraltare il sensibile incremento dell'*import* di mezzi di trasporto (+27,5%) e di prodotti meccanici (+9,0%). Complessivamente le importazioni di questi 5 comparti industriali transitate da Malpensa sono cresciute del 2,1% rispetto al 2022.

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

	Import 2021	*Import 2022*	*Import 2023*	Δ 2023-2022 (%)	*Export 2021*	*Export 2022*	*Export 2023*	Δ 2023-2022 (%)
Meccanica	8.930.680	11.249.541	12.267.721	9,0	9.059.531	11.233.759	12.271.531	9,2
Moda/abbigliamento	1.304.919	1.647.864	1.408.832	-14,5	6.936.611	9.263.542	10.067.656	8,7
Chimica/plastica	3.076.718	3.052.541	2.458.327	-19,5	4.207.919	5.748.999	5.319.365	-7,5
Mobili/arredamento	965.485	1.275.682	1.258.131	-1,4	3.068.669	4.064.456	4.482.592	10,3
Mezzi di trasporto	605.524	776.880	990.320	27,5	1.823.812	2.509.279	2.330.004	-7,1
Totale	**14.883.326**	**18.002.508**	**18.383.331**	**2,1**	**25.096.542**	**32.820.035**	**34.471.148**	**5,0**

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Performance non omogenee anche per quanto riguarda i flussi delle esportazioni. Hanno fatto segnare incrementi significativi rispetto al 2022 il settore mobili/arredamento (+10,3%), la meccanica (+9,2%) e la moda/abbigliamento (+8,7%). In calo invece la chimica/plastica (-7,5%) e i mezzi di trasporto (-7,1%). Nel complesso le esportazioni via Malpensa di questi settori industriali sono cresciute del 5%.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio euro)

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Guardando inoltre alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivise per comparti industriali, emerge come per i settori dei mobili/arredamento e moda/abbigliamento le esportazioni gestite dalla *Cargo City* di Malpensa abbiano tuttora un'incidenza significativa e in costante crescita (rispettivamente pari al 16,8% e 15,3%), mentre restano stazionarie rispetto agli anni precedenti le quote dei comparti meccanico (7,5%) e chimico-plastico (4,8%).

Nel 2023 dalla *Cargo City* di Malpensa è transitata quasi la metà e oltre un terzo in valore di tutte le esportazioni italiane del settore moda/abbigliamento destinate ai ricchi e dinamici mercati del *Far East* e del Nord America, così come circa un terzo delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento. Rilevanti - un quarto del totale nazionale - anche le quote di *export* destinate, via Malpensa, ai mercati dell'Asia Orientale da parte del comparto meccanico (24,5%).

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2021		2022		2023	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia orientale	Nord-America	Asia orientale
Moda/abbigliamento						
Totale *export* Italia	4.012	9.694	6.264	11.363	6.448	12.210
Totale *export* via Malpensa	1.354	4.342	2.340	5.239	2.483	5.542
Totale *export* via Malpensa/Totale *export* Italia	33,7%	44,8%	37,3%	46,1%	38,5%	45,4%
Meccanica						
Totale *export* Italia	14.982	13.395	18.182	13.087	20.783	14.133
Totale *export* via Malpensa	2.692	2.783	3.555	3.363	3.918	3.459
Totale *export* via Malpensa/Totale *export* Italia	18%	20,7%	19,5%	25,7%	18,9%	24,5%
Chimica/plastica						
Totale *export* Italia	7.882	6.200	10.826	7.845	12.687	11.304
Totale *export* via Malpensa	1.369	1.481	2.594	1.498	2.096	1.734
Totale *export* via Malpensa/Totale *export* Italia	17,4%	23,9%	24,0%	19,1%	16,5%	15,3%
Mobili/arredamento						
Totale *export* Italia	3.247	2.216	3.996	2.527	3.878	2.575
Totale *export* via Malpensa	833	638	1.042	771	1.097	875
Totale *export* via Malpensa/Totale *export* Italia	25,6%	28,8%	26,1%	30,5%	28,3%	34,0%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'INDUSTRIA TURISTICA LOMBARDA

L'esistenza di una correlazione positiva e significativa tra connettività aeroportuale e attrattività turistica è ormai patrimonio consolidato in letteratura.

Sulla scorta dei dati prodotti in seno all'Osservatorio turistico-aeroportuale LIUC - SEA si stima che:

- nel 2023 l'aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 6,6 milioni di turisti (+1,4 milioni rispetto all'anno precedente), dei quali 5,8 milioni internazionali;
- la permanenza media sul territorio lombardo è stata pari a circa 3,4 giorni per i visitatori internazionali e circa 2,6 per i nazionali;
- la spesa media giornaliera è stata pari a 290 euro (vs. 252 euro dell'anno precedente) per i turisti esteri e circa 225 euro (vs. 200 euro) per quelli italiani.

In questo modo è stata stimata la spesa totale complessiva generata dagli afflussi turistici transitati da Malpensa e riversata sul territorio lombardo. Questi valori, rapportati alla produttività media per addetto in ogni settore considerato, hanno generato inoltre i dati sull'impatto occupazionale catalitico.

La dimensione economica dell'*incoming* turistico nel 2023 è stimata in circa 6,2 miliardi di euro (+2,1 miliardi di euro rispetto al 2022). La dimensione occupazionale generata dall'*incoming* turistico riferibile a Malpensa è di poco inferiore alle 110 mila unità (+36,5 mila unità rispetto al 2022).

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2023

Malpensa

6.612.270 *Incomers*
21.891.198 Notti sul territorio
3,3 Permanenza media (gg)
283 Spesa per notte (euro)
941 Spesa totale per passeggero (euro)
6.220 Valore della produzione (mio euro)
109.799 Effetto occupazionale

Spesa totale passeggero internazionale (euro)

81,8	292,6	182,9	346,4	81,8	TOTALE 985,3

Spesa per notte visitatore internazionale (euro)

24,0	86,1	53,8	101,9	24,0	TOTALE 289,8

Spesa totale passeggero nazionale (euro)

50,2	173,2	116,5	194,2	51,8	TOTALE 586,0

Spesa per notte visitatore nazionale (euro)

19,3	66,6	44,8	74,7	19,9	TOTALE 225,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'incremento del valore generato dal settore turistico attraverso Malpensa nel 2023 rispetto all'anno precedente è sostanzialmente il frutto della combinazione tra il forte incremento di *incomers* nel periodo (soprattutto internazionali) e l'altrettanto sostenuta ascesa della spesa media per notte, essendo invece rimasta invariata la permanenza media sul territorio.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2023	2022	2021	Δ% 23 vs. 22
Incomers	6.612.270	5.188.026	2.197.710	27,4
Notti trascorse sul territorio	21.891.198	16.945.242	8.664.981	29,2
Permanenza media (gg)	3,3	3,3	3,9	-
Spesa media per notte (euro)	283	243	384	16,5
Spesa totale media per visitatore (euro)	941	887	1.499	6,1
Valore della produzione (mio euro)	6.220	4.151	3.294	49,8
Effetto occupazionale	109.799	73.292	48.818	49,8

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2023 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia, all'intero Nord Italia - corrispondente a oltre 41 miliardi di valore della produzione generato (+6 miliardi rispetto al 2022) e circa 243 mila posizioni occupazionali attivate (+47 mila circa sul 2022).

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa nel 2023

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	21.543	6.162
Indiretto	13.256	2.192
Indotto	10.033	2.891
Catalitico	198.124	30.585
di cui Commercio internazionale	*78.244*	*23.257*
di cui Turismo	*109.799*	*6.220*
di cui Localizzazione imprese	*10.081*	*1.108*
Totale	**242.956**	**41.830**

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2022 si contavano 318 (stabile rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 13,3 mila posizioni occupazionali (+7,9% rispetto al 2022).

Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling*, dei servizi di manutenzione e dei vettori, ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa il 7,4% del dato complessivo.

Il valore della produzione è pari a 2.980 milioni di euro (+18,4% sul 2022). Anche in questo caso va tenuto in conto il ruolo dell'inflazione sull'incremento del valore registrato.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2021	313	11.829	1.752
2022	321	12.369	2.516
2023	318	13.347	2.980

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Linate

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Linate (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2023 è cresciuto del 7,9% in termini di posizioni di lavoro attivate e del 18,4% sul fronte del valore della produzione generata, anche grazie alla spinta inflattiva. Stessa dinamica per i valori dell'impatto indotto (+7,9% l'occupazione, +18,5 il valore della produzione).

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2021	7.279	623	5.509	822
2022	7.611	895	5.761	1.180
2023	8.213	1.060	6.216	1.398

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT

Impatto catalitico turistico di Linate

L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo evidenzia una generazione di valore economico pari a oltre 1,36 miliardi di euro, cui corrisponde l'attivazione di più di 24 mila posizioni occupazionali.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2023

Linate

2.350.000 *Incomers*

6.110.000 Notti trascorse sul territorio

2,6 Permanenza media (gg)

223 Spesa per notte (euro)

581 Spesa totale per passeggero (euro)

1.364 Valore della produzione (mio euro)

24.164 Effetto occupazionale

Spesa totale passeggero Linate (euro)

49,7	171,7	115,5	192,5	51,3	TOTALE 580,8

Spesa per notte (euro)

19,1	66,0	44,4	74,0	19,7	TOTALE 223,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Linate

	2023	2022	2021	Δ% 23 vs. 22
Incomers	2.350.000	1.917.293	1.076.891	22,6
Notti trascorse sul territorio	6.110.000	4.984.962	3.661.429	22,6
Permanenza media (gg)	2,6	2,6	3,4	0
Spesa media per notte (euro)	223	199	186,2	12,1
Spesa totale media per visitatore (euro)	581	518	633,0	12,2
Valore della produzione (mio euro)	1.364	994	681	37,2
Effetto occupazionale	24.164	17.603	9.851	37,3

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Il confronto tra l'impatto catalitico 2023 e quello dell'anno precedente evidenzia un sensibile incremento nel numero degli *incomers* (+430 mila circa) e delle notti trascorse sul territorio (oltre 1,1 milioni in più), cui si aggiunge una spesa per notte incrementatasi del 12%, con un effetto complessivo sulla spesa totale per passeggero superiore del 12% rispetto al 2022.

Impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2022 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia - corrispondente a circa 6,8 miliardi di valore della produzione generato (+1,2 miliardi vs. 2022) e poco meno di 52 mila posizioni occupazionali attivate (+15 mila rispetto al 2022).

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2023

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	13.347	2.980
Indiretto	8.213	1.060
Indotto	6.216	1.398
Catalitico turistico	24.164	1.364
Totale	**51.940**	**6.802**

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del business Commercial Aviation

Il *business Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le attività *Aviation* includono la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e l'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*.

I ricavi gestionali relativi alle attività *Aviation* registrati nel 2023 sono stati 412,8 milioni di euro, pari al 57,0% dei ricavi totali del Gruppo (+20% rispetto all'anno precedente).

Incidenza ricavi da attività Aviation

	2023	2022
Ricavi gestione *Aviation* (migliaia di euro)	412.773	343.442
Ricavi *Aviation* (% su ricavi totali*)	57,0	58,1
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	43,0	41,9

** Al netto dei diritti aeroportuali incassati relativi alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano.*
Fonte: SEA

Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito. In tale segmento confluiscono anche i proventi derivanti dalle attività di affitto magazzini, spazi e uffici destinati agli operatori del *business cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*.

I ricavi gestionali delle attività *Non Aviation* registrati nel 2023 sono stati pari a 293,6 milioni di euro (+26,6% rispetto all'anno precedente) e hanno rappresentato il 40,6% dei ricavi totali del Gruppo.

Incidenza ricavi da attività Non Aviation

	2023	2022
Ricavi di gestione *Non Aviation* (migliaia di euro)	293.610	231.982
Ricavi *Non Aviation* (% su ricavi totali*)	40,6	39,3
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	59,4	60,7

** Al netto dei diritti aeroportuali incassati relativi alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano.*
Fonte: SEA

In particolare:

- il comparto *retail* (negozi, ristorazione, autonoleggi e banche) ha registrato ricavi pari a 126.054 migliaia di euro con un incremento pari al +33,6%;
- il *business* parcheggi ha registrato un aumento pari a +23,8% rispetto al 2022 generando 81.454 migliaia di euro nel 2023;
- il segmento *Premium Services* è risultato in aumento di +23,3% rispetto al 2022 registrando ricavi pari a 26.255 migliaia di euro nel 2023.

E-COMMERCE

Il fatturato *e-Commerce* ha raggiunto i 31,6 milioni di euro nel 2023, registrando una crescita del 29% rispetto al 2022.

Tra gli investimenti più rilevanti a sostegno delle vendite del canale *e-Commerce* si segnala:

- il rifacimento del canale B2B dedicato ad Aziende, Agenzie Viaggi e Liberi Professionisti;
- il miglioramento della vendita dei prodotti *fast track* e sale vip per fascia oraria.

Fonte: SEA

Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2023 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 762,7 milioni di euro, in aumento del 3,8% rispetto all'anno precedente.

Prospetto del valore economico generato e distribuito (migliaia di euro)

		2023	2022	2021
Valore economico direttamente generato		**762.732**	**734.840**	**325.232**
a) Ricavi	Ricavi di gestione	762.732	734.840	325.232
Valore economico distribuito		**559.955**	**472.821**	**318.500**
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	238.129	247.313	147.594
c) Costi commerciali	Costi commerciali	5.607	3.985	1.977
d) Retribuzioni e benefit delle risorse umane	Costi del lavoro	178.583	192.527	138.642
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	84.710	2	2
	Oneri finanziari	21.392	18.188	21.428
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	30.513	10.329	8.738
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	1.021	478	118
Valore economico trattenuto	Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito	**202.777**	**262.019**	**6.732**

Il 73,4% di questo valore (560,0 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+18,4% rispetto all'anno precedente), passando da 472,8 a 560,0 milioni.

I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 238,1 milioni (247,3 milioni nell'anno precedente) pari al 42,5% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 178,6 milioni (31,9% del valore complessivamente distribuito).

La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 106,1 milioni pari al 18,9% del valore distribuito (18,2 milioni nel 2022). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 30,5 milioni (5,4% del valore distribuito).

È stata infine pari allo 0,2%, la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Valore economico distribuito nel 2023

42,5% Valore distribuito ai fornitori di beni e servizi

31,9% Valore distribuito ai dipendenti

18,9% Valore distribuito ai fornitori di capitale

5,4% Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione

0,2% Valore distribuito alla comunità

1,0% Altro

Fonte: SEA

EU Taxonomy

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

Il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce a oggi una classificazione delle attività economiche sostenibili unicamente dal punto di vista ambientale. La Commissione europea ha sinora adottato gli atti delegati in riferimento ai seguenti obiettivi ambientali:

1. Mitigazione dei cambiamenti climatici
2. Adattamento ai cambiamenti climatici
3. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
4. Transizione verso un'economia circolare
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Non Finanziaria deve includere all'interno del documento informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili, ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento stesso.

In accordo con quanto previsto dal Regolamento, un'attività per essere considerata "ecosostenibile" deve:

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

Le imprese non finanziarie devono rendicontare la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili, la quota delle loro spese in conto capitale *(CapEx)* e la quota delle spese operative *(OpEx)* delle stesse attività, ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento.

L'analisi sull'ammissibilità delle attività è stata effettuata per i 6 obiettivi previsti dal regolamento, mentre l'allineamento ha riguardato solo l'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici.

ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI

Nel 2023, a seguito di quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021, che integra il Regolamento precisando il contenuto e la modalità di presentazione delle informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili, SEA ha aggiornato l'analisi delle proprie attività economiche *revenue generating*, al fine di valutarne l'eventuale ammissibilità e allineamento agli Atti Delegati del Regolamento EU *Taxonomy*.

Attività economiche ammissibili *revenue generating*

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
2.1	Fornitura di acqua	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
3.4	Manutenzione di strade e autostrade	Transizione verso un'economia circolare
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Mitigazione dei cambiamenti climatici
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	
7.7	Acquisto e proprietà di edifici	

2.1 Fornitura di acqua

SEA ha un regime di piena autonomia nell'approvvigionamento idrico, realizzato tramite la costruzione di una serie di pozzi artesiani all'interno dei sedimi aeroportuali. Le principali fonti idriche interessate dai prelievi dell'acqua sono le falde acquifere, dalle quali è emunta attraverso 7 pozzi situati a Malpensa e 8 pozzi situati a Linate. I volumi idrici prelevati dai pozzi presenti nei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate sono distribuiti al consumo di SEA e degli altri operatori aeroportuali attraverso acquedotti interni.

L'attività in questione genera ricavi derivanti dalle attività di esercizio e mantenimento dei sistemi di estrazione e distribuzione e costi derivanti dalle attività di espansione e manutenzione degli impianti.

3.4 Manutenzione di strade e autostrade

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

4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica

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

6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

SEA realizza, gestisce e manutiene infrastrutture per il funzionamento a zero emissioni di CO_2 delle operazioni proprie dell'aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria precondizionata agli aeromobili in sosta. L'attività genera ricavi attraverso la riscossione di diritti aeroportuali legati all'attività di gestione delle infrastrutture centralizzate. Gli investimenti e le spese operative riguardano la realizzazione degli impianti 400 Hz per aeromobili in sosta e delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi operativi di sedime. Nel 2023 non è stato possibile stimare le *revenues* associate a questa attività in quanto SEA non ha una tariffa specificatamente riferibile alle infrastrutture in oggetto. La metodologia di calcolo sarà definita nel prossimo esercizio.

6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

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

7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili

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

VALUTAZIONE DI ALLINEAMENTO ALL'OBIETTIVO "CLIMATE CHANGE MITIGATION" DELLE ATTIVITÀ REVENUE GENERATING

La valutazione di allineamento all'obiettivo *climate change mitigation* è stata effettuata per le attività di seguito descritte, tranne per le attività 2.1, 3.4 e 6.20 che essendo al primo anno d'introduzione non richiedono tale valutazione.

Quindi l'analisi sull'ammissibilità riguardante la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH delle attività economiche ed effettuata sulle restanti attività (4.9. 6.17 e 7.7) ha prodotto i seguenti risultati:

4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'infrastruttura o le apparecchiature di trasmissione e distribuzione si trovano all'interno di un sistema elettrico che soddisfa almeno uno dei seguenti criteri: a) il sistema è il sistema europeo interconnesso, vale a dire le zone di controllo interconnesse degli Stati membri, della Norvegia, della Svizzera e del Regno Unito, e i suoi sistemi subordinati.	**Criterio soddisfatto.** La rete di distribuzione degli aeroporti (ASDC - Altri sistemi di distribuzione chiusa) è a sua volta interconnessa alla rete di distribuzione nazionale.
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio non soddisfatto.** Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.
Transition to a circular economy È in atto un piano di gestione dei rifiuti che garantisce il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti, anche attraverso accordi contrattuali con i *partner* per la gestione dei rifiuti, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o la documentazione ufficiale di progetto.	**Criterio non soddisfatto.** Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati
Pollution prevention and control Le attività non utilizzano policlorobifenili (PCB).	**Criterio soddisfatto.** Le apparecchiature elettriche contenenti fluidi dielettrici (es olio di isolamento) utilizzate nella rete di distribuzione che potenzialmente potrebbero contenere PCB (es. trasformatori isolati in olio, condensatori di potenza, ecc.) sono in origine certificati come esenti da PCB.
Protection and restoration biodiversity and ecosystem Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi *Master Plan*. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli *habitat* e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.

6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
L'infrastruttura è adibita alla fornitura di energia elettrica e aria precondizionata agli aeromobili in sosta. L'infrastruttura è adibita allo svolgimento delle operazioni proprie dell'aeroporto a zero emissioni dirette: punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno. L'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.	**Criteri soddisfatti.** Gli aeroporti sono dotati di sistemi per l'alimentazione elettrica e la fornitura di aria condizionata per gli aeromobili in sosta.
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio non soddisfatto** Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.
Sustainable use and protection of water and marine resources Se è effettuata una Valutazione dell'Impatto Ambientale a norma della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio327 ed essa comprende una valutazione dell'impatto sulle acque a norma della direttiva 2000/60/CE, non è necessaria un'ulteriore valutazione dell'impatto sulle acque, purché siano stati affrontati i rischi individuati.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi *Master Plan*. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa.
Transition to a circular economy Almeno il 70% (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione, conformemente al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, tenendo conto delle migliori tecniche disponibili e utilizzando la demolizione selettiva onde consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità tramite la rimozione selettiva dei materiali, avvalendosi dei sistemi di cernita dei rifiuti da costruzione e demolizione disponibili.	**Criterio non soddisfatto** Le attuali condizioni generali per lavori di costruzione non contengono esplicitamente valori minimi di riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati.
Pollution prevention and control Sono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.	**Criterio soddisfatto** Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei *Master Plan* e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere.
Protection and restoration biodiversity and ecosystem Si è proceduto a una Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) o a un esame conformemente alla direttiva 2011/92/UE. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente. Per i siti/le operazioni situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse è stata condotta, ove applicabile, un'opportuna valutazione e, sulla base delle relative conclusioni, sono attuate le necessarie misure di mitigazione.	**Criterio soddisfatto** Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi *Master Plan*. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli *habitat* e degli ecosistemi

7.7 Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Per gli edifici costruiti prima del 31 dicembre 2020, l'edificio dispone come minimo di un attestato di prestazione energetica di classe A. In alternativa, l'edificio rientra nel primo 15% del parco immobiliare nazionale o regionale in termini di fabbisogno di energia primaria operativo, come dimostrato da adeguati elementi di prova che confrontino almeno le prestazioni dell'attivo in questione con le prestazioni del parco immobiliare nazionale o regionale costruito prima del 31 dicembre 2020 e che operino almeno la distinzione tra edifici residenziali e non residenziali.	**Criterio non soddisfatto** Nessun edificio presente nei sedimi aeroportuali alla data del 31/12/2020 ha *performance* energetiche in linea con la APE classe A.
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020, la Domanda di Energia Primaria (PED), che definisce la prestazione energetica dell'edificio risultante dalla costruzione, è inferiore di almeno il 10% rispetto alla soglia fissata per i requisiti degli edifici a energia quasi zero (NZEB). La prestazione energetica è certificata mediante l'Attestato di Prestazione Energetica (APE).	**Criterio non applicabile a SEA nel 2023**
Per gli edifici costruiti dopo il 31 dicembre 2020 e di dimensioni superiori a 5.000 m^2: ▪ L'edificio risultante dalla costruzione viene sottoposto a test di tenuta all'aria e di integrità termica e qualsiasi scostamento dai livelli prestazionali fissati in fase di progettazione o difetti dell'involucro edilizio vengono comunicati agli investitori e ai clienti. ▪ Il potenziale di riscaldamento globale (GWP) del ciclo di vita dell'edificio risultante dalla costruzione è stato calcolato per ciascuna fase del ciclo di vita e viene comunicato agli investitori e ai clienti su richiesta.	**Criterio non applicabile a SEA nel 2023**
Nel caso di un edificio non residenziale di grandi dimensioni (con una potenza nominale utile per gli impianti di riscaldamento, gli impianti di riscaldamento e ventilazione combinati degli ambienti, gli impianti di condizionamento dell'aria o gli impianti di condizionamento dell'aria e ventilazione combinati superiore a 290 kW), esso è gestito in modo efficiente attraverso il monitoraggio e la valutazione della prestazione energetica.	**Criterio non applicabile a SEA**
Do not significant harm	
Climate change adaptation I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità.	**Criterio non soddisfatto** Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è in via di completamento e sarà adottato dall'azienda entro il 2024.

GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA

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

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

L'allineamento delle attività di SEA ai principi sopra citati viene garantito attraverso *policy*, procedure, sistemi di gestione e controllo, quali:

- Codice etico aziendale, che definisce le regole, i valori e i principi alla base dell'operare di SEA e assume un ruolo di guida dei comportamenti e delle azioni di tutti gli *stakeholder* rilevanti. Contempla meccanismi di segnalazione delle violazioni da parte degli *stakeholder*, che vengono acquisiti e istruiti dal Comitato Etico.
- Codice di condotta dei fornitori, che tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o che partecipano a gare pubbliche sono tenuti a sottoscrivere in tutti i nuovi contratti. Da parte di SEA viene verificata la *policy* del fornitore in tema di tutela dei diritti umani e del lavoro, la presenza di certificazioni come la SA8000, il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende fornitrici o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani.
- Procedura di *Whistleblowing*, che regolamenta il processo di segnalazione di potenziali comportamenti in violazione del Modello 231 e del Codice Etico.
- *Policy* e sistema di gestione sull'anticorruzione (ISO 37001).

- Certificazione sulla parità di genere UNI PdR 125/2022.

Per informazioni più dettagliate si rimanda al corporate *website*, sezioni *"Governance"*, "Sostenibilità" e *https://seamilano.eu/business/it/b2b/fornitori/fornitori*

SEA non ha al momento attivato specifiche declinazioni sul tema dei diritti umani negli *scope* dei processi di *internal audit* e di *risk assessment* aziendali. Per questo motivo, adottando un approccio prudenziale, non si ritiene che le procedure aziendali coprano completamente quanto richiesto dalle garanzie minime di salvaguardia.

METODOLOGIA DI CALCOLO DEGLI INDICATORI

Revenues

Per il calcolo del *turnover* associato alla tassonomia SEA non ha ricavi regolati diretti per le attività ricomprese nella stessa. È tuttavia possibile individuare ricavi riconducibili alle attività mappate, identificando una parte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati 2023, sulla base delle descrizioni dei contenuti delle attività economiche ammissibili.

La valutazione dei ricavi regolati ammissibili è stata effettuata incrociando le descrizioni riportate nelle attività economiche della tassonomia con i contenuti dell'elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione [8] che ciascun gestore aeroportuale italiano è tenuto redigere. Quest'ultimo documento riporta dettagliatamente l'elenco delle infrastrutture/impianti, dei servizi e delle relative attrezzature correlati a ciascun corrispettivo regolato.

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

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

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

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

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

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

Quindi il calcolo dei ricavi ammissibili/allineati alla tassonomia è stato effettuato inserendo al numeratore la quota di ricavi ottenuta dalla metodologia sopra descritta e al denominatore il fatturato netto del Gruppo consolidato al 31/12/2023.

Spese in conto capitale (CapEx)

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

Spese operative (OpEx)

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

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

Quota del Fatturato delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	**Codice (a)**	**Ricavi assoluti (€ in milioni)**	**Quota di ricavi, anno N**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Garanzie minime di salvaguardia**	**Quota di ricavi allineati alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2022**	**Categoria attività abilitante**	**Categoria attività di transizione**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0	%														%		
di cui abilitante		0	%																
di cui di transizione		0	%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Fornitura acqua	2.1 WTR	510	0,1%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	Y	N			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	142.071	18,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	Y				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	3.939	0,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	Y	N	%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	0	0%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	Y	N	%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	30.030	3,9%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	N				
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	388.567	50,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	N	N	%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**565.116**	**74,1%**	55,4%	-	0,1%	-	18,6%	-								%		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		**565.116**	**74,1%**	55,4%	-	0,1%	-	18,6%	-										
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia		**197.616**	**25,9%**																
Totale (A+B)		**762.732**	**100%**																

	Quota di fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	55,3%
CCA	0%	%
WTR	0%	0,1%
CE	0%	18,6%
PPC	0%	%
BIO	0%	%

Quota delle spese in conto capitale (CapEx) delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023				Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	**Codice (a)**	**Capex assoluti (€ in milioni)**	**Proporzione di Capex, anno N**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Garanzie minime di salvaguardia**	**Proporzione di Capex allineata alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2022**	**Categoria attività abilitativa**	**Categoria attività di transizione**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Capex di attività ambientalmente sostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0	%														%		
di cui abilitante		0	%														%		
di cui di transizione		0	%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Fornitura acqua	2.1 WTR	19	0,02%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	Y	N			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	24.446	21,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	Y				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	2.047	1,8%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	Y	N	%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	3.074	2,7%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	Y	N	%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	4.362	3,8%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	N				
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	46.379	40,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	N	N	%		
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**80.327**	**70,3%**	48,9%	-	0,02%	-	21,4%	-								%		
A. Capex delle attività ammissibili della Tassonomia (A.1+A.2)		**80.327**	**70,3%**	48,9%	-	0,02%	-	21,4%	-										
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Capex di Tassonomia-attività non ammissibili		**33.915**	**29,7%**																
Totale (A+B)		**114.242**	**100%**																

	Quota di CapEx/Capex totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	48,9%
CCA	0%	%
WTR	0%	0,02%
CE	0%	21,4%
PPC	0%	%
BIO	0%	%

Quota delle spese operative (OpEx) delle attività economiche allineate e ammissibili alla tassonomia

Anno finanziario 2023	Anno			Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)									
Attività economiche	**Codice (a)**	**Opex assoluti (€ in milioni)**	**Proporzione di Opex, anno N**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Mitigazione dei cambiamenti climatici**	**Adattamento ai cambiamenti climatici**	**Acqua e risorse marine**	**Inquinamento**	**Economia circolare**	**Biodiversità e ecosistemi**	**Garanzie minime di salvaguardia**	**Opex allineata alla tassonomia o idonea, anno fiscale 2022**	**Categoria attività abilitativa**	**Categoria attività di transizione**
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Opex delle attività ambientalmente sostenibili (allineati alla tassonomia) (A.1)		0	%														%		
di cui abilitante		0	%														%		
di cui di transizione		0	%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
Fornitura acqua	2.1 WTR	0	0%	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	N	N	Y	N			
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	8.276	1,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N	N	Y	Y	Y	Y				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	402	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	Y	N	Y	N	%		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	91	0,02%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	Y	N	%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	11.492	2,7%	N/AM	N/AM	AM	AM	N/AM	N/AM	N	N	Y	Y	N	N				
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	27.326	6,4%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N	N	N	N	N	N	N	%		
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**47.587**	**11,1%**	9,2%	-	0%	-	1,9%	-								%		
A. Opex delle attività ammissibili della tassonomia (A.1+A.2)		**47.587**	**11,1%**	9,2%	-	0%	-	1,9%	-										
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																			
Opex delle attività non ammissibili della tassonomia		**382.030**	**88,9%**																
Totale (A+B)		**429.617**	**100%**																

	Quota di Opex/Opex totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	**Ammissibile alla tassonomia per obiettivo**
CCM	0%	9,22%
CCA	0%	%
WTR	0%	0%
CE	0%	1,9%
PPC	0%	%
BIO	0%	%

IMPEGNO

OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Sustainability Vision 2030

SEA integra i temi di sostenibilità nella propria pianificazione strategica, nel sistema di valutazione dei rischi (ERM) e nel sistema di *performance management*, affinché la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa. La figura sotto riportata sintetizza la visione di SEA e le linee strategiche del Gruppo.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030

Fonte: SEA

Environmental

In tale ambito SEA si pone tre obiettivi:

- Un ambizioso sentiero di riduzione delle emissioni di CO_2, che al 2030 si traduca nel conseguimento del *Net Zero Target* (vedi capitolo "Capitale Naturale", sezione "Esternalità ambientali") e nella sensibile riduzione delle emissioni di *scope* 3, riferite ad altri operatori dell'ecosistema aeroportuale.
- La realizzazione di tutte le nuove infrastrutture con criteri di costruzione basati sull'efficienza energetica e l'economia circolare, resilienti agli effetti del *climate change* e dotati di certificazioni *green*.
- Il contenimento dell'impronta acustica e la gestione di una equa distribuzione dei suoi effetti, in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello rilevato nel 2018 sino al 2035.

Social

In tale ambito, che include le strategie di generazione di valore a beneficio di passeggeri, collaboratori e comunità territoriale, SEA intende:

- Investire costantemente nel miglioramento dell'eccellenza degli ambienti e dei servizi, per migliorare la *customer*

experience, collocando entrambi gli scali nella fascia alta delle *performance* di qualità percepita degli aeroporti europei.

- Costruire un *habitat* lavorativo basato su piena parità di genere, crescente inclusività e compiuta valorizzazione delle diversità.
- Operare in *partnership* con le realtà del Terzo Settore per indirizzare in maniera efficace risorse in grado di contribuire ad affrontare emergenze e criticità presenti sui territori in cui operano gli scali, così come in altri contesti, anche internazionali.

Economic

La dimensione economica del valore sostenibile perseguito da SEA include:

- L'introduzione progressiva di criteri ESG sia nella qualificazione del parco fornitori che nelle griglie di valutazione delle offerte. L'obiettivo è da una parte orientare l'approccio commerciale dei *partner* della *supply chain* attraverso uno specifico Codice di Condotta e una *Policy* per gli approvvigionamenti sostenibili, dall'altra elevare il contenuto di sostenibilità dei beni e servizi acquisiti, inserendo specifiche clausole all'interno dei capitolati e dei contratti. A corollario di questo vengono predisposti piani di *audit* finalizzati a verificare l'allineamento dei fornitori ai criteri di gestione socio-ambientale definiti.
- Lo sviluppo, in *partnership* con le istituzioni territoriali e gli operatori del trasporto terrestre, di modalità di collegamento degli scali aeroportuali che privilegino il trasporto collettivo e, in generale, soluzioni a basse emissioni di CO_2.
- La promozione di un *network* di collegamenti e connessioni con destinazioni globali in grado di servire il territorio e abilitarne le ambizioni di sviluppo economico, sia attraverso l'integrazione del sistema manifatturiero nelle catene globali del valore che attraverso la valorizzazione di Milano e della Lombardia come destinazione d'interesse.

Piano Industriale Integrato 2024-2028

Gli obiettivi ESG del Gruppo SEA sono delineati all'interno del Piano Industriale Integrato 2024-2028, approvato dal Consiglio di Amministrazione, in coerenza con gli esiti del *materiality assessment*.

La strategia di sostenibilità è allineata al modello *"Sustainable Strategy for Airport"* proposto da ACI Europe nonché alle *policy* e ai *framework* sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (*EU Pact for Sustainable Aviation, Destination* 2050.

Piano di business integrato SEA 2024-2028

Business Pillar Strategico	Declinazione ESG	Obiettivi	Azioni
Ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura esistente	***Climate adaptation***	Incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi	▪ Realizzazione e approvazione di un Piano di Adattamento ai cambiamenti climatici. ▪ Piano di interventi infrastrutturali nello scalo e attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente.
Incrementare il livello di servizio ai passeggeri	***High quality travel***	Digitalizzazione e automazione dei servizi al passeggero	▪ Investimenti su nuove tecnologie come *face boarding, self bag drop, smart security*.
		Innalzamento dei livelli di servizio per i PRM	▪ Co-progettazione degli ambienti dedicati ai PRM con le associazioni per la disabilità. ▪ Potenziamento del servizio di assistenza, con riduzione dei tempi di attesa.

Business Pillar Strategico	Declinazione ESG	Obiettivi	Azioni
Ridurre le esternalità negative del *business*	***Net Zero Airports***	Raggiungere la zero *carbon footprint* entro il 2030	▪ Interventi di efficientamento energetico. ▪ Progressivo approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili (Parchi fotovoltaici, PPA, Acquisto GO).
	Good neighborhood	Mitigare l'impatto acustico sui territori limitrofi agli scali	Sperimentazione e implementazione definitiva dello scenario operativo notturno e sua futura gestione. Impegno, in coordinamento con ENAC/ENAV a realizzare le seguenti azioni di mitigazione: ▪ revisione delle SID sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione; ▪ esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi; ▪ definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore.
Preservare e sviluppare *know-how* in un ambiente innovativo e dinamico	***Empowered people***	Sviluppo di una cultura aziendale inclusiva e crescita della *gender equality*	▪ Valorizzazione, all'interno del piano di *onboarding*, delle opportunità di *work-life balance* e *caregiving*. ▪ Vademecum sulla politica di genere SEA da condividere con i fornitori esterni. ▪ Attività di formazione dedicate all'*empowerment* lavorativo femminile. ▪ Formazione per tutta la popolazione su bias e stereotipi di genere. ▪ Potenziamento del sistema di valutazione delle prestazioni, cui correlare interventi di politica retributiva. ▪ Valorizzazione e rafforzamento di tutti i servizi offerti legati al tema della genitorialità. ▪ Specifica formazione a tutti i livelli, sulla "tolleranza zero" rispetto a ogni forma di violenza nei confronti dei/delle dipendenti.

Fonte: SEA

Climate change: obiettivi di decarbonizzazione

Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 la certificazione "4+ *Transition*" dell'ACA, rilasciata a fronte di un piano di riduzione delle emissioni di *scope* 1 e 2 - oltre che impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la riduzione delle emissioni di *scope* 3 - che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 97% rispetto a quello del 2010.

Queste misure verranno progressivamente integrate e sviluppate - in linea con le innovazioni normative e tecnologiche attese - per poter comporre un quadro di interventi e investimenti in grado di garantire l'ottenimento dell'obiettivo *Net Zero* al 2030.

Nel grafico successivo vengono riassunte le principali misure del piano di decarbonizzazione - sia in corso che di futura realizzazione - che interesseranno gli aeroporti milanesi nei prossimi 4 anni.

Principali misure del Piano di Decarbonizzazione degli aeroporti SEA 2024-2028

Scope 1
Scope 2
Scope 3

Riduzione emissioni aeromobili generate con APU

- Installazione **34 AGPU** a Linate
- Installazione **50 AGPU** a Malpensa entro il 2025, con un max di emissioni CO_2 evitate pari a **700 tons/anno**

Idrogeno a MXP per ground mobility

- Nel **2025** inizierà la produzione di **H_2 a MXP** (Progetto OLGA) per alimentare sperimentalmente **6** veicoli di servizio, **1** ambulift e **2** Cobus

Sostituzione flotta con mezzi low carbon

- Tra il 2024 e il 2025 verranno sostituiti **96 veicoli endotermici** della flotta aziendale con **BEV** (elettrici) e **HEV** (ibridi)
- Mantenimento operatività **13 Cobus elettrici**
- **Sperimentazione HVO** per il 3% dei veicoli

Riduzione emissioni aeromobili ciclo LTO

- Disponibilità di ENI a fornire **4.000 tons di SAF** con blend fisso **al 20%**
- SEA favorirà l'anticipazione dell'uso di SAF con un **piano di incentivazione (500 mila € per il 2024)**

Efficientamento energetico edifici 2023-2026:

- Installazione di **lampade LED**
- Regolazione degli **impianti di condizionamento**
- Upgrade impiantistico **34 UTA**

Impatto previsto: **-10 mila tons** di CO_2 a regime
Ulteriore piano efficientamento dal 2028 con risparmio di 1GWh/anno

Realizzazione Parco FV

- Da **5 Mwh** a LIN e **10 Mhw** a MXP con produzione complessiva di **22 Gwh/anno**

Impianti di ricarica per mezzi elettrici extra-sedime

- Realizzate **2 Ultra-fast charging stations** a MXP e LIN
- Linate - n. **5 HPC da 300kw** (10 stalli totali)
- Malpensa - n. **3 HPC da 300kw** e n. **1 HPC da 64kw** (7 stalli totali)

Charging Station per ground mobility

- Realizzazione di **94** Charging stations (**31** a LIN, **63** a MXP) per mezzi operativi e **100 Smart Power Sockets** (**20** a LIN e **80** a MXP) per GSE

Fonte: SEA

APPENDICE

APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione *Clearance* e *Slots* composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - *Airport Council International* - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

UNI Global Compact Network Italia - Fondazione con lo scopo primario di contribuire allo sviluppo in Italia del Global Compact delle Nazioni Unite, attraverso iniziative per la promozione della cultura della cittadinanza d'impresa.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
Collaboratori somministrati	**Donne**	**Uomini**	**Totale**	**Donne**	**Uomini**	**Totale**
Linate	20	39	59	18	39	57
Malpensa	82	60	142	82	69	151
Totale Gruppo	**102**	**99**	**201**	**100**	**108**	**208**

Nota: i lavoratori non dipendenti (somministrati) presenti in SEA svolgono attività legate principalmente alle Operations aeroportuali e hanno un contratto di somministrazione a tempo determinato/indeterminato (cd staff leasing)

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2023			2022		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	322	662	**984**	314	680	**994**
	Malpensa	448	915	**1.363**	401	959	**1.360**
	Totale tempo indeterminato	**770**	**1.577**	**2.347**	**715**	**1.639**	**2.354**
Tempo determinato	Linate	1	0	**1**	1	4	**5**
	Malpensa	1	0	**1**	-	3	**3**
	Totale tempo determinato	**2**	**0**	**2**	**1**	**7**	**8**
	Totale Gruppo	**772**	**1.577**	**2.349**	**716**	**1.646**	**2.362**

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

	2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale Gruppo
Full time	**552**	**1.517**	**2.069**	**570**	**1.609**	**2.179**
Linate	256	642	898	265	673	938
Malpensa	296	875	1.171	305	936	1.241
Part time	**220**	**60**	**280**	**146**	**37**	**183**
Linate	67	20	87	50	11	61
Malpensa	153	40	193	96	26	122
Totale Gruppo	**772**	**1.577**	**2.349**	**716**	**1.646**	**2.362**

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2023 rappresentano lo 0,1% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano l'11,9%. I dipendenti somministrati al 31/12/2023 raggiungono una quota pari all'8% del totale del personale del Gruppo. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione.

Non sono presenti dipendenti ad orario non garantito.

Personale dipendente subordinato in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

	2023									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	4	2	**6**	5	5	**10**	16	44	**60**	**76**
Malpensa	4	2	**6**	7	8	**15**	20	58	**78**	**99**
Totale	**8**	**4**	**12**	**12**	**13**	**25**	**36**	**102**	**138**	**175**
Turnover	**14,5%**	**20,0%**	**16,0%**	**4,4%**	**2,3%**	**3,0%**	**8,1%**	**10,2%**	**9,5%**	**7,4%**

	2022									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	4	**4**	8	4	**12**	24	110	**134**	**150**
Malpensa	-	1	**1**	1	3	**4**	23	146	**169**	**174**
Totale	**-**	**5**	**5**	**9**	**7**	**16**	**47**	**256**	**303**	**324**
Turnover	**0,0%**	**22,7%**	**17,9%**	**3,4%**	**1,1%**	**1,8%**	**10,6%**	**25,8%**	**21,1%**	**13,7%**

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.
Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 67% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per il 76% è stato conseguenza del piano di accompagnamento alla pensione e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa il 68% di genere maschile e per circa il 79% di età superiore ai 50 anni. Il 57% delle uscite ha interessato lo scalo di Malpensa.

Personale dipendente subordinato in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2023									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	13	7	**20**	19	18	**37**	-	-	**-**	**57**
Malpensa	49	4	**53**	30	16	**46**	1	5	**6**	**105**
Totale	**62**	**11**	**73**	**49**	**34**	**83**	**1**	**5**	**6**	**162**
Turnover	**112,7%**	**55,0%**	**97,3%**	**18,1%**	**6,1%**	**10,0%**	**0,2%**	**0,5%**	**0,4%**	**6,9%**

	2022									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	7	**7**	8	23	**31**	-	7	**7**	**45**
Malpensa	-	3	**3**	-	4	**4**	-	2	**2**	**9**
Totale	**-**	**10**	**10**	**8**	**27**	**35**	**-**	**9**	**9**	**54**
Turnover	**0,0%**	**45,5%**	**35,7%**	**3,0%**	**4,3%**	**3,9%**	**0,0%**	**0,9%**	**0,6%**	**2,3%**

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.
Fonte: SEA

Le 162 assunzioni sono state realizzate per l'81% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa il 69% sono state di genere femminile. Il 45% dei nuovi assunti è di età inferiore ai 30 anni. Le assunzioni sono state realizzate per il 65% sullo scalo di Malpensa. Il 62% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni, concentrato per lo più nelle qualifiche impiegatizie e operaie; anche le posizioni direttive si attestano su un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2023									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	**-**	-	16	**16**	6	26	**32**	**48**
Quadri	-	1	**1**	37	74	**111**	65	80	**145**	**257**
Impiegati	55	14	**69**	222	291	**513**	348	585	**933**	**1.515**
Operai	-	5	**5**	12	175	**187**	27	310	**337**	**529**
Totale	**55**	**20**	**75**	**271**	**556**	**827**	**446**	**1.001**	**1.447**	**2.349**

	2022									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	**-**	2	14	**16**	4	26	**30**	**46**
Quadri	-	-	**-**	36	69	**105**	68	87	**155**	**260**
Impiegati	6	20	**26**	215	340	**555**	348	578	**926**	**1.507**
Operai	-	2	**2**	15	208	**223**	22	302	**324**	**549**
Totale	**6**	**22**	**28**	**268**	**631**	**899**	**442**	**993**	**1.435**	**2.362**

Fonte: SEA

Si segnala inoltre che, con riferimento ai dipendenti appartenenti a categorie protette, SEA gestisce la tematica delle assunzioni obbligatorie nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa di riferimento. Al 31/12/2023 risultano in forza 110 dipendenti appartenenti alle categorie protette (120 al 31/12/2022), di cui 3 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (4 nel 2022).

Formazione

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2023 è stato di 86.740 ore per il Gruppo SEA di cui la formazione mandatoria è pari a circa l'84%.

Formazione mandatoria - Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2023		
	Donne	**Uomini**	**Totale**
Dirigenti	13,2	13,5	**13,4**
Quadri	10,7	17,4	**14,7**
Impiegati	38,8	24,5	**30,4**
Operai	84,8	38,8	**42,2**
Totale	**37,2**	**27,9**	**31,0**

Fonte: SEA

Relazioni Industriali

La percentuale dei dipendenti totali coperti da contratti collettivi di lavoro è pari al 100%. Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2023	11	CGIL; CISL; UIL; UGL; FLAI; USB; SINPA; CUB TRASPORTI; COBAS VARESE; ADL VARESE; LABOUR	51,4%
31/12/2022	11	CGIL; CISL; UIL; UGL; FLAI; USB; SINPA; CUB TRASPORTI; COBAS VARESE; ADL VARESE; LABOUR	55%
31/12/2021	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%

Principali accordi 2023 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2023 gli accordi sottoscritti hanno riguardato i seguenti temi principali:

- riorganizzazione *Maintenance* e nuove figure professionali;
- ricerca interna nuovi autisti;
- piano emergenza neve;
- *welfare*.

	2023	2022	2021
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	4	8	6

Fonte: SEA

In merito alla salute e sicurezza dei lavoratori in data 19 marzo 2020 è stato attivato il comitato Covid, composto da rappresentanti sindacali e aziendali, ex DPCM 11 marzo 2020 art. 1, c1, 9) - Protocollo condiviso 14 marzo 2020. A decorrere dal mese di maggio 2023, pur a fronte del mutamento dello scenario sanitario, SEA, le OSL, la RSU, gli RLS e il Medico competente hanno condiviso in ottica di prudenza e tutela il mantenimento di alcune misure di sicurezza (es. mantenimento di gel sanificanti, disponibilità di mascherine FFP2 a richiesta per attività di contatto con il pubblico).

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).

Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisnal e Cisal e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresivi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari. I consumi sono pertanto legati all'andamento delle condizioni meteo della stagione invernale.

Malpensa - Consumi materie prime

	2023	2022	2021
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	484.453	687.960	683.603
Antighiacciante solido (Kg)	475	2.125	8.950
Antighiacciante liquido (Kg)	-	131.227	211.335

Linate - Consumi materie prime

	2023	2022	2021
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	148.108	179.023	158.461
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	9.892	24.401	95.300

Fonte: SEA

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche materiali	Riconciliazione topic Standard GRI	Perimetro	
		Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
***Safety & security* aeroportuali**	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
Employee Health & Safety	GRI 403 Salute e sicurezza dei lavoratori GRI 2 Relazioni industriali	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
Formazione/*know how*	GRI 404 Formazione e istruzione	Dipendenti	Causato dal gruppo
***Business ethics*/ Trasparenza**	GRI 205 Anticorruzione	Gruppo	Causato dal gruppo
Strategia ESG integrata nel *business*	N/A	Gruppo	Causato dal gruppo
Corporate Welfare	GRI 403 Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
Qualità dei servizi ai passeggeri	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
Human rights	GRI 401 Occupazione GRI 2 Relazioni industriali	Dipendenti	Causato dal Gruppo
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
Diversity & Inclusion	GRI 405 Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo
Community relations	GRI 203 Impatti economici indiretti GRI 413 Comunità locali	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
***Governance* ESG**	GRI 404 Formazione e istruzione	Gruppo	Causato dal gruppo
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale	GRI 203 Impatti economici indiretti A01; A02; A03 Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
***Supply chain* sostenibile**	GRI 204 Pratiche di approvvigionamento GRI 308; GRI 414 Valutazione ambientale/sociale dei fornitori	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
Rumore	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business*
Intermodalità e Accessibilità sostenibile	N/A	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
Mitigazione/ adattamento al *climate change*	GRI 305 Emissioni	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business* A cui il Gruppo contribuisce
Local air pollution	GRI 416 Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
Energy management	GRI 302 Energia	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business* A cui il Gruppo contribuisce
Waste management	GRI 306 Rifiuti A06 Liquido *De-icing*	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business* A cui il Gruppo contribuisce
Water management	GRI 303 Acque e scarichi A04 Qualità delle acque meteoriche	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business* A cui il Gruppo contribuisce
Degrado degli ecosistemi naturali	GRI 304 Biodiversità	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di *business* A cui il Gruppo contribuisce

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	SEA ha presentato una rendicontazione in conformità agli *Standard* GRI per il periodo 01/01/2023-31/12/2023.
GRI utilizzato	GRI 1: Principi Fondamentali - versione 2021
Standard GRI di settore pertinenti	*Airport Operators Sector Disclosures* (2014)

GRI *Standard*	**Informativa**		**N° pagine**	**Omissione**			**GRI Sector Standard Ref. No.**
				Requisiti omessi	**Ragione**	**Spiegazione**	
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-1	Dettagli organizzativi	7-8				
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	4-5				
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punti di contatto	4-5				
	2-4	Revisione delle informazioni	4-5				
	2-5	*Assurance* esterna	178				
	2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	9-10				
	2-7	Dipendenti	83; 166-167				
	2-8	Lavoratori non dipendenti	166-167				
	2-9	Struttura e composizione della *governance*	15 Rif. Est.: Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari 2023 4.2; 4.3				
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo					
	2-11	Presidente del massimo organo di governo					
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	15 Rif. Est.: RG 4.4; 4.5; 4.6				
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	15 Rif. Est.: RG 8.1				
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	15 Rif. Est.: RG 13				
	2-15	Conflitti di interesse	15 Rif. Est.: RG 4.8; 4.9				
	2-16	Comunicazione delle criticità	15 Rif. Est.: RG 8.1				
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	15 Rif. Est.: RG 4.4				
	2-18	Valutazione della *performance* del massimo organo di governo	15 Rif. Est.: RG 7.1				
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	15 Rif. Est.: RG 7.2				
	2-20	Procedura di determinazione della remunerazione	15-16 Rif. Est.: RG 7				
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annua	15-16	Punto b	*Non pertinente*	*I dati non sono confrontabili con il 2022.*	

GRI *Standard*	Informativa		N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2-3				
	2-23	Integrazione degli impegni in termini di policy	7; 16-18; 44				
	2-24	Incorporazione degli impegni politici	16-18; 44				
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	103-104				
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	18				
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	19				
	2-28	Appartenenza ad associazioni	166				
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli *stakeholder*	34-41; 44				
	2-30	Contratti collettivi	169-170				
GRI 3 MATERIAL TOPICS							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	34-41				
	3-2	Elenco dei temi materiali	38				
***Safety & Security* aeroportuali**							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 71-73; 123-125				
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	71-73; 123-125				
	AO9	Numero totale annuo di *"wildlife strikes"* per 10.000 movimenti di aeromobili	124-125				
Employee Health & Safety							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 89-94				
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	89-90				
	403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	93				
	403-3	Servizi di medicina del lavoro	92				
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	90				
	403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	91-92				
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86				
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	92				
	403-9	Infortuni sul lavoro	93-94				
	403-10	Malattie professionali	93-94				

GRI *Standard*	Informativa		N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Formazione/*know how*							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 84-85				
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	85				
	404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	84-85				
***Business ethics*/Trasparenza**							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	18-19: 34-41				
GRI 205: Anticorruzione (2016)	205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	19				
Strategia ESG integrata nel *business*							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 161-164				
Corporate Welfare							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 86-88				
GRI 201: *Performance* economica (2016)	201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	88				
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86				
GRI 401: Occupazione (2016)	401-2	*Benefit* previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti *part-time* o con contratto a tempo determinato	86				
Qualità dei servizi ai passeggeri							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 125-132				
Human rights							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 44; 105-106				
Accessibilità inclusiva alle infrastrutture							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 125-128				
Diversity & inclusion							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 88-89				
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)	405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	168; Rif. Est.: RG tab. 2				
	405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	88-89				
Community relations							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 43				
GRI 413: Comunità locali (2016)	413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	132				

GRI *Standard*	Informativa		N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
***Governance* ESG**							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 85				
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo professionale	85				
Effetto catalitico sullo sviluppo territoriale							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 134-147				
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)	203-2	Impatti economici indiretti significativi	134-147				
GRI 202: Presenza sul mercato (2016)	AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	116-118				
	AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	116-118				
	AO3	Quantitativo di merce *(cargo)* movimentato in tonnellate	118-119				
***Supply Chain* sostenibile**							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 104-107				
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)	204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	135-136				
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)	308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	105-106				
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)	414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	105-106				
Rumore							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 71-73				
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	71-73				
A07: Rumore (2014)	AO7	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	71-73				
Intermodalità e Accessibilità sostenibile							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 50-61				

GRI *Standard*	Informativa		N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Mitigazione/adattamento al *climate change*							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 62-68				
GRI 305: Emissioni (2016)	305-1	Emissioni dirette di GHG (*Scope* 1)	64-65				
	305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (*Scope* 2)	64-65				
	305-3	Altre emissioni indirette di GHG (*Scope* 3)	64-67				
	305-4	Intensità delle emissioni di GHG	65				
Local air pollution							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 69-70				
GRI 305: Emissioni (2016)	305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	69-70				
	AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (μg/m^3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	69-70				
Energy Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 77-78				
GRI 302: Energia (2016)	302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	78				
	302-3	Intensità energetica	78				
Waste Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 79-80				
GRI 306: Rifiuti (2020)	306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80				
	306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80				
	306-3	Rifiuti prodotti	80				
	AO6	Quantità di liquido antigelo *(de-icing)* utilizzato e trattato (m^3 e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	75; 170				
Water Management							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 74-75; 78-79				
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)	303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	78				
	303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	78				
	303-3	Prelievo idrico	79				
	303-4	Scarico d'acqua	74				
	AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	75				

GRI *Standard*	Informativa		N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Degrado degli ecosistemi naturali							
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	34-41; 81-82				
GRI 304: Biodiversità (2016)	304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	81-82				
	304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	81-82				

EY
Building a better working world

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

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

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5, comma 1, lett. g) del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo" o "Gruppo SEA") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta *ex* art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2024 (di seguito "DNF").
L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "*EU Taxonomy*" della DNF del Gruppo, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI – Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants* (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 – 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 – 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.600.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la CCIAA di Milano Monza Brianza Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. di Milano 606158 - P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited

EY
Building a better working world

revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo SEA;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
   - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
   - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
   - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

   Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).
5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.
   In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta,

EY
Building a better working world

l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., che abbiamo selezionato sulla base delle sue attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo SEA relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.
Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "*EU Taxonomy*" della DNF del Gruppo richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Altri aspetti

Le DNF del Gruppo SEA relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2022, i cui dati sono presentati a fini comparativi, sono state sottoposte ad un esame limitato da parte di un altro revisore che, rispettivamente il 12 aprile 2022 e il 12 aprile 2023, ha espresso su tali dichiarazioni delle conclusioni senza rilievi.

Milano, 11 aprile 2024

EY S.p.A.

Paolo Zocchi
(Revisore Legale)

3

Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2023

Pubblicazione a cura della Funzione Corporate Social Responsibility del Gruppo SEA,
realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Si ringraziano tutti coloro che nelle diverse società del Gruppo SEA si sono
dedicati al reperimento dei dati utili alla definizione del piano dei conti.

Copyright 2024 SEA S.p.A.

Per maggiori informazioni:

SEA S.p.A. - 20090 Aeroporto Milano Linate,
Sebastiano Renna - Head of Corporate Social Responsibility
e-mail: *sebastiano.renna@seamilano.eu*

SEA MilanAirports