

REPORT 2024

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE
AL 30 GIUGNO 2024

DIRITTI DEL PASSEGGERO
Regolamento (CE) n. 261/2004

In caso di ritardo imprevisto, di volo cancellato o di ritardo prolungato di almeno 30 minuti, rivolgersi al banco di accoglienza o alla porta di imbarco per ottenere il resto che coinvolge i diritti del passeggero, in particolare in materia di risarcimento pecuniario e di assistenza.

PASSENGER RIGHTS
Regulation (EC) No. 261/2004

If you are denied boarding, or if your flight is cancelled or delayed for at least 30 minutes, see at the check-in counter or boarding gate for the rest stating your rights, particularly with regard to compensation and assistance.

Milano Malpensa

410

VIAGGIO SICURO, CONTROLLA I TUOI BAGAGLI • CHECK

Milano Malpensa

Indice

1	Dati di sintesi e informazioni generali
2	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
3	Organi sociali
4	I numeri del Gruppo SEA
7	Relazione sulla gestione
8	Primo semestre 2024: eventi di rilievo
9	Climate change
10	Quadro economico di riferimento
14	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
15	Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari
28	Indicatori Alternativi di Performance
29	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2024
30	Evoluzione prevedibile della gestione
31	Andamento operativo - Analisi di settore
34	Risk Management Framework
39	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2024
45	Altre informazioni
49	Sistema di Corporate Governance
53	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

DATI DI SINTESI

E INFORMAZIONI

GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2024

SEA SpA

Gestione Aeroportuale

■ **99,91%**
SEA Prime SpA

■ **30,98%**
S.A.C.B.O. SpA
Società
Aeroporto
Civile di Bergamo
Orio al Serio

Utilities

■ **18,75%**
Disma SpA

Attività Commerciali

■ **40%**
Dufrital SpA

■ **40%**
Areas Food
Services Srl

Altre Attività

■ **0,23%**
Romairport Srl

Handling

■ **30%**
Airport
Handling SpA

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

Si evidenzia che la partecipazione nella società Airport ICT Services Srl è stata ceduta in data 20 giugno 2024.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente	Michaela Castelli ⁽⁴⁾
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Armando Brunini
Amministratori	Pierfrancesco Barletta ⁽¹⁾⁽²⁾ Franco Maria Antonio D'Alfonso ⁽³⁾⁽⁴⁾ Daniela Mainini ⁽²⁾⁽⁵⁾ Luciana Sara Rovelli ⁽²⁾⁽³⁾ Rosario Mazza ⁽³⁾

COLLEGIO SINDACALE

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

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

SOCIETÀ DI REVISIONE

EY SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

I NUMERI DEL GRUPPO SEA

PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2024 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre dell'esercizio precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2024 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 - Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale.

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO SEA

Dati Economici

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023	Variazione
Ricavi	399.919	349.996	49.923
EBITDA ⁽¹⁾	160.073	129.676	30.397
Risultato operativo	114.797	86.619	28.178
Risultato prima delle imposte	112.015	82.733	29.282
Risultato netto da attività destinate alla vendita	0	775	(775)
Risultato netto del Gruppo	81.051	62.122	18.929

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

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.272.202	1.277.219	(5.017)
Capitale circolante (B)	(287.230)	(268.687)	(18.543)
Fondi rischi e oneri (C)	(196.531)	(195.156)	(1.375)
Fondi relativi al personale (D)	(26.131)	(27.406)	1.275
Altri debiti non correnti (E)	0	(1.821)	1.821
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	762.310	784.149	(21.839)
Patrimonio netto di Gruppo	387.783	499.017	(111.234)
Patrimonio netto di terzi	28	31	(3)
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	374.499	285.101	89.398
Totale fonti di finanziamento	762.310	784.149	(21.839)

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

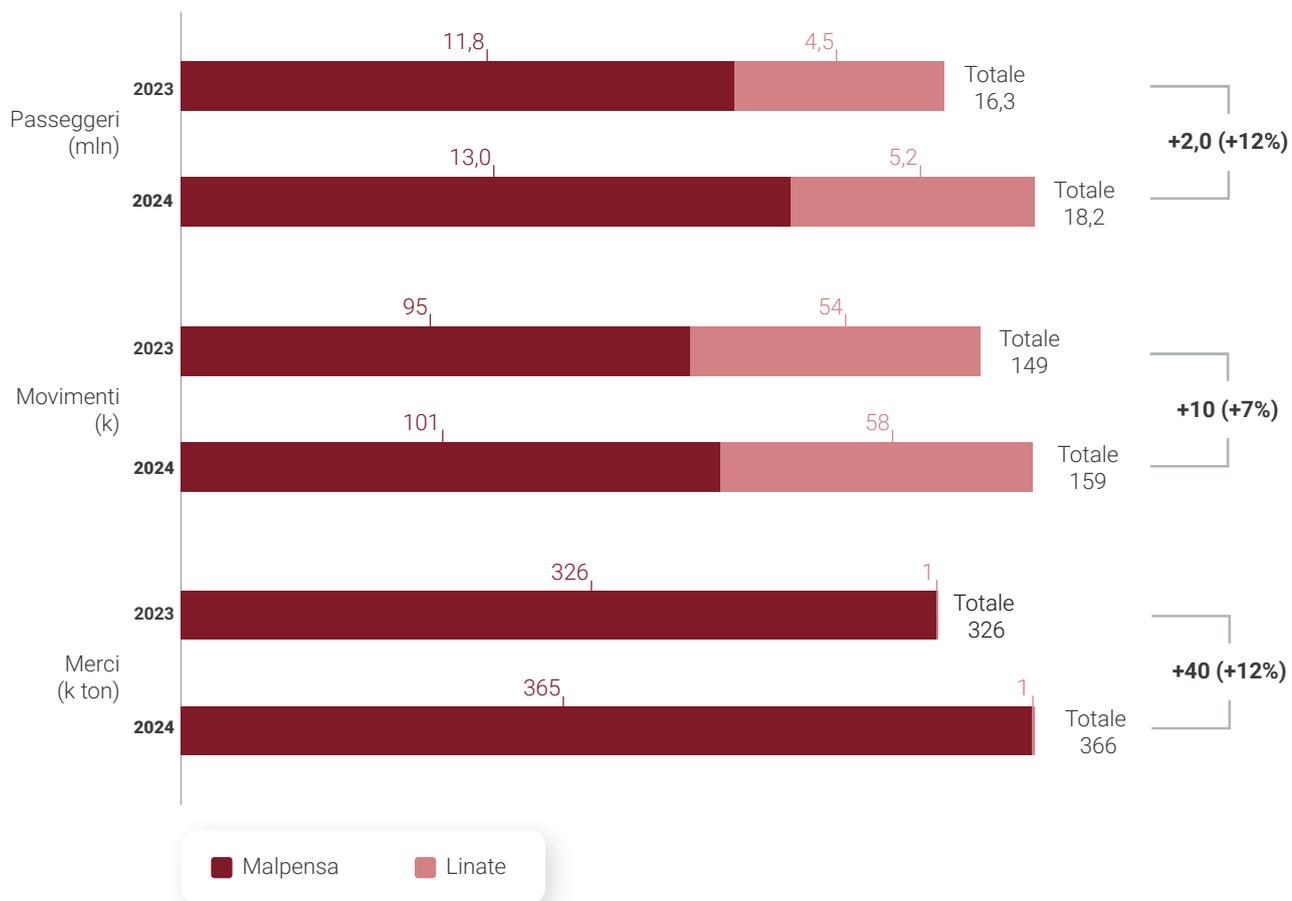
Investimenti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	38.301	114.242	(75.941)

Altri Indicatori

	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Numero di risorse a fine periodo	2.725	2.550

Traffico primo semestre 2024 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del primo semestre 2024 sono confrontati con lo stesso periodo dell'esercizio 2023.

Relazione

RELAZIONE SULLA

GESTIONE

gestione

PRIMO SEMESTRE 2024: EVENTI DI RILIEVO

Disponibilità del servizio di FaceBoarding a Linate

A maggio 2024, a Linate, è stato reso disponibile il servizio di FaceBoarding, che permette ai passeggeri che lo desiderano di accedere ai controlli di sicurezza e imbarcarsi utilizzando un sistema biometrico di riconoscimento facciale. Il FaceBoarding migliora l'esperienza del passeggero in aeroporto consentendo, a chi si è precedentemente registrato, attraverso i chioschi presenti nello scalo o direttamente dai propri dispositivi mobili, di ridurre i tempi dei controlli dei propri documenti d'identità.

Cessione di Airport ICT Services Srl

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

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

Sea e Costim, a giugno 2024, hanno firmato un accordo per la realizzazione del progetto di trasformazione dell'area dell'aeroporto di Linate, prospiciente l'Idroscalo, nell'innovativo smart district, chiamato "Linate Airport District" (LAD). Dopo l'arrivo della M4 che collega

l'aeroporto direttamente con il centro di Milano, con questo progetto, un'area finora non accessibile sarà a disposizione di chi lavora in aeroporto, di chi si serve della M4 e della città tutta e offrirà ampi spazi verdi, nuovi edifici e l'accesso diretto all'Idroscalo, creando valore e opportunità di sviluppo.

Adesione al Climate City Contract del Comune di Milano

Il Climate City Contract è un documento di impegno alla riduzione delle emissioni entro il 2030, che individua una serie di azioni e iniziative misurabili e "di sistema" - da portare a termine entro sei anni - che promuoveranno in particolare reti energetiche innovative, infrastrutture per la mobilità sostenibile, verde e forestazione, firmato dal Comune di Milano e un gruppo di 25 realtà dell'ecosistema cittadino, tra società partecipate, università, imprese e sviluppatori, cooperative edilizie tra cui anche SEA che contribuisce con la sua progettualità "net zero" legata alla strategia energetica.

Certificazione per la Parità di Genere

Nel mese di aprile 2024, Sea ha ottenuto la certificazione per la Parità di Genere, riconoscimento rilasciato da RINA, multinazionale di certificazione. La Certificazione sulla Parità di Genere è stata assegnata dopo un processo di valutazione basato su 31 parametri che riguardano aspetti come la cultura e strategia aziendale, la governance, i processi HR, le opportunità di crescita e inclusione delle donne, l'equità remunerativa per genere, oltre a iniziative a tutela della genitorialità, della conciliazione vita-lavoro e alla prevenzione di ogni forma di abuso.

CLIMATE CHANGE

L'impegno di SEA procede sia in riferimento all'obiettivo "Net Zero 2030" correlato alla riduzione delle emissioni dirette (scope 1 e scope 2), prodotte dalle attività direttamente sotto il controllo di SEA come confermato dal rinnovo della certificazione ACA al livello 4+¹ avvenuta nel corso del mese di maggio sia in relazione alla riduzione delle emissioni di scope 3, attivando modalità che possano effettivamente ridurre le emissioni aeroportuali degli stakeholder.

Nel corso del primo semestre 2024 è stata avviata l'attività di predisposizione della strategia aziendale per la gestione delle emissioni di scope 3, in vista della definizione di specifici obiettivi di riduzione, siano essi di settore o complessivi. Nella Strategia scope 3 rientreranno attività già avviate tra cui gli investimenti a favore dello shift modale, in quest'ottica si collocano la realizzazione del collegamento di Linate con il centro città mediante

la linea metropolitana di Milano, la realizzazione del collegamento ferroviario del Terminal 2 di Malpensa con Gallarate, e l'incentivazione all'utilizzo del SAF presso gli aeroporti gestiti da SEA.

Ad aprile 2024 è stato infatti attivato per il secondo anno il programma SEA di supporto all'utilizzo dei SAF che prevede l'erogazione di un contributo massimo pari a 800 €/ton di SAF puro, per una dotazione massima di 500 migliaia di euro.

Al contempo, a seguito del completamento con esito positivo degli studi per verificare la compatibilità del diesel rinnovabile HVO con il parco mezzi presente presso gli aeroporti di Malpensa e Linate, è in corso la pianificazione delle attività necessarie per l'attivazione della fornitura sistematica in entrambi gli aeroporti.

¹ 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. I livelli di accreditamento attuali sono:

- 1 Mapping - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO₂.
- 2 Reduction - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- 3 Optimisation - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scope 3).
- 3+ Neutrality - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO₂ per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l'acquisto di Carbon offsets.
- 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 Carbon offsets

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Prosegue il miglioramento dell'economia globale, in particolare nel settore dei servizi, ma con segnali di ripresa anche nel settore manifatturiero. L'incertezza sulla risoluzione dei conflitti in corso rappresenta ancora il principale fattore frenante per la crescita globale.

Nel primo trimestre del 2024 il PIL dell'area euro ha ripreso un trend positivo grazie alla crescita del settore dei servizi e delle costruzioni, e viene confermata anche nel secondo trimestre sempre trainata dal settore dei servizi in particolare dai settori legati al turismo.

Dall'inizio dell'anno si è indebolito il calo dell'inflazione al consumo, ma hanno ripreso a crescere i prezzi energetici, mentre quelli dei servizi hanno continuato a mostrare incrementi elevati. L'inflazione al netto delle componenti alimentari ed energetiche si è collocata al 2,9 % in giugno. A giugno 2024, il Consiglio direttivo della BCE ha ridotto di 25 punti base i tassi di riferimento, rimasti invariati nei precedenti nove mesi, confermando l'intenzione di riportare l'inflazione all'obiettivo di medio termine.

In Italia nel secondo trimestre la produzione industriale ha continuato a diminuire mentre è proseguita l'espansione del settore dei servizi, in particolare nei comparti legati al turismo, mentre il settore delle costruzioni ha subito un calo legato prevalentemente alla rimodulazione degli incentivi.

Nel primo trimestre del 2024 l'occupazione ha continuato a espandersi e la dinamica positiva è proseguita anche nel secondo trimestre quando il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito. Dopo la forte contrazione del 2023, nei primi mesi di quest'anno i consumi delle famiglie sono tornati a crescere moderatamente, nonostante l'aumento della propensione al risparmio, e lo stesso andamento è confermato anche nel secondo trimestre in particolare per le voci legate al turismo.

Nel secondo trimestre l'inflazione complessiva si è mantenuta su valori molto contenuti e la sua componente di fondo ha continuato a diminuire.

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nei primi sei mesi del 2024 il traffico passeggeri operato dagli aeroporti gestiti da SEA ha mostrato un significativo incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con risultati positivi tanto a Linate quanto a Malpensa. Quanto descritto è allineato all'andamento del settore del trasporto aereo a livello europeo, che è stato caratterizzato dal progressivo incremento dei collegamenti offerti dai vettori legacy e da un rafforzamento delle attività da parte dei principali vettori low-cost.

La crescita descritta può essere interpretata come il risultato di vari fenomeni di natura industriale, operativa e geopolitica derivanti dagli esercizi precedenti o emersi nel primo semestre del 2024, che saranno illustrati nel seguito della relazione.

Offerta e collegamenti

Il traffico continentale europeo è cresciuto sia per effetto della maggiore attività dei vettori legacy (tra cui diversi hub carrier) sia dei principali vettori low-cost, che operano tipicamente connessioni di tipo point-to-point. Tra questi ultimi, Ryanair ha incrementato l'offerta di posti disponibili rispetto al primo semestre 2023 aggiungendo al proprio network nuove basi tra cui, in Italia, Trieste e Reggio Calabria; anche easyJet ha offerto, nello stesso periodo, un numero di posti in incremento rispetto all'anno precedente. L'attività di lungo raggio risulta in crescita, sostenuta dalle connessioni offerte sia dai vettori legacy europei da e verso i rispettivi hub (tra gli altri si segnalano Air France da Parigi, Lufthansa da Francoforte e Monaco di Baviera, Iberia da Madrid) sia dai vettori legacy extra-europei da e verso i rispettivi Paesi di origine (tra questi i vettori nordamericani American Airlines, Delta Air Lines e United Airlines nonché quelli operanti sugli hub del Golfo Persico, quali Etihad Airways, Qatar Airways ed Emirates). Noto è stato lo sviluppo dei flussi di traffico con i Paesi asiatici - in particolare India, Hong Kong, Giappone, Thailandia e Vietnam - verso i quali i collegamenti sono gradualmente aumentati nel corso dell'anno. A questo contesto positivo si affianca la oramai piena riapertura dei flussi turistici da e per la Cina, che i viaggiatori di un ristretto numero di Paesi - tra cui l'Italia - possono visitare senza la necessità di un visto per soggiorni inferiori ai 15 giorni².

Flotta e ordinativi

La crescente domanda di trasporto aereo da parte dei passeggeri ha messo sotto pressione la limitata capacità operativa dei vettori, in termini di rotazione aeromobili e numero di posti offerti, stimolandoli ad un ancora migliore impiego delle flotte. Alcune avioilinee, nell'ottica di ottimizzare l'impiego degli asset già disponibili, hanno avviato o completato la riconfigurazione delle cabine migliorando il comfort e i servizi di alcuni aeromobili: Lufthansa, ad esempio, ha sottoposto a manutenzione straordinaria tutta la flotta di A380, mentre Emirates ha operato il retrofitting su più di 20 velivoli A380, portando ad oltre 190 tra A380 e B777 gli aeromobili del vettore emiratino oggetto di un piano di rinnovo. Inoltre, come già avvenuto nel corso del 2023, anche nei primi mesi del 2024 sono stati registrati importanti ordinativi di aeromobili - in particolare dal costruttore Airbus -, tra cui si segnalano quelli effettuati da American Airlines (85 unità), Saudia (51 unità), IndiGo (40 unità) e Korean Air (33 unità).

Manutenzioni e supply

Le difficoltà riscontrate nelle catene di produzione e di approvvigionamento delle forniture degli aeromobili nel corso del 2023 hanno contribuito a condizionare, anche nella prima parte del 2024, la capacità di soddisfare la crescente domanda di trasporto per via aerea. Sono infatti ancora in corso le attività di ispezione e manutenzione straordinaria ai motori di marca Pratt & Whitney installati su alcuni modelli prodotti da Airbus, che hanno determinato la temporanea messa a terra delle unità interessate dalle necessarie attività di adeguamento. Il produttore statunitense Boeing è stato invece sottoposto ad un processo di audit da parte dell'ente federale statunitense per il trasporto aereo (Federal Aviation Administration, FAA) a seguito dell'incidente occorso nel mese di gennaio 2024 ad un esemplare di B737 MAX 9 operato da Alaska Airlines, che ha subito il distacco di un componente della fusoliera poco dopo il decollo. Le autorità federali hanno identificato delle mancanze nei sistemi di controllo della produzione, imponendo all'azienda l'avvio di un piano correttivo nonché vietando l'aumento di produzione degli esemplari di aeromobile in questione.

² Questa possibilità è stata introdotta nel mese di dicembre 2023 ed è prevista sino al 2025.

Scioperi e disservizi

In un contesto di crescita della domanda, nel corso del primo semestre del 2024 il network degli aeroporti europei è stato in grado di affrontare adeguatamente i maggiori flussi di traffico nonostante alcuni scioperi da parte dei lavoratori del settore. La regolare operatività nei cieli europei è stata tuttavia condizionata, soprattutto nel mese di giugno, da alcune difficoltà nelle attività di controllo del traffico aereo e di gestione degli slot, alle quali hanno contribuito anche eventi meteorologici avversi. Questi fenomeni, che possono comportare effetti a catena sui servizi aerei, hanno costretto diversi vettori a rivedere l'utilizzo della propria flotta, oltre a causare disagi ai passeggeri, ai gestori aeroportuali e agli handlers. In particolare, a seguito dei disservizi registrati nell'ultima settimana di giugno, Ryanair e Wizz Air hanno espresso pubblicamente l'opportunità di una migliore gestione del traffico da parte di Eurocontrol e delle Autorità nazionali di controllo del traffico aereo.

Contesto geopolitico

Lo spazio aereo è, peraltro, ancora condizionato dal contesto geopolitico globale, che ha visto proseguire i conflitti in Europa e in Medio Oriente. Risultano ancora attive le misure restrittive imposte dalla Commissione europea da un lato e dalla Federazione Russa dall'altro a seguito dell'avvio degli scontri in Ucraina nel mese di febbraio 2022: tali iniziative escludono la maggioranza dei vettori operanti tra Europa ed Asia dalla possibilità di sorvolare i territori russi e ucraini, con un allungamento dei tempi di percorrenza e un incremento dei costi operativi; evidentemente, le sanzioni impediscono la ripresa del traffico passeggeri e merci con il mercato

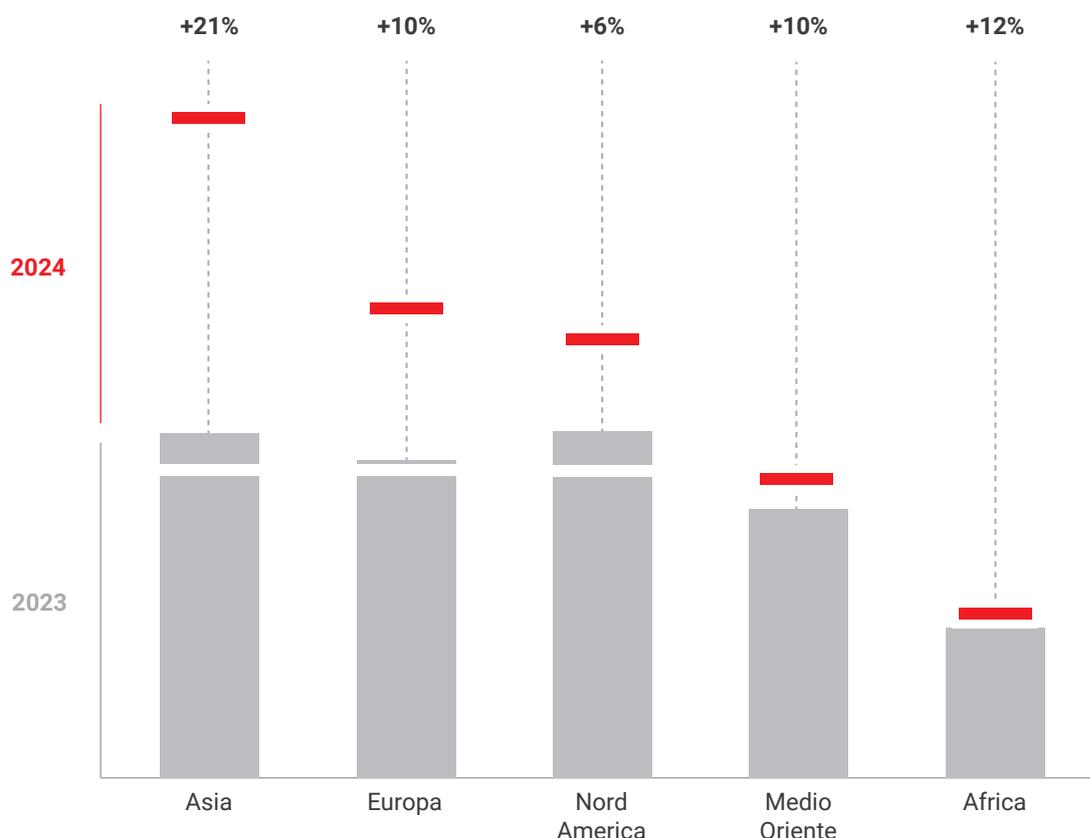
russo nonché i flussi da e per l'Ucraina. Lo scenario geopolitico è stato ulteriormente compromesso dal mese di ottobre 2023, a seguito dell'avvio di un conflitto armato nell'area mediorientale tra l'organizzazione politica di Hamas e lo Stato di Israele. Dopo una iniziale breve interruzione dei collegamenti aerei per ragioni di sicurezza, è stata raggiunta nella prima parte del 2024 una relativa normalizzazione tale da consentire la regolare operatività degli scali e dei vettori. Ciononostante, diverse aerolinee hanno preferito ridurre o posticipare la ripresa dei collegamenti verso Israele, che sono stati penalizzati da un'offerta sensibilmente inferiore allo stesso periodo del 2023.

Come già specificato, gli sviluppi positivi evidenziati per il primo semestre 2024 hanno caratterizzato il sistema aeroportuale internazionale nel suo complesso: nei primi quattro mesi dell'anno il campione di 1.232 aeroporti membri di ACI World ha servito 2,4 miliardi di passeggeri, registrando un incremento del +12% rispetto allo stesso periodo del 2023. L'analisi del traffico per area geografica evidenzia dinamiche di ripresa positive ma differenti: in particolare, l'Asia ha incrementato il numero dei passeggeri del +21% rispetto ai primi quattro mesi dello scorso anno, il Medio Oriente del +10%, l'Africa del +12%, l'Europa del +10% ed il Nord America del +6%. Per finalità di comparazione, gli aeroporti italiani hanno registrato nel primo quadrimestre 2024 un incremento dei passeggeri del +12% rispetto al 2023.

Nel contesto innanzi descritto, l'ultimo aggiornamento delle previsioni sui movimenti aerei per l'area ECAC di Eurocontrol³ colloca il ritorno ai valori del 2019 nel 2026 (scenario base).

³ Fonte | Eurocontrol: 7-year forecast for Europe 2024-2030 (edizione di febbraio 2024).

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



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi quattro mesi del 2024 sono state movimentate a livello globale circa 34 milioni di tonnellate di merci⁴. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nei primi quattro mesi emergono Hong Kong (1,5 milioni di tonnellate processate), Memphis (1,3 milioni di tonnellate) e Shanghai (1,2 milioni di tonnellate). I volumi registrati nel 2024 rappresentano una variazione del +9% rispetto allo stesso periodo del 2023, alla quale hanno contribuito l'incremento degli scambi commerciali, il dinamismo dell'e-commerce ed i vincoli sulla capacità offerta dai servizi di trasporto via mare.

Per quanto concerne la business and general aviation, nei primi sei mesi del 2024 tale segmento ha registrato in Europa una riduzione dei movimenti del -1,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Nello stesso confronto, l'Italia ha osservato un incremento del +2,6%, attestandosi quale quarto mercato europeo per movimenti gestiti dopo Francia, Regno Unito e Germania⁵.

⁴ Dato relativo ad un campione di 925 aeroporti mondiali.

⁵ Fonte | WINGX: Business aviation global monitor all regions (release giugno 2024).

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Nuovo periodo tariffario 2024-2028

Proseguono le attività di SEA propedeutiche all'avvio delle consultazioni per il nuovo periodo tariffario 2024-28, in particolare:

- Con nota del 13 marzo 2024 ENAC ha approvato, in linea tecnica, il Piano degli Interventi che SEA aveva trasmesso con nota del 27 settembre 2023. Il Piano è costituito da: *(i)* le previsioni di traffico, *(ii)* il Piano degli investimenti, *(iii)* il Piano economico e finanziario e il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale.
- Con la delibera n. 67/2024 del 23 maggio 2024 l'ART ha pubblicato il nuovo tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali (6,92% tasso reale pre-tax, 9,06% tasso nominale pre-tax). I nuovi valori, uguali per tutti gli aeroporti italiani, saranno applicati ai gestori che daranno avvio al nuovo periodo tariffario a partire dal 1° giugno 2024, e quindi anche a SEA; fino al successivo aggiornamento (previsto entro il 31 maggio di ogni anno). Detti valori saranno validi per l'intero periodo tariffario.
- SEA è in procinto di finalizzare la sottoscrizione con ENAC dell'Accordo Convenzionale, documento fondamentale non solo per l'applicazione dei nuovi modelli ma anche per la valorizzazione di alcuni elementi necessari alla definizione della nuova proposta tariffaria.

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

In data 19 ottobre 2023 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Milano Linate la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2024, predisposta in linea con le previsioni delle Linee Guida Enac. Nell'occasione non era stato raggiunto un accordo SEA-utenti sulla proposta presentata.

L'ENAC con nota del 8 maggio 2024, ha disposto la proroga, per il 2024, del corrispettivo PRM vigente, rinviando agli esercizi futuri il recupero delle perdite pregresse.

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

Con i provvedimenti del 14 gennaio 2021 e del 04 settembre 2023 ENAC ha riservato a SEA la gestione centralizzata del servizio di trasporto dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione, previsto dalla categoria 5.4 dell'Allegato A al d.lgs 18/99, presso gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate.

Con nota del 1° marzo 2024 SEA ha fatto istanza ad ENAC di avvio di apposita attività istruttoria finalizzata alla formulazione di una proposta tariffaria che l'Ente dovrà trasmettere al Ministero vigilante.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

- Novità in materia di sicurezza e salute del lavoro e, in generale, per i lavori nei cantieri edili introdotte dall'articolo 29 del D.L. 2 marzo 2024, n. 19 (c.d. Decreto PNRR) come modificato dalla legge di conversione 29 aprile 2024, n. 56 e dal D.L. 7 maggio 2024, n. 60 (c.d. "Decreto Coesione", a data odierna non ancora convertito in legge). Le novità più importanti sono relative *i)* alle modifiche all'articolo 29 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276 riguardanti sia l'applicazione ai lavoratori dipendenti dell'appaltatore e del subappaltatore di un trattamento economico e normativo complessivamente non inferiore a quello previsto dal CCNL nazionale e sia l'obbligo di verifica della congruità dell'incidenza della manodopera da effettuare prima del saldo finale dei lavori da parte del responsabile del progetto, e *ii)* alla somministrazione illecita di manodopera.
- Disciplina in materia di "equo compenso" delle prestazioni professionali di cui alla legge 21 aprile 2023, n. 49.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nei primi sei mesi del 2024 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 18,2 milioni di passeggeri, in crescita del +12% rispetto allo stesso periodo del 2023.

L'attività cargo nei mesi da gennaio a giugno 2024 ha movimentato 366 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, in crescita del +12% rispetto allo stesso periodo del 2023.

L'aviazione generale, con 16,4 mila movimenti gestiti nel primo semestre 2024, ha registrato una crescita del +2% rispetto al 2023.

Aviazione Commerciale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Passeggeri [k]	18.187	16.220	1.967	+12%
Linate	5.149	4.452	697	+16%
Malpensa	13.038	11.768	1.270	+11%
Merci [k ton]	366,0	326,2	39,7	+12%
Linate	0,7	0,7	0,0	+2%
Malpensa	365,2	325,5	39,7	+12%
Movimenti [k]	142,4	132,6	9,8	+7%
Linate	45,2	40,7	4,5	+11%
Malpensa	97,2	91,9	5,3	+6%
<i>di cui Passeggeri</i>	84,9	77,9	6,9	+9%
<i>di cui Cargo</i>	12,3	14,0	-1,7	-12%

Aviazione Generale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	16,4	16,2	0,3	+2%
Linate	13,0	13,3	-0,2	-2%
Malpensa	3,4	2,9	0,5	+18%

La crescita di +2,0 mln di passeggeri rispetto al 2023 (+12%) registrata a livello di sistema aeroportuale (Linate e Malpensa) è stata generata per circa l'80% dall'incremento dei movimenti e per la restante parte da migliori performance in termini di posti disponibili a movimento e riempimento degli aeromobili.

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

Passeggeri per mese [mIn] gennaio - giugno



% 2024 vs. 2023

+10%	+16%	+15%	+12%	+11%	+9%
------	------	------	------	------	-----

AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel primo semestre 2024 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 13,0 milioni di passeggeri, in crescita del +11% rispetto allo stesso periodo del 2023. L'incremento dei volumi di traffico gestiti rispetto all'anno precedente è prevalentemente ascrivibile ai maggiori movimenti operati dalle compagnie aeree sia verso nuovi scali, sia verso destinazioni già servite, nonché alla maggiore dimensione (in termini di posti disponibili a movimento) degli aeromobili utilizzati: la macchina media, che nel corso del primo semestre del 2024 ha raggiunto i 195 posti/macchina, si confronta con i 193 posti/macchina dello stesso periodo del 2023. Il coefficiente di riempimento medio, pari all'80%, risulta invece allineato a quanto registrato nel periodo gennaio-giugno 2023, con un effetto contenuto sui volumi di passeggeri gestiti.

Nel complesso, il numero dei movimenti passeggeri, pari a 84,9 mila, è aumentato del +9% rispetto ai primi sei mesi del 2023.

Passeggeri per mese [mIn] gennaio - giugno



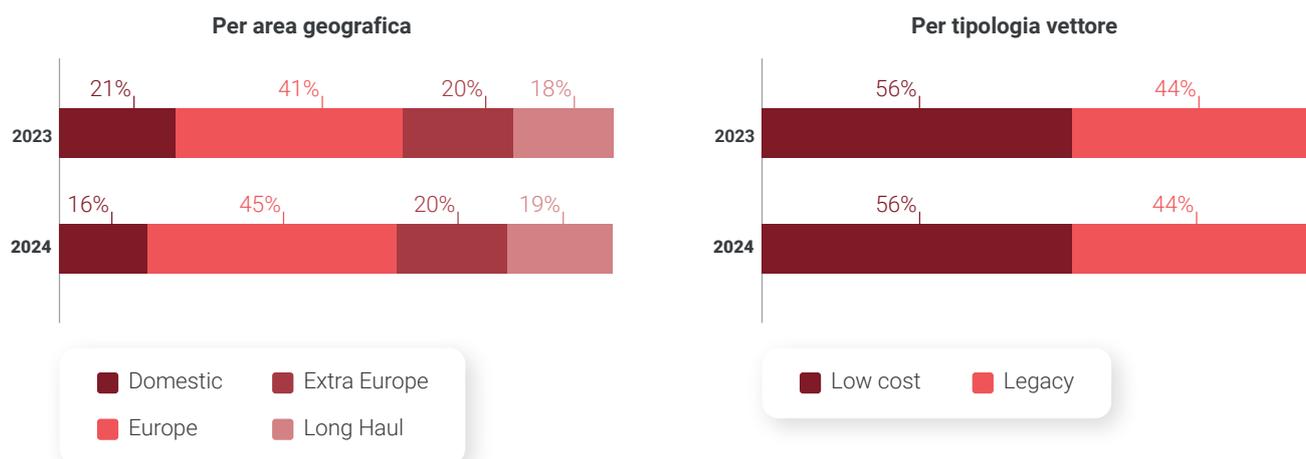
	Posti a Movimento	Load Factor
2023	193	80%
2024	195	80%

Nei primi sei mesi del 2024 la distribuzione per area geografica dei passeggeri gestiti conferma per l'aeroporto di Malpensa la marcata prevalenza di traffico internazionale, che nel confronto con lo stesso periodo del 2023 recupera ulteriori +5 p.p. in termini di quota di mercato a sfavore del segmento domestico; in particolare, tale crescita risulta generata dai segmenti Europe (45% del traffico gestito a Malpensa, +4 p.p. rispetto al 2023) ed intercontinentale di lungo raggio (19% del traffico, +1 p.p. rispetto al 2023); resta invece invariata rispetto allo stesso periodo del 2023 la quota di mercato del segmento extra Europe (20% del traffico).

Per quanto riguarda la crescita del mercato europeo, è degno di nota l'incremento dell'attività dei vettori low cost operanti presso lo scalo, che ha riguardato sia l'apertura di nuovi collegamenti sia l'aumento di frequenze su destinazioni già servite. A titolo esemplificativo, easyJet - che opera in via esclusiva presso il terminal 2 - ha incrementato le frequenze su Barcellona, Malaga e Atene; Ryanair ha attivato nuove destinazioni quali Budapest, Atene, Parigi Beauvais e Tallinn, mentre Wizz Air ha potenziato l'operatività su Budapest, Vilnius e Cracovia oltre ad avere attivato i collegamenti su Parigi Beauvais e Tenerife.

Per quanto concerne, invece, il segmento intercontinentale di lungo raggio, l'aumento del traffico passeggeri rispetto al primo semestre 2023 è stato favorito dall'intensificazione dei collegamenti verso l'Oriente ed il continente americano. Si segnalano, tra gli altri, gli incrementi di frequenze introdotti da Air India su Nuova Delhi, da Cathay Pacific su Hong Kong e da LATAM su San Paolo del Brasile. Nel corso del 2024 il portafoglio di destinazioni di lungo raggio offerte da Malpensa si è inoltre arricchito con l'attivazione di Chongqing/Guiyang operata da Hainan Airlines, Boston operata da Azores Airlines e Ashgabat operata da Turkmenistan Airlines.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - giugno



Le quote di mercato per tipologia di vettore risultano invariate rispetto al primo semestre 2023: le aerolinee low cost rappresentano, nei primi sei mesi del 2024, il 56% dei passeggeri gestiti.

Linate

Nel primo semestre 2024 dall'aeroporto di Linate sono transitati 5,1 milioni di passeggeri, in crescita del +16% rispetto allo stesso periodo del 2023.

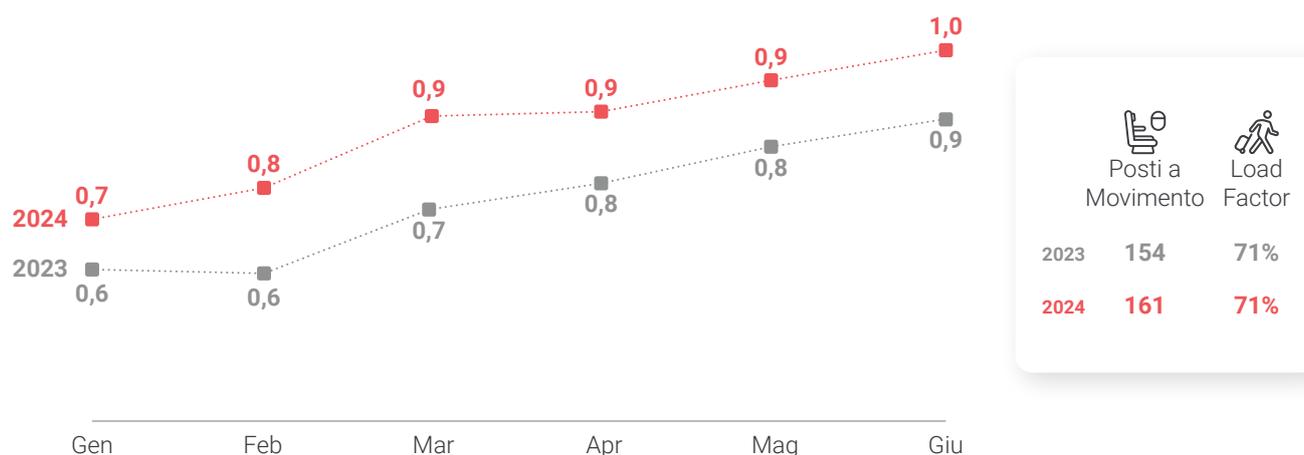
La dimensione media dei velivoli (espressa in termini di posti disponibili a movimento) che hanno operato nei mesi da gennaio a giugno 2024 si è attestata a 161 posti/macchina, in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di +7 posti/macchina (+4% nel confronto con il 2023). Per quanto concerne, invece, il coefficiente di riempimento medio degli aeromobili (load factor), nei primi sei mesi del 2024 esso è stato pari al 71%, risultando in linea con quanto osservato nel medesimo periodo del 2023.

L'aumento della dimensione della macchina media, a parità di load factor, ha quindi permesso di raggiungere un numero di passeggeri a movimento pari a 114, in aumento del +4% rispetto ai 110 passeggeri a movimento registrati nel 2023.

L'evoluzione della capacità media dei velivoli dal 2023 al 2024, nel periodo compreso tra i mesi di gennaio e giugno, è da attribuirsi anche alla scelta di ITA Airways di operare con aeromobili di dimensioni maggiori: nel 2024 è infatti proseguito il piano di rinnovo della flotta del vettore, che ha visto l'introduzione od il maggiore impiego su Linate di aeromobili Airbus A320, A220-300 e A320 NEO (in sostituzione degli Embraer e dei regional jets impiegati in precedenza).

Nel complesso i movimenti gestiti a Linate sono stati 45,2 mila, in aumento del +11% rispetto al medesimo periodo del 2023.

Passeggeri per mese [mIn] gennaio - giugno



Rispetto ai primi sei mesi del 2023 sono intervenute alcune variazioni in merito all'operatività dei collegamenti in regime di continuità territoriale da e per la Sardegna, soggetti a oneri di servizio pubblico: in particolare, il collegamento con Cagliari è stato servito in via esclusiva da ITA Airways (nel 2023, fino al mese di febbraio, tale servizio è stato gestito in sinergia con Volotea); i servizi sugli aeroporti del nord dell'isola, Olbia e Alghero, sono stati gestiti da Aeroitalia (nel primo semestre 2023 ITA, Volotea e Aeroitalia si sono avvicendate su Olbia, mentre Alghero è stata operata esclusivamente da ITA). Il portafoglio di destinazioni offerte in regime di PSO (Public Service Obligation) si completa con l'operativo di ITA da/per Trieste (inaugurato nel mese di settembre 2023) e quello di Sky Alps, subentrato nel corso del 2024 ad Aeroitalia, da/per Ancona.

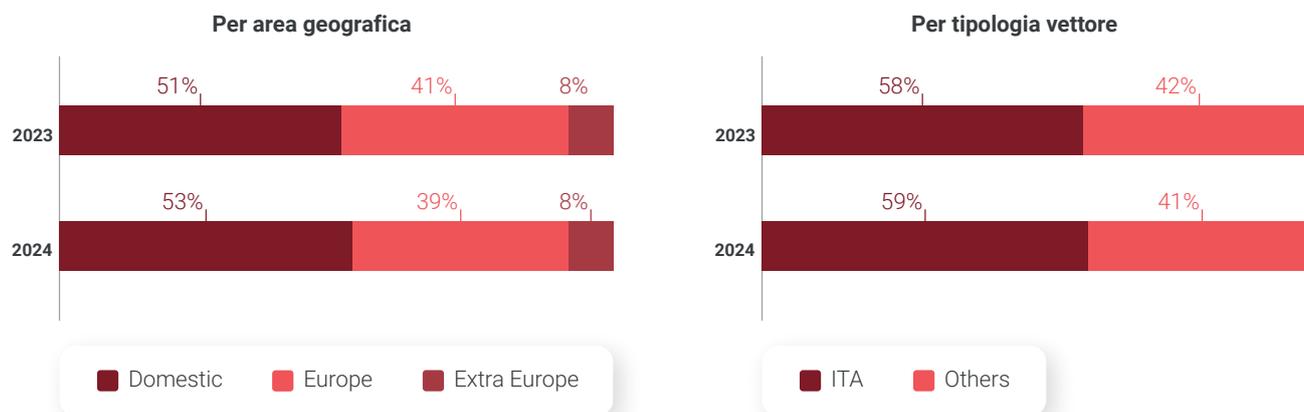
Da un punto di vista normativo, resta confermata l'applicazione di quanto previsto dal c.d. "decreto Giovannini" del 2022.

Per quanto concerne infine l'applicazione della normativa europea che vincola il mantenimento degli slot assegnati all'effettivo utilizzo degli stessi al di sopra di una soglia limite (c.d. "grandfather rights"), nei primi sei mesi del 2024 (in continuità con quanto accaduto dalla IATA Summer season 2023⁶) è stato mantenuto il parametro dell'80%.

⁶ Si ricorda che nel 2023, nei mesi da gennaio a marzo (IATA Winter season), la soglia minima di utilizzo era pari al 75%.

La ripartizione del traffico passeggeri per area geografica (nazionale ed internazionale) nei primi sei mesi del 2024 mostra, nel confronto con lo stesso periodo del 2023, una crescita del segmento domestico che si attesta al 53% del totale, pari ad una variazione di +2 p.p. rispetto al 2023; ne consegue una riduzione di pari misura della quota di traffico internazionale (UE ed extra-UE). A tal proposito, si rammenta che la componente di traffico extra Europe servita da Linate fa riferimento alla sola città di Londra, connessa a Milano Linate dagli scali di Heathrow, Gatwick e London City.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - giugno



In termini di quote di mercato per vettore (misurate sulla base del numero di passeggeri gestiti), ITA Airways si conferma la prima aerolinea operante a Linate con il 59% di share nei primi sei mesi del 2024, in aumento di +1 p.p. rispetto al medesimo periodo dello scorso anno.

Attività Cargo

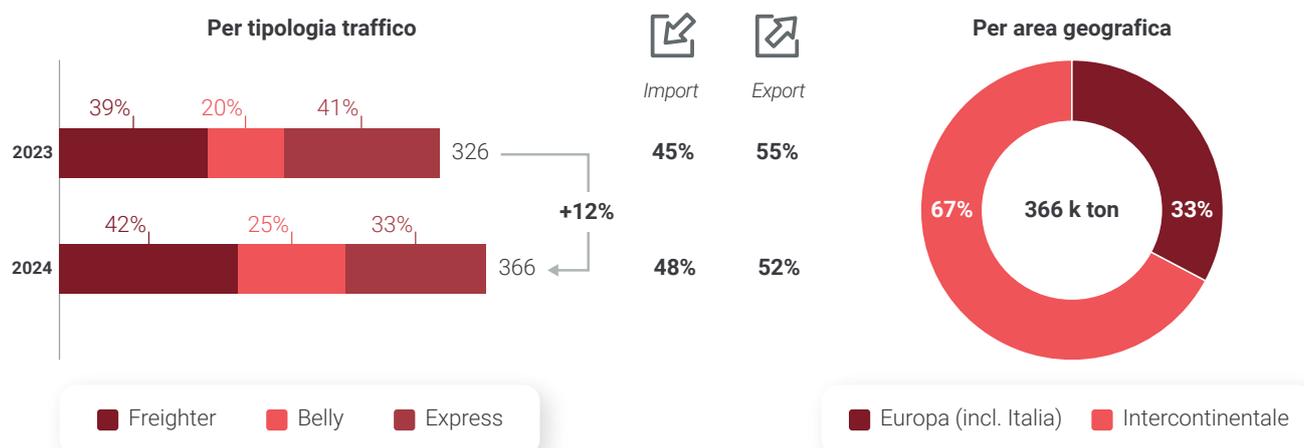
Nel primo semestre 2024 il comparto cargo ha processato complessivamente 366 mila tonnellate di merce, trasportate sia su voli all-cargo sia nella stiva di voli passeggeri (c.d. "belly"), registrando una crescita del +12% rispetto al primo semestre 2023. Mantenendo a riferimento i primi sei mesi del 2024, il numero dei movimenti all-cargo (freighter ed espresso, esclusi quindi i movimenti "belly") risulta pari a 12,3 mila, in riduzione del -12% rispetto allo stesso periodo del 2023. Ne deriva che, escludendo l'attività belly (sia in termini di merce che di movimenti), il comparto all-cargo registra una crescita del trasporto medio a movimento: tale indicatore, pari a 18,6 tonnellate di merce/movimento nel primo semestre del 2023, è infatti aumentato del +20%, attestandosi nello stesso periodo del 2024 a 22,4 tonnellate.

Dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico (cfr. grafico seguente) emerge una flessione del comparto espresso dal primo semestre 2023 allo stesso periodo del 2024: i volumi gestiti si riducono del 10%, attestandosi a 121 mila tonnellate di merce movimentata. Tale risultato è condizionato dalla cessazione dell'operatività di UPS sull'aeroporto di Malpensa dal mese di ottobre 2023 e dal ridimensionamento delle attività di Amazon, che dal mese di agosto 2023 ha ridotto le proprie frequenze.

Per quanto riguarda il traffico merci trasportato su aeromobili a configurazione mista (belly), il progressivo ripristino dei collegamenti passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio ha determinato un incremento dei volumi gestiti: con una crescita del +37% rispetto allo stesso periodo del 2023, il trasportato in stiva si attesta a 90 mila tonnellate nel primo semestre del 2024.

Infine, il segmento freighter nei primi sei mesi del 2024 ha trasportato 155 mila tonnellate di merce, registrando un incremento del +23% rispetto al 2023; nello stesso periodo, i movimenti di tale segmento sono stati 3,7 mila, in crescita del +15% rispetto all'anno precedente. Hanno contribuito alla crescita delle merci trasportate sia gli operatori già presenti a Malpensa (tra gli altri, Silk Way West Airlines, Turkish Airlines, Air China International, Emirates Cargo e Cargolux) sia le nuove compagnie aeree che hanno avviato le attività nella seconda parte del 2023 e che hanno operato in modo continuativo nel 2024 (tra queste, Turkmenistan Airlines e MSC Cargo Aereo).

Merchi [k ton] gennaio - giugno



I risultati ottenuti nel primo semestre 2024 mostrano un maggiore bilanciamento tra le componenti di import e export: in particolare, le merci destinate all'esportazione rappresentano una quota del 52% del totale, pari ad una variazione di -3 p.p. rispetto al medesimo periodo del 2023. A livello nazionale, la quota di mercato⁷ delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA risulta essere pari al 63%.

⁷ Fonte | Assaeroporti/Aeroporti2030: quota di mercato calcolata sulla base dei dati di traffico dei primi cinque mesi del 2024.

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel primo semestre 2024 ha gestito 16,4 mila movimenti di aviazione generale (tra Linate e Malpensa), in crescita del +2% rispetto allo stesso periodo del 2023; il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 291 mila tonnellate, risulta in aumento rispetto al 2023 del +5%.

Dai numeri innanzi esposti risulta intuitiva la crescita nel 2024 (gennaio-giugno) della dimensione media degli aeromobili, che raggiunge le 17,7 tonnellate/macchina registrando una variazione del +3% rispetto al 2023 (17,2 tonnellate): tale fenomeno è ascrivibile all'aumento del traffico nazionale (+8% rispetto al 2023 in termini di movimenti), gestito con aeromobili di dimensioni maggiori (+6% rispetto al 2023, ovvero da 15,9 tonnellate a movimento a 16,8).

Ai primi posti per numero di movimenti gestiti si trovano operatori che svolgono attività prevalente di aerotaxi e noleggio di aeromobili, tra cui NetJets, VistaJet e Aliserio. Anche gli eventi in presenza hanno contribuito positivamente al traffico operato nei primi mesi del 2024: nel mese di aprile, la Design Week ha generato picchi di traffico di oltre 170 movimenti giornalieri.

In particolare, lo scalo di Milano Linate Prime - primo per l'aviazione generale in Italia - ha registrato 13,0 mila movimenti tra gennaio e giugno 2024, in flessione del -2% rispetto allo stesso periodo del 2023; nello stesso periodo lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 3,4 mila movimenti, in aumento del +18% rispetto al 2023.

Il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 30,7 mila, risulta in flessione rispetto al primo semestre del 2023 del -2%.

Aviazione Generale

	2024	2023	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	16,4	16,2	0,3	+2%
Linate	13,0	13,3	-0,2	-2%
Malpensa	3,4	2,9	0,5	+18%
Tonnellate [k]	291,5	278,6	12,9	+5%
Linate	227,5	222,2	5,3	+2%
Malpensa	64,0	56,4	7,6	+14%
Passeggeri [k]	30,7	31,2	-0,5	-2%
Linate	24,1	25,5	-1,4	-5%
Malpensa	6,6	5,7	0,9	+15%

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati del primo semestre 2024 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2023. Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2024 è variato rispetto al 31 dicembre 2023 per la cessione della partecipazione in Airport ICT Services Srl. Non si è proceduto a esporre il conto economico della società nella riga Risultato delle attività cessate per la non materialità dello stesso.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023	Variazione	Var % 2024/2023
Ricavi di gestione	380.657	334.413	46.244	13,8%
Ricavi per lavori su beni in concessione	19.262	15.583	3.679	23,6%
Totale ricavi	399.919	349.996	49.923	14,3%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	91.926	86.964	4.962	5,7%
Altri costi di gestione	129.749	118.652	11.097	9,4%
Totale costi di gestione	221.675	205.616	16.059	7,8%
Costi per lavori su beni in concessione	18.171	14.704	3.467	23,6%
Totale costi	239.846	220.320	19.526	8,9%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	160.073	129.676	30.397	23,4%
Accantonamenti e svalutazioni	(862)	1.410	(2.272)	161,1%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	11.689	10.454	1.235	11,8%
Ammortamenti	34.449	31.193	3.256	10,4%
Risultato operativo	114.797	86.619	28.178	32,5%
Proventi da partecipazioni	6.847	5.322	1.525	28,7%
Oneri finanziari netti	9.629	9.208	421	4,6%
Risultato prima delle imposte	112.015	82.733	29.282	35,4%
Imposte dell'esercizio	30.962	21.384	9.578	44,8%
Risultato netto da attività in funzionamento	81.053	61.349	19.704	32,1%
Risultato netto da attività destinate alla vendita		775	(775)	(100,0%)
Risultato di pertinenza dei terzi	2	2	0	0,0%
Risultato del Gruppo	81.051	62.122	18.929	30,5%

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

L'EBITDA del primo semestre 2024 è stato pari a 160.073 migliaia di euro e si confronta con un EBITDA del medesimo periodo dell'esercizio 2023 pari a 129.676 migliaia di euro.

I risultati del primo semestre dell'esercizio 2024 non includono poste straordinarie, mentre quelli del primo semestre 2023 erano caratterizzati dall'iscrizione di contributi pari a 2.280 migliaia di euro a parziale compensazione dei maggiori oneri energetici⁸ sostenuti nello stesso periodo.

Il significativo incremento dell'EBITDA del primo semestre 2024 (32.677 migliaia di euro, al netto dei contributi sopra menzionati) è ascrivibile principalmente all'aumento dei volumi di traffico gestiti, alla maggiore propensione all'acquisto dei passeggeri e ai minori costi energetici. Tali effetti sono parzialmente compensati dall'incremento dei costi operativi a seguito della riapertura del Terminal 2 di Malpensa (avvenuta a fine maggio 2023) e da un aumento del costo del lavoro legato agli adeguamenti retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale.

Il risultato operativo (EBIT) del periodo è positivo per 114.797 migliaia di euro e si confronta con un EBIT del medesimo periodo dell'esercizio 2023 pari a 86.619 migliaia di euro. Al netto delle poste straordinarie sopra descritte, l'EBIT al 30 giugno 2024 registra un aumento di 30.458 migliaia di euro rispetto al 2023. Oltre che dai fattori esposti in precedenza, la variazione dell'EBIT è influenzata dall'aumento degli ammortamenti e degli accantonamenti a fondo di ripristino, solo in parte compensati dai minori accantonamenti per rischi e oneri.

Il risultato netto del semestre è stato pari a 81.051 migliaia di euro e si confronta con un risultato di 62.122 migliaia di euro del primo semestre 2023.

Ricavi

I ricavi di gestione del primo semestre 2024 sono risultati pari a 380.657 migliaia di euro e hanno registrato un incremento di 46.244 migliaia di euro rispetto a quelli dello stesso periodo 2023 (pari a 334.413 migliaia di euro). Tale incremento è dovuto a:

- **ricavi Aviation** (215.582 migliaia di euro) in crescita di 25.244 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2023. Tale andamento è attribuibile al business del trasporto passeggeri per l'incremento della capacità operata dai vettori e al business cargo per l'aumento delle merci trasportate;
- **ricavi Non Aviation** (156.008 migliaia di euro) in aumento di 20.068 migliaia di euro per le migliori performance registrate in tutti i comparti. In particolare, si evidenzia un incremento dei ricavi derivanti dalla gestione dei parcheggi passeggeri e dagli *shops* presenti nei terminal di Malpensa, anche conseguenza dei maggiori collegamenti internazionali. Infine, è degna di nota la maggior propensione (rispetto all'esercizio precedente) dell'utilizzo delle sale VIP di Linate e di Malpensa da parte dei passeggeri, con impatto positivo sulle relative performance;
- **ricavi General Aviation** (9.067 migliaia di euro) in incremento di 932 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti e di maggiori ricavi commerciali, dovuti anche all'entrata in esercizio del nuovo Hangar presso lo scalo di Linate (avvenuta a maggio 2023).

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 15.583 migliaia di euro nel primo semestre 2023 a 19.262 migliaia di euro nel corrispondente periodo 2024. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general contractor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

⁸ I provvedimenti normativi emanati nel 2022, e confermati anche per il primo semestre 2023 riconoscono un credito d'imposta alle imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh che abbiano registrato un significativo incremento del costo unitario rispetto al 2019.

Costi di gestione

I costi operativi del primo semestre 2024 sono stati pari a 221.675 migliaia di euro e sono composti da:

- **costo del lavoro**, pari a 91.926 migliaia di euro, in crescita di 4.962 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e dell'aumento di organico necessario alla gestione del maggiore traffico passeggeri.

L'organico medio del semestre, pari a 2.546 Full Time Equivalent (FTE), è risultato superiore di 22 unità (+1%) rispetto al 2023.

- **altri costi di gestione**, pari a 129.749 migliaia di euro, in crescita di 8.817 migliaia di euro (avendo considerato il "contributo caro energia" a riduzione dei costi 2023). Tale crescita è dovuta all'aumento dei volumi di traffico, all'insorgenza di nuovi costi operativi a fronte della riattivazione del Terminal 2 di Malpensa (avvenuta a fine maggio 2023) e dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali; tali incrementi sono in parte bilanciati dai minori costi energetici, conseguenti alla dinamica dei prezzi delle *commodities*.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione sono pari a 18.171 migliaia di euro e si confrontano con 14.704 migliaia di euro del primo semestre 2023. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nel primo semestre 2024 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto di 862 migliaia di euro determinato per 212 migliaia di euro da accantonamento netto a fondo svalutazione crediti (nel 2023 si era registrato un accantonamento netto pari a 1.290 migliaia di euro) e da un rilascio netto di 1.074 migliaia di euro (nel 2023 c'era stato un accantonamento netto pari a 120 migliaia di euro) relativo al fondo rischi e oneri futuri.

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

I rilasci a fondo oneri futuri sono relativi principalmente a un rilascio di 1.158 migliaia di euro in materia di lavoro principalmente a seguito della risoluzione del contenzioso che lo aveva determinato.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2024 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è in linea con quello dello stesso periodo dell'anno precedente. L'accantonamento di 11.689 migliaia di euro nel primo semestre 2024 (10.454 migliaia di euro nel primo semestre 2023), incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio.

Ammortamenti

Nel primo semestre 2024 gli ammortamenti aumentano di 3.256 migliaia di euro rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, passando da 31.193 migliaia di euro a 34.449 migliaia di euro per effetto sia dell'entrata in opera delle nuove realizzazioni sia per la riduzione della vita utile di alcuni asset aziendali rilevata nel secondo semestre dell'esercizio 2023. L'ammortamento del valore residuo di tali asset è stato pertanto rimodulato sulla base della data di demolizione/dismissione.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2024 i proventi da partecipazioni registrano un aumento pari a 1.525 migliaia di euro, passando da 5.322 migliaia di euro del 2023 a 6.847 migliaia di euro del 2024, corrispondente principalmente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Il miglioramento è legato prevalentemente ai migliori risultati registrati dalle società oltre che alla plusvalenza registrata sulla vendita della società Airport ICT Services Srl.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2024, ammontano a 9.629 migliaia di euro, in aumento di 421 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. Tale aumento è prevalentemente da attribuirsi all'adeguamento del valore attualizzato delle poste dell'attivo e del passivo classificate come non correnti, come previsto dall'IFRS 9, compensato dall'aumento dei proventi finanziari legati alle altre attività finanziarie correnti.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2024 ammontano a 30.962 migliaia di euro (21.384 migliaia di euro nel primo semestre 2023). L'aumento delle imposte è legato prevalentemente all'incremento del reddito imponibile.

Risultato netto da attività destinate alla vendita

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, è pari a zero in quanto il conto economico della società Airport ICT Services Srl, ceduta a giugno 2024 è stato

consolidato linea per linea vista la non materialità dello stesso rispetto al consolidato del Gruppo SEA. Nel 2023 tale risultato era relativo alla partecipazione Malpensa Logistica Europa Spa e rilevava un utile netto pari a 775 migliaia di euro.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 81.051 migliaia di euro in aumento di 18.929 migliaia di euro rispetto all'utile del primo semestre 2023, pari a 62.122 migliaia di euro.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	989.671	993.513	(3.842)
Immobilizzazioni materiali	97.631	99.615	(1.984)
Diritti d'uso beni in leasing	14.040	13.002	1.038
Investimenti immobiliari	3.397	3.398	(1)
Partecipazioni in società collegate	83.486	84.560	(1.074)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	67.875	68.209	(334)
Altri crediti non correnti	16.101	14.921	1.180
Capitale immobilizzato (A)	1.272.202	1.277.219	(5.017)
Rimanenze	4.637	2.730	1.907
Crediti commerciali	170.530	153.058	17.472
Crediti per imposte dell'esercizio	323	459	(136)
Altri crediti	13.085	5.089	7.996
Attività di esercizio a breve	188.575	161.336	27.239
Attività destinate alla vendita	0	8.751	(8.751)
Debiti commerciali	171.133	185.322	(14.189)
Altri debiti	248.649	228.559	20.090
Debiti per imposte dell'esercizio	56.023	21.009	35.014
Passività di esercizio a breve	475.805	434.890	40.915
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	3.884	(3.884)
Capitale circolante (B)	(287.230)	(268.687)	(18.543)
Fondi rischi e oneri (C)	(196.531)	(195.156)	(1.375)
Fondi relativi al personale (D)	(26.131)	(27.406)	1.275
Altri debiti non correnti (E)	0	(1.821)	1.821
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	762.310	784.149	(21.839)
Patrimonio netto di Gruppo	(387.783)	(499.017)	111.234
Patrimonio netto di terzi	(28)	(31)	3
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(374.499)	(285.101)	(89.398)
Totale fonti di finanziamento	(762.310)	(784.149)	21.839

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

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.272.202 migliaia di euro, registra una riduzione di 5.017 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per effetto: *i*) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 26.127 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino e dell'effetto IFRS 16) e a 33.076 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii*) dell'aumento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.038 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023; *iii*) della riduzione del valore delle partecipazioni in società collegate (1.074 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv*) della riduzione delle imposte differite attive nette pari a 334 migliaia di euro; *v*) dell'aumento della voce Altri crediti non correnti per 1.180 migliaia di euro principalmente legato all'adeguamento del valore dell'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a 287.230 migliaia di euro, registra una variazione di 18.543 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito della ripresa delle attività di business, come anche gli altri crediti che risultano in lieve aumento in particolare per la voce crediti per dividendi da collegate. La dinamica dei debiti commerciali, diminuiti rispetto al 31 dicembre 2023, ha contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, mentre gli altri debiti hanno contribuito positivamente essendo aumentati rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente con particolare riferimento ai debiti tributari e ai debiti verso lo stato il cui ammontare è legato al traffico aereo (canone concessorio, servizi antincendio).

Il Capitale circolante netto è variato anche per la riduzione sia delle Attività destinate alla vendita per un valore di 8.751 migliaia di euro sia delle passività connesse alle attività destinate alla vendita pari a 3.884 migliaia di euro, corrispondenti nel 2023 al totale attività e passività di Airport ICT Services Srl, riclassificate in tali righe secondo quanto previsto dall'IFRS 5 e cedute a giugno 2024.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023	Variazione
Rimanenze	4.637	2.730	1.907
Crediti commerciali	170.530	153.058	17.472
Debiti commerciali	(171.133)	(185.322)	14.189
Crediti / (debiti) diversi	(291.264)	(244.020)	(47.244)
Attività destinate alla vendita	0	8.751	(8.751)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	(3.884)	3.884
Totale capitale circolante netto	(287.230)	(268.687)	(18.543)

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2024 ammonta a 762.310 migliaia di euro, con una riduzione di 21.839 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

Gli altri debiti non correnti, che si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo termine dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria), al 30 giugno 2024 sono pari a zero in quanto il debito residuo è stato riclassificato completamente tra i debiti correnti.

Indebitamento finanziario netto

Al 30 giugno 2024 l'indebitamento finanziario netto, pari a 374.499 migliaia di euro, in aumento di 89.398 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, il cui saldo risultava pari a 285.101 migliaia di euro (indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5). L'incremento è da attribuirsi principalmente al pagamento del dividendo e alla distribuzione di riserve, come deliberati dall'assemblea del 6 maggio 2024, per complessivi 193 milioni di euro. Entrambi i pagamenti hanno avuto luogo nel mese di giugno 2024 e sono stati in parte finanziati tramite la positiva generazione di cassa del periodo.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2024

Aggiornamenti sui contenziosi in corso

In merito a eventuali aggiornamenti sui contenziosi in corso intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2024".

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Alla luce dei risultati aziendali registrati nel primo semestre del 2024, sia in termini di volumi di traffico sia di indicatori economici, si ritiene di poter confermare anche nella seconda parte dell'anno tali performance. I tassi di crescita attesi (in termini di passeggeri, confrontati con lo stesso periodo del 2023) sono positivi ma inferiori a quanto osservato nel primo semestre; nei primi sei mesi, infatti, l'andamento è stato condizionato dalla ripresa, ancora limitata nel 2023, dei collegamenti di lungo raggio verso geografie importanti per il sistema aeroportuale milanese.

Il management monitora costantemente l'evoluzione del contesto geopolitico e le possibili criticità operative derivanti dalla congestione del traffico aereo nei mesi estivi, al fine di rispondere efficacemente ad eventuali limitazioni o problematiche nei collegamenti, mitigando, per quanto possibile, gli impatti negativi sul gestore e sulla qualità del servizio ai passeggeri.

ANDAMENTO OPERATIVO - ANALISI DI SETTORE

Commercial Aviation

Il *business Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime 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*.

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 ed uffici destinati agli operatori del *business Cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*.

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa.

Sono di seguito presentati i risultati principali per ciascun *business* sopra descritto.

	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
(in migliaia di euro)	2024	2023	2024	2023	2024	2023
RICAVI di GESTIONE	371.590	326.278	9.067	8.135	380.657	334.413
COSTI OPERATIVI	218.650	203.028	3.025	2.588	221.675	205.616
EBITDA	154.031	124.129	6.042	5.547	160.073	129.676
EBIT	110.213	82.359	4.584	4.260	114.797	86.619

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi del *business Commercial Aviation* al 30 giugno 2024 sono risultati pari a 371.590 migliaia di euro e si confrontano con 326.278 migliaia di euro di ricavi generati nel precedente esercizio. Il contributo dei comparti *Aviation* e *Non Aviation* all'incremento, pari a 45.312 migliaia di euro, è descritto di seguito.

I Ricavi *Aviation* nel primo semestre 2024 sono stati complessivamente superiori di 25.244 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, tale crescita è riconducibile al maggior numero di movimenti passeggeri gestiti e all'incremento delle merci trasportate dai voli passeggeri e all-cargo.

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato nel periodo un aumento di 20.068 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2023. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha generato nel primo semestre 2024 ricavi pari a 68.307 migliaia di euro, in aumento di 11.680 migliaia di euro. Tale crescita è dovuta all'aumento del traffico, alla maggiore presenza di passeggeri internazionali (tipicamente con maggiore propensione alla spesa) e alle azioni di *asset management* intraprese.
- Il business *Parcheggi*, in conseguenza dell'aumento del traffico, ha registrato una crescita dei ricavi pari a 3.342 migliaia di euro generando nel semestre ricavi pari a 42.619 migliaia di euro.
- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 14.445 migliaia di euro, è risultato in aumento di 2.369 migliaia di euro per l'incremento del traffico, per la maggiore propensione all'utilizzo dei servizi da parte dei passeggeri e per gli sviluppi commerciali posti in essere (ampliamento della sala Leonardo a Linate, apertura di una nuova sala al Terminal 2 di Malpensa e riapertura della sala Pergolesi al Terminal 1 di Malpensa).

Costi operativi

Nel primo semestre 2024 i costi operativi del *business Commercial Aviation* sono risultati pari a 218.650 migliaia di euro e hanno registrato un incremento di 13.362 migliaia di euro, al netto dei contributi a parziale compensazione degli oneri energetici ricevuti nel precedente esercizio (2.259 migliaia di euro). A tale dinamica hanno contribuito:

- **il maggior costo del lavoro**, che è passato da 85.851 migliaia di euro del 2023 a 90.561 migliaia di euro del 2024. Tale aumento (4.709 migliaia di euro) è dovuto agli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale e all'aumento di organico. In particolare, rispetto al primo semestre 2023, l'organico medio è risultato in crescita per effetto dell'incremento del personale operativo a fronte del maggior traffico gestito e dell'inserimento di personale addetto ai controlli di sicurezza passeggeri, parzialmente compensati dall'uscita di personale per la prosecuzione del piano di pensionamenti anticipati avviato a fine 2022;
- **i maggiori costi esterni** risultano in aumento di 8.653 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2023, per l'incremento dei costi legati ai volumi di traffico, per i costi sorgenti legati alla riapertura del Terminal 2 di Malpensa (avvenuta a fine maggio 2023) e all'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali; tali incrementi sono in parte compensati dai minori costi energetici.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre 2024 è stato pari a 154.031 migliaia di euro.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti a fondo di ripristino sono risultati superiori di 4.214 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo 2023.

Gli accantonamenti per rischi e oneri sono diminuiti di 2.165 migliaia di euro rispetto a quelli del precedente esercizio.

Per effetto di quanto innanzi descritto, l'EBIT del *business Commercial Aviation* è risultato pari a 110.213 migliaia di euro.

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* hanno riguardato attività di manutenzione e ottimizzazione delle infrastrutture gestite e di adeguamento normativo delle stesse; di seguito le principali iniziative:

- riconfigurazione dell'area 700 del piazzale aeromobili di Malpensa;
- manutenzioni straordinarie ai viadotti arrivi e partenze del Terminal 1 di Malpensa;
- manutenzioni straordinarie delle infrastrutture di

volo a Linate e Malpensa;

- potenziamento del sistema antintrusione perimetrale a Malpensa;
- realizzazione di barriere di mitigazione del rumore a Malpensa.

Invece, i più significativi interventi di sviluppo commerciale sono stati:

- la realizzazione della nuova sala Vip al Terminal 2 di Malpensa, l'ampliamento della sala Leonardo a Linate e la riqualifica della sala Pergolesi al Terminal 1 di Malpensa;
- la realizzazione di un nuovo "parcheggio sicuro" destinato agli autotrasportatori presso la cargo city di Malpensa.

Altre informazioni

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

La collaborazione di SEA con Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo e Enit prosegue nel 2024 con il rinnovo del protocollo di intesa fino a chiusura anno. Il risultato positivo viene destinato a campagne di promozione del territorio, focalizzate verso mercati target (in primis Giappone).

Si sono inoltre intensificate le attività di supporto marketing alle compagnie aeree per l'organizzazione di eventi e per lo sviluppo di iniziative di comunicazione finalizzate al lancio di nuove rotte attraverso l'utilizzo dei media SEA e il ricorso alla personalizzazione di tram di Milano, consentendo il miglioramento del posizionamento di Malpensa in città.

Nuove attività commerciali

Rispetto alla prima fase post-covid, caratterizzata dal predominio delle compagnie low-cost, nel 2024 si registra un significativo recupero del traffico di lungo raggio, molto importante per il comparto retail, duty free e lusso.

Le nuove abitudini di consumo, come ad esempio quella di una crescente domanda di ristorazione e un forte utilizzo delle vip lounges, entrambi trends registrati già nel 2023 a livello europeo, sono state assecondate da SEA

con le nuove aperture del semestre 2024. In particolare, il network delle lounge si è ampliato grazie agli investimenti infrastrutturali, migliorando così il servizio offerto e intercettando nuovi passeggeri. A Linate è stata inaugurata a maggio con un ampliamento di circa 340mq e con un affaccio vetrato sul piazzale aeromobili la nuova Leonardo Executive Lounge, al Terminal 1 di Malpensa la Nuova Pergolesi Classic Lounge chiusa a seguito del Covid, è stata completamente ristrutturata e inaugurata a maggio e anche al Terminal 2 il traffico del vettore Easyjet, a forte componente business, ha richiesto l'apertura di una lounge in area airside.

General Aviation

Ricavi e costi operativi

I ricavi generati dal business General Aviation nei primi sei mesi dell'esercizio 2024 sono stati pari a 9.067 migliaia di euro e hanno registrato un aumento di 932 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento è stato determinato dal maggiore traffico gestito e dall'entrata in esercizio (a maggio 2023) del nuovo Hangar presso lo scalo di Linate.

I costi operativi sono stati pari a 3.025 migliaia di euro, in aumento di 416 migliaia di euro rispetto al 2023 (considerando i contributi "caro energia" a riduzione dei costi operativi 2023). Detto incremento risulta attribuibile ai costi per la gestione dei maggiori volumi di traffico e ai costi di mantenimento in esercizio del nuovo hangar.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del business General Aviation è stato pari a 6.042 migliaia di euro. Gli ammortamenti e gli accantonamenti a fondo per rischi e oneri sono risultati pari a 1.458 migliaia di euro; di conseguenza l'EBIT è risultato pari a 4.584 migliaia di euro.

Investimenti

Nel corso del semestre i principali investimenti hanno riguardato la progettazione del futuro ampliamento del terminal di aviazione generale di Linate e la manutenzione straordinaria delle infrastrutture gestite.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è esposto a diversi fattori di rischio, finanziari e non finanziari, che, qualora si manifestassero potrebbero pregiudicare il conseguimento delle strategie aziendali.

Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della safety aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché a tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine. Il gruppo ha, inoltre, implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) in linea con le principali best practice nazionali ed internazionali, finalizzato a:

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

Di seguito si riportano i principali fattori di rischio.

Rischi di contesto esterno

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

Invasione Russa dell'Ucraina

L'invasione Russa dell'Ucraina, iniziata nel febbraio del 2022 ha comportato la progressiva introduzione di sanzioni economiche da parte di Stati Uniti ed Unione Europea come risposta all'invasione, la chiusura di alcuni spazi aerei e l'esclusione di alcuni istituti finanziari dai circuiti di pagamento internazionali.

Tale regime di sanzioni ha comportato l'azzeramento del traffico da e verso Russia e Bielorussia negli Scali gestiti da SEA, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali, già fortemente impattate dal periodo pandemico.

Il conflitto è proseguito senza segni di de-escalation anche nella prima parte dell'esercizio 2024. Permane il rischio di una escalation militare oltre i confini dell'Ucraina e dell'inasprimento del relativo quadro sanzionatorio internazionale, con impatti economici ed operativi su SEA dovuti a ulteriori chiusure di spazi aerei, peggioramento delle dinamiche inflattive e stress delle *supply chain*.

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

Il 5 maggio 2023 l'OMS ha dichiarato la fine della pandemia ed è proseguito l'allentamento delle restrizioni residue ai viaggi e degli obblighi di quarantena. Non si segnalano, inoltre, da parte di OMS altre malattie da attenzionare al momento.

Le ripercussioni sul traffico sono state molto positive. Il primo semestre 2024 ha confermato la ripresa del traffico iniziata nell'esercizio precedente e si prevede un'estate molto intensa in termini di passeggeri sugli scali.

Non è possibile tuttavia escludere l'eventualità, a livello mondiale, di nuove emergenze sanitarie di natura pandemica che potrebbero introdurre complessità operative per gli scali gestiti da SEA, oppure ostacolare lo sviluppo del traffico, in particolare per i voli di lungo raggio.

Strategie delle compagnie aeree

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

Alla data di stesura della presente relazione, permane incertezza sugli effetti che il probabile ingresso di Lufthansa nella proprietà di ITA potrebbe avere in termini di redistribuzione del traffico aereo sugli scali di Linate e Malpensa e sui conseguenti impatti in termini di ricavi per la Società.

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

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

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

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

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

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, salute, sicurezza e pianificazione.

Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti. In particolare, le nuove disposizioni vincolanti relative alle politiche ambientali in applicazione del c.d. "European Green Deal" e del pacchetto "Fit for 55" adottati dalla Commissione Europea potrebbero incidere sui costi del settore del trasporto aereo e comportare una riduzione del traffico e/o redditività.

Per quanto riguarda la sostenibilità, il Gruppo SEA è impegnato su molteplici fronti con iniziative di riduzione delle emissioni, dirette e indirette, in linea con le best practices del settore aeroportuale e con gli impegni assunti ("Net Zero 2030"). SEA ha formalizzato questo impegno nel Piano di Sostenibilità 2024-2028 approvato dal Consiglio di amministrazione.

Nuovi modelli tariffari

Con la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Permanendo ad oggi alcuni elementi di incertezza sui modelli stessi e sulle tempistiche della loro implementazione, potrebbero verificarsi impatti non previsti sugli *economics* futuri del Gruppo.

Cambiamenti climatici

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

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, gli impatti per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati, nonostante le azioni di mitigazione specifiche recentemente adottate (come da Piano di adattamento ai cambiamenti climatici).

Rischi operativi e di business

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

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

Interruzione attività/servizi

Le interruzioni di attività e servizi possono essere generate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata dando luogo a differenti impatti sull'operatività

degli scali gestiti nonché sugli *economics* del Gruppo. Interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. pandemie, guerre, eruzioni vulcaniche, attacchi terroristici) di lunga durata o eventi climatici estremi legati al *climate change*, tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo in tutto o in parte, anche per evoluzioni normative conseguenti, possono generare impatti critici al business.

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

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici. SEA, durante tutte le fasi di predisposizione del progetto ha posto grande attenzione alle comunità locali.

Nel 2023 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica si è espresso favorevolmente per tutti gli interventi del Masterplan che riguardano l'area all'interno del sedime, escludendo che l'area cargo si realizzi ampliando l'aeroporto al di fuori del sedime stesso. D'altra parte, il Decreto-legge del 12/09/2023 n. 121 ha riconosciuto l'espansione della Cargo City di Malpensa come *opera strategica di preminente interesse nazionale*.

L'iter approvativo, esclusa l'espansione fuori sedime, sta proseguendo ed è attualmente in corso la Conferenza dei Servizi. La mancata o ritardata approvazione del Masterplan rappresenterebbe un ostacolo al proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio-lungo periodo e alla crescita del territorio anche in termini di connettività.

Safety & security

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

Il sistema di Safety Management System di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC e da EASA, garantisce in termini di safety aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio, come formalizzato nel Manuale Safety Management System.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale, anche in seguito all'escalation del conflitto Russia-Ucraina, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA possono per loro natura aumentare il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali.

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

Si segnalano attività cicliche di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. La Società ha recentemente intrapreso un percorso di revisione complessiva della propria "Digital Governance" in ottica di miglioramento continuo anche dei presidi di sicurezza informatica.

Nel corso del primo semestre 2024 sono inoltre proseguite le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di Sicurezza Nazionale Cibernetica e all'entrata in vigore della Direttiva NIS 2 in materia di cibersecurity.

Affidabilità dei fornitori

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

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

People shortage

La pandemia ha mostrato tutta la debolezza del settore Aviation rispetto agli eventi esogeni.

Le compagnie aeree, in particolare, sono state costrette a ridurre il proprio organico per far fronte ad una pesante riduzione dell'attività volativa e dei margini ad essa connessi. Il difficile contesto creatosi a seguito della pandemia e della crisi economica globale ha portato il personale qualificato a ripensare alle proprie priorità e a ricercare un posto di lavoro più sicuro.

Con la ripresa del traffico maggiore delle aspettative, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto garantire la continuità operativa in condizioni di shortage di personale. Le compagnie aeree hanno ridotto la capacità ed effettuato massive cancellazioni. Gli aeroporti hanno dovuto gestire disruption operative negli scali e lunghe code dei passeggeri ai banchi check-in e ai controlli.

Gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di *disruption* minimizzando gli impatti sull'operatività anche ricorrendo al potenziamento del proprio organico.

Il fenomeno viene comunque monitorato in maniera continua da parte del Gruppo.

Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione del *risk ratio* assegnato a ciascun cliente in base alla classificazione secondo la classe di rating e la classe di scaduto del credito (sulle modalità di calcolo del fondo svalutazione crediti si veda la nota integrativa alla relazione semestrale consolidata, paragrafo 4.1).

Rischi di mercato

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

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

Rischio di liquidità

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

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

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

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

Rischi legali e di compliance

I rischi legali e di compliance sono connessi al rispetto di policy e normative interne (es. comportamenti del personale interno non conformi ai valori etici dell'azienda, mancato rispetto dei poteri di delega, etc.), del

quadro regolatorio di SEA (es. mancato rispetto delle regole concessorie, mancato rispetto delle normative ambientali, etc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa privacy in merito al trattamento dei dati personali). Essi possono comportare sanzioni con impatto anche sulla reputazione del Gruppo.

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

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2024

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea,

ha prima rinviato la causa ad aprile 2018 e disposto poi un ulteriore rinvio a luglio 2018, rinviando quindi ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

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

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

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

All'udienza del 18 gennaio 2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022.

Il 20 settembre 2022 si è tenuta l'udienza di discussione della relazione depositata dal CTU. Visto l'esito della

CTU, sostanzialmente favorevole a SEA, parte attrice ha formulato istanza di rinnovazione e in subordine di integrazione della CTU al fine di chiedere al Consulente l'individuazione di scenari controfattuali alternativi ovvero l'indicazione di un criterio di quantificazione del danno. SEA si è opposta, unitamente al Comune, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di an, quantum e nesso causale spetta a parte attrice, conseguentemente il giudice si è riservato. A parziale scioglimento della riserva, quest'ultimo ha poi fissato i termini per il deposito delle comparse conclusionali e le controparti vi hanno provveduto nel giugno 2023.

In data 10 giugno 2024 è stata notificata a SEA la sentenza di primo grado in cui il Giudice ha accertato che ATA Handling non è stata in grado di fornire elementi di effettivo e concreto riscontro rispetto al fatto che l'erogazione degli aiuti ritenuti illegali abbia comportato una distorsione della concorrenza tale da poter concretamente danneggiare patrimonialmente ATA Handling.

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

Il giudice di primo grado ha, pertanto, respinto le richieste risarcitorie di Ata Handling compensando le spese di giudizio tra le parti. Ata ha presentato ricorso avverso la sentenza. La prima udienza è prevista per novembre 2024.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della Capogruppo non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, a definizione del ricorso promosso da SEA in materia di contribuzione al Fondo Antincendio in ambito aeroportuale. Con la sentenza sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC con la quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la determinazione delle quote di contributo relative al "Fondo per il servizio soccorso antincendio" istituito ex art. 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Invero, il Collegio, dopo aver qualificato il tributo

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

Con atto depositato in data 30 agosto 2022 le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza. In data 28 ottobre 2022 SEA ha depositato quindi le proprie controdeduzioni. Il 1° luglio si è svolta l'udienza durante la quale i legali di SEA hanno ribadito le tesi difensive della Società, pertanto, è lecito ipotizzare che la pubblicazione della sentenza possa avvenire anche prima della chiusura feriale della Commissione, quindi entro i primi giorni di agosto, o immediatamente dopo la ripresa delle attività, nel mese di settembre.

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

In data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 46/2024 con cui è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma n. 1870/2018, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 - bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione, dalla l. n. 2/2009, secondo

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

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

Contestazione Royalties carburante

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

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

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

Tuttavia, più recentemente, è emerso i) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e ii) la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

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

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

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

Contenzioso per cessione contratti di lavoro

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT Services Srl, una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. La proposta conciliativa proposta da SEA è stata riscontrata da un numero residuale di lavoratori ed è proseguito l'iter processuale del contenzioso, instaurato avanti il Tribunale di Milano in tre diversi procedimenti affidati a Giudici differenti, che hanno accolto il ricorso dei lavoratori

giudicando illegittima la cessione dei contratti e condannando SEA al reintegro dei lavoratori. Gli stessi sono stati "formalmente" reintegrati ed immediatamente distaccati presso AIS ove svolgono identiche mansioni poiché le loro attività non sono più presenti in SEA dal febbraio 2022. La Società, sentito il parere del proprio legale, ha deciso di non appellare le tre sentenze. Quanto precedentemente accantonato e non utilizzato, è stato rilasciato.

Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 e 9 agosto 2017 la notifica di cinque Avvisi di Accertamento per le annualità dal 2011 al 2015 relativi ai profili IVA della questione. Avverso tale Avvisi è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate e, successivamente, appello dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Lombardia che, invece, si è espressa positivamente accogliendo la tesi difensiva sostenuta dalla Società con contestuale annullamento di tutti gli atti impositivi. Le pronunce della Commissione Tributaria Regionale sono state ulteriormente impugnate da parte dell'Agenzia delle Entrate che, in data 30 gennaio 2020 e 3 maggio 2021, per il tramite dell'Avvocatura dello Stato ha provveduto a notificare alla Società i relativi ricorsi per Cassazione. La Società si è tempestivamente costituita in giudizio e, al momento, si è in attesa della fissazione delle rispettive udienze di trattazione presso la Suprema Corte.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, nonché presso la Suprema Corte di

Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in quattordici casi. Risultano ancora pendenti in contenzioso due Avvisi di liquidazione per i quali si è rispettivamente in attesa da una parte della Sentenza di Appello e dall'altra dell'eventuale ricorso in appello da parte dell'Agenzia delle Entrate avverso la Sentenza n. 1501/2024 emessa dalla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Milano in data 9 aprile 2024 con esito pienamente favorevole alla Società.

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

Altri contenziosi

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

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

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

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

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

In data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, allo stesso tempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione

degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo.

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

Customer care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri una priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo del business e pertanto si è posto l'obiettivo di raggiungere l'eccellenza nella *passenger experience* attraverso un approccio orientato al miglioramento continuo della qualità dei servizi. 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.

Lo scopo è di offrire a tutti, passeggeri ed operatori, un ambiente sicuro, un'esperienza all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

In coerenza con questo approccio, 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 alla ottimizzazione dei servizi erogati o all'implementazione di nuovi e prevede, tra l'altro:

- la misurazione della qualità percepita, 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 promosso dall'associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali;
- 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.

SEA anche per il 2024 ha rinnovato l'adesione al programma ACI ASQ, che consente un confronto sulla qualità del servizio percepita dai passeggeri con i più importanti aeroporti mondiali ed 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 i dati del primo semestre 2024 confermano il raggiungimento di elevati standard di qualità, anche rispetto alla media UE.

ACI ASQ Overall Satisfaction



Inoltre, SEA, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, ha attivato 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" anche di questa categoria di utenti, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e grazie alla collaborazione di persone disabili che possono verificare l'efficacia dei servizi.

La progettualità europea

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

- PASS4CORE:** le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e la conclusione è stata prorogata a dicembre 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia. L'iniziativa prevede l'intervento di diversi stakeholder pubblici e privati, Per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la Cargo City di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. In particolare, è prevista la realizzazione di un parcheggio "sicuro" ed attrezzato con sistemi di protezione, di un'adeguata offerta di servizi alla persona e di servizi tecnici per i mezzi.
- MXP-NLINE:** Le attività sono state avviate ad aprile 2020 la conclusione è stata prorogata a dicembre 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.

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

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2024 il numero delle risorse del Gruppo SEA è pari a 2.725, in incremento di 175 unità rispetto al 31 dicembre 2023 (+6,9%). Il numero di persone Full Time Equivalent complessivo del periodo gennaio-giugno 2024 rispetto all'intero anno 2023 è in aumento di 36 unità da 2.510 a 2.546 (+1,4%).

Al 30 giugno 2024 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 36% del totale dipendenti, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Formazione

Tra le attività di formazione professionale e addestramento essenziali per operare negli scali sono state sviluppate iniziative in linea con le normative di riferimento ENAC, EASA, IATA e ICAO con l'obiettivo di garantire il mantenimento del certificato di aeroporto degli scali. Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori hanno riguardato la sicurezza sul lavoro, gli addetti ai PRM, la formazione specialistica Easa Rules e l'Airside safety.

In ambito di conformità al Regolamento Europeo 139 sono state organizzate sessioni formative mirate al consolidamento delle conoscenze indispensabili per l'applicazione delle procedure normative.

Anche nel corso del primo semestre 2023, in continuità con quanto realizzato precedentemente, le attività di formazione non obbligatoria, sono state caratterizzate da iniziative finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone, con un particolare riferimento ai valori del "Manifesto delle persone". Tra i progetti realizzati, si segnalano:

- *Under 45: Development Center*, programma finalizzato a promuovere il confronto delle persone coinvolte con i valori del Manifesto, identificando i propri punti di forza e aree di miglioramento;
- *Master: People Manager People Leader*, percorso di formazione creato in collaborazione con The European House of Ambrosetti e dedicato ad un gruppo di key people responsabili di team con l'obiettivo di rafforzare le capacità di leadership e le competenze nella gestione del team.

Per quanto riguarda le attività di employer branding rivolte al mondo scolastico, durante il primo semestre 2024 sono stati organizzati incontri formativi, seminari tecnici e project works rivolti agli studenti della "Scuola

in Aeroporto” Istituto Ponti presenti presso il Terminal 2 dello scalo di Malpensa. Inoltre, proseguono le iniziative finalizzate allo sviluppo di network e della conoscenza del sistema aeroportuale presso le università e le scuole del territorio.

Welfare

I pilastri del Welfare di SEA che sono stati maggiormente consolidati sono: salute, sostegno alla genitorialità e sostegno ai caregiver.

Per quanto riguarda la salute le aree di focus sono state la prevenzione del diabete, l’incentivazione dell’adozione di comportamenti alimentari salutari e del contrasto a comportamenti additivi, incentivando la cessazione tabagica.

Per quanto riguarda la neogenitorialità, è stato finalizzato un insieme strutturato di iniziative volte a favorire la conciliazione vita-lavoro a beneficio dei neogenitori.

Per quanto riguarda il sostegno ai caregiver, invece, è stata lanciata una APP, Euty, volta a offrire un concreto sostegno ai dipendenti che ricoprono anche questo ruolo.

Permangono le iniziative preesistenti, quali il contributo aziendale per gli abbonamenti ATM e TRENORD.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2024 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche relative a macro-processi aziendali sia a specifiche problematiche di reparto

Le Organizzazioni Sindacali sono state informate relativamente alle principali azioni previste per far fronte da un lato al turnover derivante dal piano dei pensionamenti e dall’altro all’incremento del traffico con particolare riferimento alla summer season 2024. Nello specifico sono stati presentati i piani di inserimento delle risorse nelle principali aree operative (GPG, PRM/BHS, Autisti, Customer Operator, AOCC, Manutentori).

Nel mese di maggio è stato illustrato alle Organizzazioni Sindacali, il progetto di riqualificazione dello Scalo di Linate (cd LAD), con particolare focus sulle tematiche relative alle nuove aree in costruzione (palazzine direzionali, hotel) e alle soluzioni relative ai parcheggi per gli operatori aeroportuali.

A fronte del previsto incremento del traffico aereo nel periodo 2024-2026, e al fine di perseguire un modello più inclusivo, che sviluppi nelle persone la consapevolezza del coinvolgimento individuale nella realizzazione dei programmi e dei progetti aziendali, nel mese di giugno è stato avviato un percorso di confronto con le Organizzazioni Sindacali volto a sottoscrivere uno specifico accordo per il riconoscimento di un premio di risultato per obiettivi. L’accordo prevederà, inoltre, l’anticipo delle tempistiche del percorso di stabilizzazione e l’accelerazione del riconoscimento di parte dell’integrativo aziendale per gli assunti post 2015 in ottica sia di retention che di attraction, oltre ad uno specifico intervento a supporto della neo-genitorialità.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel primo semestre 2024 il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, è stato monitorato mediante la conduzione di audit interni, audit presso sub concessionari (operatori commerciali retail/non retail) e *safety walk*, per queste ultime, SEA ha ricevuto un premio nell’ambito del progetto “Best practice Sicurezza sul Lavoro Varese” da parte di Confindustria.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi, durante il primo semestre 2024 è proseguita l’applicazione del piano triennale di verifica della risposta alle emergenze, strutturato in Prove di Emergenza e Test di Esodo. Le prove e i test effettuati nel primo semestre hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza dei Piani di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, sia in termini di tempistica e di reattività delle risposte. Tutte le anomalie e discrepanze emerse durante i sopralluoghi antincendio, le verifiche documentali, gli audit e le Prove di evacuazione sono state individuate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici correlati alle problematiche relative alla salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, DTL, ecc.).

Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radio-gene detenute e utilizzate dal personale di SEA.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la Corporate Governance di Borsa Italiana S.p.A., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (il "Codice"). La Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di governo societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del "Codice"; la relazione è consultabile sul sito www.milanairports.com. Nel corso del 2023 SEA ha attuato un approfondito processo di aggiornamento e revisione del testo della Relazione di Corporate Governance al fine di meglio rappresentare i presidi esistenti e raccomandati dal Codice in maniera più efficace, secondo le best practice in materia e in un'ottica di costante miglioramento anche con riguardo agli attuali temi di sostenibilità. Le informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 3 del d.lgs 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF") sono riportate in detta relazione approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società, cui si rinvia. La Società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice civile.

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate a una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi al fine di contribuire al successo sostenibile, nell'ambito di una strategia aziendale orientata all'integrazione degli obiettivi di business a quelli di sostenibilità, è uniformato alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e alle best practice in materia. L'Amministratore Delegato è stato individuato dal Consiglio di Amministrazione quale incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, la cui descrizione è riportata nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, cui si rinvia.

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria contenuta nel bilancio e nella relazione semestrale

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della Capogruppo SEA, della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio separato e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla Capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

Descrizione delle principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria

Il Sistema di gestione dei rischi non deve essere considerato separatamente dal sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. Il Sistema è finalizzato a garantire l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria. Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:

1. Identificazione dei rischi sull'informativa finanziaria: l'attività viene svolta con riferimento al bilancio separato di SEA e al bilancio consolidato del Gruppo SEA, tenendo in considerazione aspetti quali-quantitativi relativi dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell'analisi e, successivamente, alle transazioni significative.
2. Valutazione dei rischi sull'informativa finanziaria: i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto quali-quantitativo. La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di specifico processo.

3. Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

Le componenti del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi descritte nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari, sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - l'incaricato del Sistema, gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il management della Società e del Gruppo SEA.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2024 è composto da tre Consiglieri non esecutivi e indipendenti, e svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno, gestione dei rischi e sostenibilità. Il CCRS supporta il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in modo che i principali rischi aziendali siano correttamente identificati, adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato esamina il Piano Annuale di Audit che viene approvato dal Consiglio di Amministrazione. Il Comitato svolge anche le funzioni di Comitato Parti Correlate (fatta eccezione per le operazioni inerenti le materie di esclusiva prerogativa del Comitato Remunerazione e Nomine) e le funzioni relative alle tematiche di sostenibilità.

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'idoneità e adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione Auditing. Il Responsabile della Direzione Auditing e analogamente l'intera Direzione, dipendono gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente; l'indipendenza della Direzione è assicurata dall'impossibilità, per il Direttore e le risorse a supporto della Direzione, di assumere incarichi operativi di qualsivoglia natura e genere all'interno del Gruppo. Il Responsabile Auditing gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. Alla Direzione Auditing è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione

e Gestione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione Auditing è stata affidata inoltre, con delibera dal Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è EY S.p.A. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 aprile 2023 per gli esercizi 2023-2031. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

Organismo di Vigilanza ex D.lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2024 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, un Consigliere non esecutivo ed indipendente e il Direttore Auditing. L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello e trasmette semestralmente e annualmente allo stesso una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello 231/01 e, in particolare, sui controlli e sulle verifiche eseguite nonché sulle eventuali criticità emerse. L'Organismo di Vigilanza ha autonomi poteri di iniziativa e controllo nonché potere di spesa.

Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.lgs. 231/2001

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione dell'8 febbraio 2024 ed include tutti i reati previsti dal Decreto a tale data. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e

dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Whistleblowing - Gestione delle segnalazioni

SEA, in linea con le best practice internazionali e nel pieno rispetto delle normative applicabili, ha implementato un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. whistleblowing). Per consentire l'invio di segnalazioni, SEA ha messo a disposizione sul sito Internet una piattaforma informatica di Whistleblowing che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto) di inviare segnalazioni anche in forma anonima. Un ulteriore canale di segnalazione è rappresentato dalla posta ordinaria. Il processo di gestione delle segnalazioni è definito da una apposita Procedura applicabile a SEA S.p.A e recepita dalle società controllate, tenuto conto delle necessità di adattamento rispetto al proprio assetto organizzativo. La procedura indica, in particolare, i canali di segnalazione, gli Organi deputati a riceverle, il processo di verifica, definisce le tutele messe in atto per i segnalanti nonché gli obblighi di riservatezza delle informazioni, in conformità alle normative vigenti. La piattaforma informatica di Whistleblowing e la Procedura di segnalazione sono aggiornate alle prescrizioni del Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 *"Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali"*.

Referente per l'Anticorruzione

La Società ha individuato sin dal 2014 un Referente per l'anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Legal Affairs - Staff Services and Legal Compliance, con il compito di curare ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità assegnate al Referente per l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012), che SEA non è tenuta a nominare sulla base della normativa vigente.

Misure anticorruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione

e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018 e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System". La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata rinnovata sino a marzo 2027. Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in data 24 marzo 2023, ha approvato il documento "Politica per la prevenzione della corruzione UNI ISO 37001:2016", che sostituisce analogo documento approvato dal CdA il 22 febbraio 2018.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

La Società ha adottato una procedura per le operazioni con parti correlate (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015 ed aggiornata da ultimo con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2023. La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo www.milanairports.com. Il Consiglio di Amministrazione, nella valutazione della correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate, è assistito dal Comitato Parti Correlate che si identifica, a seconda delle materie di volta in volta trattate, nel Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità o nel Comitato Remunerazione e Nomine. Per ulteriori dettagli sulla Procedura per le Operazioni con Parti Correlate si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e sugli assetti proprietari.

Codice Etico

Il Codice Etico vigente, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020, pubblicato sul sito internet della Società, ne rappresenta il sistema dei valori e la vision etica, detta le norme di condotta cui i suoi destinatari sono tenuti, illustra i principi di comportamento nei confronti degli stakeholder. Il Codice Etico è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001. Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione, con funzioni di Presidente del Comitato, da un Consigliere non esecutivo di SEA, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources,

Health & Safety at Work” e “Auditing”. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull’osservanza dello stesso. Le Società controllate di SEA hanno adottato, quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo che pertanto svolge le sue funzioni anche a loro favore.

Politiche di diversità

In relazione all’obbligo stabilito dall’art. 123-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 58/1998 di descrivere le proprie politiche in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo, avendo riguardo ad aspetti quali l’età, la composizione di genere e il percorso formativo e professionale o, nei casi in cui nessuna politica sia stata adottata, di motivare le ragioni di tale scelta, si rinvia alla Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari.

GRUPPO SEA

BILANCIO CONSOLIDATO

SEMESTRALE ABBREVIATO

Bilancio

Consolidato

semestrale

abbreviato

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2024		31 dicembre 2023	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	989.671		993.513	
Immobilizzazioni materiali	8.2	97.631		99.615	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	14.040		13.002	
Investimenti immobiliari	8.4	3.397		3.398	
Partecipazioni in società collegate	8.5	83.486		84.560	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	67.875		68.209	
Altri crediti non correnti	8.8	16.101		14.921	175
Totale Attività non correnti (A)		1.272.202	0	1.277.219	175
Rimanenze	8.9	4.637		2.730	
Crediti commerciali	8.10	170.530	17.536	153.058	18.997
Crediti per imposte	8.11	323		459	
Altri crediti correnti	8.11	13.085	5.362	5.089	
Crediti finanziari correnti	8.12	55.134		125.168	
Cassa e disponibilità liquide	8.13	68.192		91.123	
Totale Attivo corrente (B)		311.901	22.898	377.627	18.997
Attività destinate alla vendita (C)	6.1			8.751	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.584.103	22.898	1.663.597	19.172
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	279.232		315.310	
Risultato del Gruppo	8.14	81.051		156.207	
Patrimonio netto di Gruppo		387.783		499.017	
Patrimonio netto di terzi		28		31	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.14	387.811		499.048	
Fondo rischi e oneri	8.15	196.531		195.156	
Fondi relativi al personale	8.16	26.131		27.406	
Passività finanziarie non correnti	8.17	464.803		473.896	
Altri debiti non correnti	8.18	0		1.821	
Totale Passività non correnti (E)		687.465		698.279	
Debiti commerciali	8.19	171.133	9.174	185.322	9.954
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	56.023		21.009	
Altri debiti	8.21	248.649		228.559	
Passività finanziarie correnti	8.17	33.022		27.496	
Totale Passivo corrente (F)		508.827	9.174	462.386	9.954
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1			3.884	
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.196.292	9.174	1.164.549	9.954
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.584.103	9.174	1.663.597	9.954

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2024		1° semestre 2023	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	380.657	38.164	334.413	34.158
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	19.262		15.583	
Totale ricavi		399.919	38.164	349.996	34.158
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(91.926)		(86.964)	
Materiali di consumo	9.4	(5.378)		(5.921)	
Altri costi operativi	9.5	(124.371)		(112.731)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(18.171)		(14.704)	
Totale costi operativi		(239.846)	(20.345)	(220.320)	(19.366)
Margine Operativo Lordo		160.073	17.819	129.676	14.792
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	862		(1.410)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(11.689)		(10.454)	
Ammortamenti	9.9	(34.449)		(31.193)	
Risultato operativo		114.797	17.819	86.619	14.792
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	6.847	6.847	5.322	5.322
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(9.629)		(9.208)	
Risultato prima delle imposte		112.015	24.666	82.733	20.114
Imposte	9.12	(30.962)		(21.384)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		81.053	24.666	61.349	20.114
Risultato netto da Attività destinate alla vendita (B)	6.1			775	775
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		2		2	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		81.051	24.666	62.122	20.889
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,32		0,25	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,32		0,25	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024		1° semestre 2023	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	81.051	24.666	62.122	20.889
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	942		658	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(226)		(158)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	716		500	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	716		500	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	81.767		62.622	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	81.765		62.620	
- Interessi di minoranza	2		2	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024		1° semestre 2023	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	112.015		82.733	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	34.449		31.193	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(2.381)		(3.913)	
Variazione dei fondi del personale	(1.151)		(2.750)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	212		1.290	
Oneri finanziari netti	9.629		9.208	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(6.847)		(5.322)	
Altre variazioni non monetarie	(1.986)		(1.201)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	143.940		111.238	
Variazione rimanenze	(1.899)		348	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(22.152)	(3.901)	(22.100)	(6.677)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	8.117	(780)	(1.130)	367
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(15.934)	(4.681)	(22.882)	(6.310)
Imposte sul reddito pagate			(5.187)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	128.006	(4.681)	83.169	(6.310)
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(20.335)		(19.453)	
-materiali	(4.703)		(31.446)	
-finanziarie			(1.375)	(1.375)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali e immateriali	60		2	
-finanziarie	4.938			
Dividendi incassati	2.191	2.191	2.938	2.938
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(17.849)	2.191	(49.334)	1.563
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- <i>incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine</i>	(10.230)		(37.740)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	68.971		(1.145)	
Dividendi distribuiti	(192.947)	(192.947)	(84.690)	(84.690)
Interessi e commissioni pagati	(4.739)		(3.576)	
Interessi incassati	5.857		465	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(133.088)	(192.947)	(126.686)	(84.690)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(22.931)	(195.437)	(92.851)	(89.437)
Disponibilità liquide di inizio periodo	91.123		160.341	
Disponibilità liquide di fine periodo	68.192		67.490	

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2024 è pari 11.351 migliaia di euro a fronte di 13.767 migliaia di euro del primo semestre 2023.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	Capitale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30 12 2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
(in migliaia di euro)									
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500	5.500	(120.367)	247.789	(46)	182.460	342.836	31	342.867
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione del risultato 2022			120.367	62.093		(182.460)	0	(4)	(4)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(26)		(26)		(26)
Risultato dell'esercizio						156.207	156.207	4	156.211
Saldo al 31 dicembre 2023	27.500	5.500	0	309.882	(72)	156.207	499.017	31	499.048
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione del risultato 2023				156.207		(156.207)	0	(5)	(5)
Dividendi deliberati				(193.000)			(193.000)		(193.000)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					716		716		716
Risultato del periodo						81.051	81.051	2	81.053
Saldo al 30 giugno 2024	27.500	5.500	0	273.089	643	81.051	387.783	28	387.811

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana (la "Società" o "SEA").

La Società ha la propria sede sociale presso l'Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

La Società e le sue controllate (congiuntamente il "Gruppo" o il "Gruppo SEA") gestiscono l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente convenzione del 7 maggio 1962).

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, conseguentemente la durata della concessione è prorogata sino al 2043.

In particolare, SEA e le società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, offrono ai propri clienti tutti i servizi e le attività connessi al volo, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza aeroportuale (attività Aviation); tali società inoltre forniscono una gamma molto ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività Non Aviation).

Il 16 novembre 2023 si è conclusa la procedura di gara pubblica finalizzata all'integrale cessione da parte di SEA delle quote societarie di Airport ICT Services e al contestuale affidamento dei servizi ICT dalla stessa erogati a SEA con l'individuazione della società Lutech

SpA quale soggetto aggiudicatario. A seguito dell'aggiudicazione suddetta, l'operazione, si è conclusa nel primo semestre 2024. Si specifica che nella descritta circostanza di cessione della partecipazione in Airport ICT Services, il principio contabile IFRS 5 non è stato applicato al conto economico dati gli effetti immateriali che avrebbe prodotto sul bilancio consolidato del Gruppo.

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime, gestisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2024 le seguenti partecipazioni in società collegate, le quali sono valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Milano, Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Areas Food Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iii) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (iv) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale), società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (v) Airport Handling (partecipazione pari al 30% del capitale sociale), società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nei business Commercial Aviation e General Aviation, in relazione a ciascuno dei quali, il Gruppo percepisce proventi come più ampiamente specificato nel paragrafo 7 "Informativa per settori operativi".

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

Azionisti pubblici

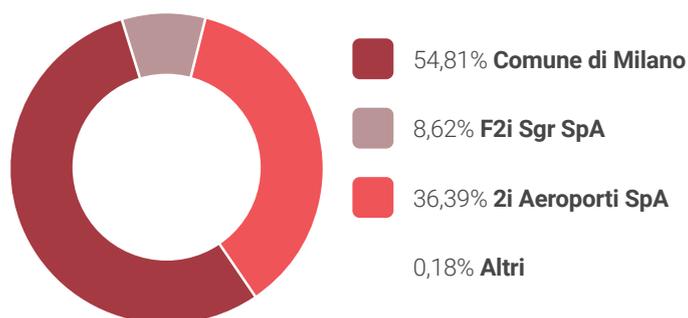
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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

Azionisti privati

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



2. CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2024. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto Economico.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese collegate sono analizzati al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore contabile. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo fair value, ridotto dei costi di vendita ed il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo

è determinato in relazione alla cash generating unit cui tale attività appartiene. Nel determinare il fair value si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), ad eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e se fossero stati effettuati gli ammortamenti.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2024

Supplier Finance Arrangements - Amendments to IAS 7 and IFRS 7

A Maggio 2023, lo IASB ha emesso le modifiche dello IAS 7 Rendiconto Finanziario e IFRS 7 Strumenti Finanziari: Informazioni Integrative, per chiarire le caratteristiche dei contratti di reverse factoring e richiedere di dare ulteriore informativa di tali accordi. I requisiti di informativa inclusi nelle modifiche hanno l'obiettivo di assistere gli utilizzatori di bilancio nel comprendere gli effetti sulle passività, flussi di cassa ed esposizione al rischio di liquidità di un'entità degli accordi di reverse factoring.

I requisiti di transizione chiariscono che un'entità non deve fornire informativa nei bilanci intermedi relativi al primo esercizio di applicazione delle modifiche. Conseguentemente, le modifiche non hanno avuto impatti sul bilancio semestrale consolidato abbreviato del Gruppo.

Amendments to IFRS 16: Lease Liability in a Sale and Leaseback

A settembre 2022, lo IASB ha emanato una modifica all'IFRS 16 per specificare i requisiti che un locatore

venditore utilizza nella misurazione della passività per leasing che deriva da una transazione di sale & lease back, per assicurare che il locatore venditore non riconosca utili o perdite con riferimento al diritto d'uso mantenuto dallo stesso. Tali modifiche non hanno avuto impatti sul bilancio semestrale consolidato abbreviato del Gruppo.

Amendments to IAS 1: Classification of Liabilities as Current or Non-current

A gennaio 2020 ed ottobre 2022, lo IASB ha pubblicato delle modifiche ai paragrafi da 69 a 76 dello IAS 1 per specificare i requisiti per classificare le passività come correnti o non correnti. Le modifiche chiariscono:

- Cosa si intende per diritto di postergazione della scadenza;
- Che il diritto di postergazione deve esistere alla chiusura dell'esercizio;
- La classificazione non è impattata dalla probabilità con cui l'entità eserciterà il proprio diritto di postergazione;
- Solamente se un derivato implicito in una passività convertibile è esso stesso uno strumento di capitale la scadenza della passività non ha impatto sulla sua classificazione.

Inoltre, è stato introdotto un requisito che richiede di dare informativa quando una passività che deriva da un contratto di finanziamento è classificata come non corrente ed il diritto di postergazione dell'entità è subordinato al rispetto di covenants entro dodici mesi.

Tali modifiche non hanno avuto impatti sul bilancio semestrale consolidato abbreviato del Gruppo.

Il Decreto Legislativo n. 209 del 27 dicembre 2023 ha recepito la Direttiva n. 2022/UE/2523, in materia di "Global Minimum Tax" (normativa comunemente detta "Pillar II"), con l'esplicito scopo di garantire un livello impositivo minimo di tassazione dei gruppi multinazionali o nazionali di imprese a decorrere dal 1° gennaio 2024. Le nuove norme interessano le imprese localizzate in Italia, che fanno parte di un gruppo multinazionale o nazionale caratterizzato dai ricavi annui pari o superiori a 750 milioni di euro, soglia di ricavi che deve essere raggiunta in almeno due dei quattro esercizi immediatamente precedenti a quello considerato. Come previsto dal par. 88C dello IAS 12 il Gruppo deve fornire già sul bilancio al 31 dicembre 2023 informazioni conosciute o ragionevolmente stimabili che aiutino gli utilizzatori del bilancio a comprendere l'esposizione dell'entità alle imposte sul reddito del Pillar II.

L'esposizione del Gruppo SEA alle imposte derivanti dalla disciplina "Pillar II" alla data di chiusura dell'esercizio è valutata dal Gruppo non significativa. Sulla base delle analisi svolte, infatti, tutte le entità del gruppo (e delle entità a controllo congiunto) sono localizzate in giurisdizioni che soddisfano almeno uno dei tre test previsti dai safe harbour transitori e, pertanto, in considerazione delle informazioni conosciute o ragionevolmente stimabili, ad oggi non sembra essere presente alcuna esposizione del Gruppo ad imposizione derivante dalla normativa Pillar II.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2024 e al 30 giugno 2023, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023 e delle relative Note Esplicative.

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

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2024 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2024 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione EY S.p.A., revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA S.p.A. del 26 luglio 2024.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale ed al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2024:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2024 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2023 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)		600.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	1.500.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

In data 20 giugno 2024 SEA ha concluso l'operazione finalizzata all'integrale cessione delle quote societarie della società Airport ICT Services S.r.l. alla società Lutech SpA.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2024, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2024	% Possesso del Gruppo al 30/06/2024	% Possesso del Gruppo al 31/12/2023
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.		0%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

Si rimanda ai precedenti paragrafi 1 e 6.1 per gli impatti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 5 sui dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2024 e sui dati economici comparativi al 30 giugno 2023.

3. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2024 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2023 alla quale si rinvia.

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia di *risk management* del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità organizzative del Gruppo.

4.1 Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Il Gruppo ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali.

Nel primo semestre 2024 il credito complessivo, rispetto al 2023, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato.

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di rating e contenzioso alla data di bilancio.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali e dei relativi fondi svalutazione:

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	250.219	231.340
- di cui scaduto	133.420	143.028
Fondo svalutazione crediti commerciali	(97.225)	(97.013)
Crediti commerciali verso imprese collegate	17.547	18.742
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(11)	(11)
Totale crediti commerciali netti	170.530	153.058

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
da meno di 180 giorni	30.300	39.504
da più di 180 giorni	103.120	103.524
Totale crediti commerciali scaduti	133.420	143.028

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 31 dicembre 2023 rispecchiando le normali dinamiche di business.

Il fondo svalutazione crediti è coerente alle logiche descritte dall'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss'. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti, ma anche a quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di overdue). Si è proceduto quindi con la costruzione di una provision matrix da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e i crediti a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di forward looking, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio di credito affrontato dal Gruppo SEA.

4.2 Rischi di mercato

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

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 30 giugno 2024 (i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA esposto a tale rischio è il 31%, e che (ii) non sono ad oggi in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi.

Al 30 giugno 2024 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2024 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024			31 dicembre 2023		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2027 al 2040	174.515	4,07%	dal 2027 al 2040	184.744	4,18%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		29.192	1,87%		30.622	1,97%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		145.323	4,51%		154.122	4,62%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		474.515	3,71%		484.744	3,76%

^(*) Include: 62,5 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2024 è pari a 474.515 migliaia di euro, in riduzione di 10.229 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023. Su tale variazione ha inciso la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2024 è pari a 3,71%, in riduzione di 5 bps rispetto a fine dicembre 2023. Su tale dinamica ha inciso la discesa dei tassi di interesse iniziata da fine 2023 e proseguita nel corso del primo semestre 2024 derivante dall'attesa di una politica monetaria meno restrittiva da parte della BCE, confermata dal taglio dei tassi di riferimento effettuato dalla banca centrale nel giugno 2024. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,85%, sempre in diminuzione di 5 bps rispetto a fine 2023.

Al 30 giugno 2024 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per un valore nominale pari a complessivi 300 milioni di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Al 30 giugno 2024 il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari a 475.437 migliaia di euro (in riduzione rispetto al 31 dicembre 2023 in cui era pari a 483.849 migliaia di euro). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2024;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

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

- gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto;
- strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO₂, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2024, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle *commodities* in tale periodo, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

Al 30 giugno 2024 il Gruppo SEA dispone di 123 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità è in scadenza a febbraio 2025, e (ii) 123 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023:

Passività al 30 giugno 2024

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	38,4	367,0	33,8	91,7	530,9
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,5	4,9	4,2	3,0	14,6
Debiti commerciali	171,1				171,1
Totale debito	212,1	371,9	38,0	94,7	716,6

Passività al 31 dicembre 2023

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,0	366,9	37,8	97,9	541,6
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,1	4,2	3,9	3,0	13,2
Debiti commerciali	185,3				185,3
Totale debito	226,4	371,1	41,7	100,9	740,1

Al 30 giugno 2024 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti in tale periodo sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti.

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

- a. Ipotesi: si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2024 e al 30 giugno 2023, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.
- b. Metodi di calcolo:
 - la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi, il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6/3 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno.

Di seguito si riportano i risultati della *sensitivity analysis* condotta:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024		30 giugno 2023	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-590,01	590,01	-369,44	386,66
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	214,99	-214,99	241,30	-241,30

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

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

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023 del Gruppo.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		16.101			16.101
Crediti commerciali		170.530			170.530
Crediti per imposte		323			323
Altri crediti correnti		13.085			13.085
Crediti finanziari correnti		55.134			55.134
Cassa e disponibilità liquide		68.192			68.192
Totale	1	323.365			323.366
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				452.698	452.698
- di cui debito verso obbligazionisti				299.546	299.546
Passività finanziarie non correnti per leasing				12.105	12.105
Altri debiti non correnti				-	-
Debiti commerciali				171.133	171.133
Debiti per imposte dell'esercizio				56.023	56.023
Altri debiti correnti				248.649	248.649
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				30.534	30.534
Passività finanziarie correnti per leasing				2.488	2.488
Totale				973.630	973.630

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		14.921			14.921
Crediti commerciali		153.058			153.058
Crediti per imposte		459			459
Altri crediti correnti		5.089			5.089
Crediti finanziari correnti		125.168			125.168
Cassa e disponibilità liquide		91.123			91.123
Totale	1	389.818			389.819
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				462.739	462.739
- di cui debito verso obbligazionisti				299.363	299.363
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.157	11.157
Altri debiti non correnti				1.821	1.821
Debiti commerciali				185.322	185.322
Debiti per imposte dell'esercizio				21.009	21.009
Altri debiti correnti				228.559	228.559
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				25.425	25.425
Passività finanziarie correnti per leasing				2.071	2.071
Totale				938.103	938.103

6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Le "Altre partecipazioni" sono misurate al *fair value* di "livello 3".

6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita

La voce "Risultato netto da attività destinate alla vendita" al 30 giugno 2023 esprime gli effetti economici derivanti dall'adeguamento al *fair value* del valore della partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa.

A livello patrimoniale-finanziario, il 30 giugno 2024 non mostra ammontari tra le "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita", in quanto le operazioni di cessione della società controllata Airport ICT Services si sono concluse.

7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" determina in modo significativo i risultati di tutte le attività aziendali.

Il Gruppo SEA nel corso del 2022 ha dismesso la linea di *business energy* e ha identificato due *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*. Le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'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*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, prevalentemente in regime di 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.

General Aviation: include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa.

L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento.

Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella Relazione sulla Gestione.

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2024

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	384.392	12.495	(16.230)	380.657
di cui Intercompany	(12.802)	(3.428)	16.230	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	371.590	9.067	0	380.657
EBITDA	154.031	6.042		160.073
EBIT	110.213	4.584		114.797
Proventi (oneri) da partecipazioni				6.847
Proventi (oneri) finanziari				(9.629)
Risultato prima delle imposte				112.015
Investimenti in Immobilizzazioni	24.896	1.231	0	26.127
Materiali	3.471	1.231		4.702
Immateriali	21.425	0		21.425

Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2023 e patrimoniali al 31 dicembre 2023

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	339.894	11.356	(16.837)	334.413
di cui Intercompany	(13.616)	(3.221)	16.837	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	326.278	8.135	0	334.413
EBITDA	124.129	5.547		129.676
EBIT	82.359	4.260		86.619
Proventi (oneri) da partecipazioni				5.322
Proventi (oneri) finanziari				(10.498)
Risultato prima delle imposte				82.733
Investimenti in Immobilizzazioni	78.058	4.835	(2.040)	80.853
Materiali	27.885	4.835		32.720
Immateriali	50.173		(2.040)	48.133

8. NOTE ESPLICATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2024
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.809.152	8	3.387			1.812.547
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021	19.281	(2.395)			57.907
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	105.480		761		(42)	106.199
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.667	2.136	(761)			5.042
Altre	18.221				(70)	18.151
Totale valore lordo	1.977.541	21.425	992	0	(112)	1.999.846
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(869.585)		(41)		(24.840)	(894.466)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(99.115)				(1.266)	(100.381)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						0
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(984.028)	0	(41)	0	(26.106)	(1.010.175)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	939.567	8	3.346		(24.840)	918.081
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021	19.281	(2.395)			57.907
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.365		761		(1.308)	5.818
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.667	2.136	(761)			5.042
Altre	2.893				(70)	2.823
Totale valore netto	993.513	21.425	951	0	(26.218)	989.671

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 918.081 migliaia di euro al 30 giugno 2024 e per 939.567 migliaia di euro al 31 dicembre 2023. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2024 è pari a 24.840 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.15.

Nel primo semestre del 2024 gli interventi realizzati nell'aeroporto di Malpensa si sono concentrati sulle infrastrutture di volo e su interventi rivolti al miglioramento della qualità e delle funzionalità operative sia al Terminal 1 sia al Terminal 2.

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

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 5.818 migliaia di euro al 30 giugno 2024, si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti *software*. L'ammortamento è pari a 1.308 migliaia di euro.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2024
Valore lordo						
Beni immobili	134.923		51			134.974
Impianti e macchinari	8.312	133	(992)			7.453
Attrezzature industriali e commerciali	47.946	198		(525)		47.619
Altri beni mobili	80.349	1.205	2.414	(10)		83.958
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.663	3.166	(2.465)			12.364
Totale valore lordo	283.193	4.702	(992)	(535)	0	286.368
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(60.428)				(3.352)	(63.780)
Impianti e macchinari	(5.875)		41		(188)	(6.022)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.632)			525	(227)	(46.334)
Altri beni mobili	(70.645)			10	(1.968)	(72.603)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(183.581)	0	41	535	(5.735)	(188.740)
Valore netto						
Beni immobili	74.496		51		(3.352)	71.195
Impianti e macchinari	2.438	133	(951)		(188)	1.432
Attrezzature industriali e commerciali	1.314	198			(227)	1.285
Altri beni mobili	9.704	1.205	2.414		(1.968)	11.355
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.663	3.166	(2.465)			12.364
Totale valore netto	99.615	4.702	(951)	0	(5.735)	97.631

Il valore netto contabile delle immobilizzazioni materiali si riduce di 1.984 migliaia di euro, in quanto gli incrementi del periodo, pari a 4.702 migliaia di euro, sono più che compensati da ammortamenti e giroconti.

8.3 Diritto d'uso beni in leasing

La voce "Diritto d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16.

Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 30 giugno 2024 è pari a 14.040 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.373 migliaia di euro.

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

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2024
Valore Lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.209	41			3.250
Automezzi	12.485	1.610	(163)		13.932
Mezzi di Carico e Scarico	245	126			371
Terreni	4.443	635			5.078
Totale valore lordo	20.382	2.412	(163)	0	22.631
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura varia e minuta	(1.865)			(216)	(2.081)
Automezzi	(3.870)		162	(857)	(4.565)
Mezzi di Carico e Scarico	(11)			(90)	(101)
Terreni	(1.635)			(210)	(1.845)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(7.381)	0	162	(1.373)	(8.592)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.344	41		(216)	1.169
Automezzi	8.615	1.610	(1)	(857)	9.367
Mezzi di Carico e Scarico	234	126		(90)	270
Terreni	2.808	635		(210)	3.233
Totale valore netto	13.002	2.412	(1)	(1.373)	14.040

8.4 Investimenti immobiliari

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

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(737)	(736)
Totale investimenti immobiliari netti	3.397	3.398

Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Valore iniziale	(736)	(735)
Ammortamenti	(1)	(1)
Valore finale	(737)	(736)

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024 della voce "Partecipazioni in società collegate":

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2024
	31 dicembre 2023	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	
SACBO SpA	50.178	1.615	(2.126)	49.667
Dufrital SpA	15.359	3.265	(5.362)	13.262
Disma SpA	3.115	(66)		3.049
Areas Food Services Srl	6.481	1.420		7.901
Airport Handling SpA	9.427	180		9.607
Totale	84.560	6.414	(7.488)	83.486

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

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

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2024 ammonta a 83.486 migliaia di euro rispetto a 84.560 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2024
	31 dicembre 2023	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	1	-	-	1

8.7 Imposte differite attive

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Imposte anticipate attive	72.293	72.774
Imposte differite passive	(4.418)	(4.565)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	67.875	68.209

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2024 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2024
Imposte anticipate attive	72.774	(255)	(226)	72.293
Imposte differite passive	(4.565)	147		(4.418)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	68.209	(108)	(226)	67.875

Le imposte differite attive, prevalentemente calcolate sui fondi rischi e fondo di ripristino, si riducono di 334 migliaia di euro passando da 68.209 a 67.875 migliaia di euro. Le imposte anticipate iscritte sulle perdite fiscali pregresse si sono azzerate al 30 giugno 2024.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 16.101 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (14.921 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente all'attività relativa all'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.599	3.701
Fondo obsolescenza magazzino	(962)	(971)
Totale Rimanenze	4.637	2.730

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

Al 30 giugno 2024 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari, al 30 giugno 2024, a 962 migliaia di euro (971 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Crediti commerciali verso clienti	152.994	134.327
Crediti commerciali verso imprese collegate	17.536	18.731
Totale crediti commerciali netti	170.530	153.058

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

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	(97.024)	(103.414)
(Incrementi)/scioglimenti	(212)	5.714
Utilizzi		676
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(97.236)	(97.024)

Gli accantonamenti netti ammontano a 212 migliaia di euro e sono legati alla valutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Crediti per imposte	323	459
Altri crediti correnti	13.085	5.089
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	13.408	5.548

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

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Altri crediti	4.361	2.919
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.081	483
Anticipi verso compagnie assicurative	871	961
Crediti per incassi vari	1.410	726
Crediti per dividendi da incassare	5.362	
Totale altri crediti correnti	13.085	5.089

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 13.085 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (5.089 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 4.361 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 1.081 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (483 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

Gli anticipi verso compagnie assicurative, pari a 871 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (961 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 1.410 migliaia di euro al 30 giugno 2024 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti al 30 giugno 2024 per 5.362 migliaia di euro, relativi a Dufrital, sono stati incassati nel mese di luglio 2024.

8.12 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 55.134 (125.168 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), include la liquidità investita dalla Capogruppo SEA in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, ma comunque in scadenza entro dicembre 2024 e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata senza penali sul capitale investito.

8.13 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Depositi bancari e postali	68.136	91.064
Denaro e valori in cassa	56	59
Totale	68.192	91.123

La liquidità disponibile al 30 giugno 2024 è in diminuzione di 22.931 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

La significativa posizione di liquidità di fine 2023 e la favorevole dinamica del cash-flow operativo del primo semestre 2024 hanno permesso di finanziare gli investimenti, il servizio del debito e il pagamento a giugno 2024 di dividendi ai soci per 193 milioni di euro (di cui 153 milioni di dividendo ordinario e 40 milioni relativi alla distribuzione di riserve straordinarie), senza la necessità di ricorrere ad operazioni di finanziamento. Sull'andamento del livello della voce "Cassa e disponibilità liquide" ha impattato anche la dinamica di impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve termine ad elevata flessibilità finanziaria, in commento alla voce "Crediti finanziari correnti".

La composizione della liquidità al 30 giugno 2024 si riferisce a:

- i. depositi bancari e postali per 68.136 migliaia di euro, di cui 10.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari, con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a luglio 2024);
- ii. denaro e valori in cassa per 56 migliaia di euro.

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

8.14 Patrimonio Netto

Al 30 giugno 2024 il capitale sociale della SEA S.p.A. ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari ad euro 0,11 per azione.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2023	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2024
Bilancio della Capogruppo	429.962	(193.000)	716	85.424	323.102
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	8.680	(5)		(3.415)	5.260
Rettifiche per valutazione equity collegate	65.137			(1.074)	64.062
Altre scritture di consolidamento	(4.731)			118	(4.613)
Bilancio Consolidato	499.048	(193.005)	716	81.053	387.811

In data 6 maggio 2024 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2023 pari a euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

- euro 153.000.000,00 a titolo dividendo, per un importo pari a euro 0,6120 per azione
- euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria

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

L'Assemblea ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a euro 40.000.000,00 corrispondente a euro 0,16 per azione.

8.15 Fondo rischi e oneri

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

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	(Proventi)/ oneri da attualizzazione	30 giugno 2024
Fondo di ripristino e sostituzione	176.224	11.689	(11.351)		3.756	180.318
Fondo oneri futuri	18.932	93	(1.646)	(1.166)		16.213
Totale fondo rischi e oneri	195.156	11.782	(12.997)	(1.166)	3.756	196.531

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 180.318 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (176.224 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo del periodo è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture di volo dell'aeroporto di Malpensa e le opere di ripristino dei terminal.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi)/ (Decrementi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2024
Accantonamenti in materia di lavoro	7.954		(1.244)	(1.163)	5.547
Rischi fiscali	1.735				1.735
Fondi diversi	9.243	93	(402)	(3)	8.931
Totale fondo oneri futuri	18.932	93	(1.646)	(1.166)	16.213

Gli utilizzi in materia di lavoro del periodo sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2023.

La voce "Fondi diversi" per 8.931 migliaia di euro al 30 giugno 2024 è composta nel modo seguente:

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

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

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

8.16 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Fondo iniziale	27.406	30.942
Riclassifica IFRS 5 ^(*)		(841)
(Proventi)/oneri finanziari	410	980
Trasferimento personale	408	127
Utilizzi	(1.151)	(3.835)
(Utili) / perdite attuariali	(942)	33
Totale Fondi relativi al personale	26.131	27.406

^(*) Saldo al 31 dicembre 2022 di Airport ICT Services, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

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

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

Basi tecniche economiche-finanziarie

	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Tasso annuo di attualizzazione	3,49%	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

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

8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024		31 dicembre 2023	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	20.542	153.152	20.485	163.376
Debito per oneri su finanziamento	2.390		2.559	
Debiti verso banche	22.932	153.152	23.044	163.376
Debiti verso obbligazionisti		299.546		299.363
Debiti per oneri su obbligazioni	7.602		2.381	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.488	12.105	2.071	11.157
Debiti verso altri finanziatori	10.090	311.651	4.452	310.520
Totale passività correnti e non correnti	33.022	464.803	27.496	473.896

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2024 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 49% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 12% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che, in seguito all'esercizio nel corso del 2023 dell'Opzione ESG inclusa nei contratti delle Linee Revolving e la trasformazione delle stesse in formato *Sustainability-Linked*, al 30 giugno 2024 il 34% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse al Gruppo SEA risulta strutturato in formato *Sustainability Linked*.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2024 e al 31 dicembre 2023:

Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
A. Disponibilità Liquide	(68.192)	(91.123)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(55.134)	(125.168)
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(123.326)	(216.291)
E. Debito finanziario corrente	12.480	7.011
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.542	20.485
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	33.022	27.496
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(90.304)	(188.795)
I. Debito finanziario non corrente	165.257	174.533
J. Strumenti di debito	299.546	299.363
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	464.803	473.896
M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)	374.499	285.101
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		(2.768)
O. Totale indebitamento finanziario netto (M+N)	374.499	282.333

A fine giugno 2024 l'indebitamento finanziario netto, pari a 374.499 migliaia di euro, registra un incremento di 92.166 migliaia di euro rispetto a fine 2023, in cui era pari a 282.333 migliaia di euro.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito:

- la dinamica della liquidità, in riduzione nonostante la positiva performance economico-finanziaria registrata nel corso del primo semestre 2024, per il pagamento dei dividendi agli azionisti effettuato a giugno;
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2023 sono state pari a 10.229 migliaia di euro);
- maggior debito per leasing per 1.365 migliaia di euro, derivante in particolare dall'incremento delle *lease liability* dei contratti relativi agli automezzi.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per *leasing*, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2024 rispettivamente a 2.488 migliaia di euro e 12.105 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024		31 dicembre 2023	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	435	1.066	438	1.239
Automezzi	1.826	8.051	1.483	7.558
Mezzi di carico e scarico	191	114	115	130
Terreni	36	2.874	35	2.230
Totale	2.488	12.105	2.071	11.157

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota "Diritto d'uso beni in leasing".

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 30 giugno 2024 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 30 giugno 2024 è pari a 180.318 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 30 giugno 2024 è pari a 1 milione di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 30 giugno 2024 a 26.131 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16.
- ii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente.
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.070 migliaia di euro (euro 843 migliaia al 31 dicembre 2023). I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.19.
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 30 giugno 2024 sono descritte al paragrafo 14.

8.18 Altri debiti non correnti

Il saldo degli altri debiti non correnti, pari a 1.821 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, era relativo ai debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2023, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria). Tale saldo è stato riclassificato al 30 giugno 2024 tra gli altri debiti correnti.

8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Debiti verso fornitori	160.002	174.686
Acconti	1.957	1.857
Debiti verso imprese collegate	9.174	8.779
Totale debiti commerciali	171.133	185.322

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

I debiti per acconti al 30 giugno 2024 ammontano a 1.957 migliaia di euro (1.857 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2024 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.070 migliaia di euro (843 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

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

8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 56.023 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (21.009 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.604	3.955
Debiti per imposte dirette	45.157	15.371
Debiti IVA	6.328	1.664
Altri debiti di natura fiscale	934	19
Totale debiti per imposte dell'esercizio	56.023	21.009

8.21 Altri debiti

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

Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	185	126
Servizi antincendio aeroportuali	100.859	97.809
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	48.012	44.114
Altri debiti diversi	37.601	28.154
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	20.288	20.118
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	22.040	18.747
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	13.055	12.701
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.005	2.587
Depositi cauzionali di terzi	3.275	3.899
Debiti verso altri per trattenute c/dip	143	146
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	62	62
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	124	96
Totale Altri debiti	248.649	228.559

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un incremento di 20.090 migliaia di euro, passando da 228.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 a 248.649 migliaia di euro al 30 giugno 2024.

Relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali si rimanda alla Relazione sulla gestione.

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 37.601 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (28.154 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si riferisce per 26.611 migliaia di euro (18.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I "Debiti verso dipendenti per competenze maturate" include anche agli stanziamenti relativi al CCNL scaduto a dicembre 2022.

9. NOTE AL CONTO ECONOMICO

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2024 e al 30 giugno 2023. Tali dati riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	371.590	326.278
Ricavi di Gestione General Aviation	9.067	8.135
Totale Ricavi di gestione	380.657	334.413

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2024, i ricavi *Commercial Aviation* hanno registrato un incremento di 45.312 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Tale variazione è ascrivibile per 24.244 migliaia di euro all'andamento del business aviation e 20.068 migliaia di euro dal business non aviation.

Ricavi di gestione Commercial Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Aviation	215.582	190.338
Non aviation	156.008	135.940
Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation	371.590	326.278

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per comparto:

Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Retail	68.307	56.627
Parcheggi	42.619	39.277
Cargo	10.603	9.951
Pubblicità	5.307	4.310
Servizi premium	14.445	12.076
Real estate	2.947	2.409
Servizi e altri ricavi	11.780	11.290
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	156.008	135.940

I ricavi non Aviation registrano un incremento del 14,8% rispetto al primo semestre 2023.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento:

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Shops	34.961	29.452
Food & Beverage	16.214	12.907
Car Rental	11.576	9.965
Servizi bancari	5.556	4.303
Totale Retail	68.307	56.627

Ricavi di Gestione General Aviation

Il settore General Aviation include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e da agosto 2019 anche presso l'aeroporto di Malpensa. I ricavi del settore General Aviation sono pari a 9.067 migliaia di euro e registrano un incremento dell'11,5% rispetto al periodo precedente. Per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 15.583 migliaia di euro al 30 giugno 2023 a 19.262 migliaia di euro al 30 giugno 2024, con un incremento del 23,6%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiori di un *mark up* del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioria della struttura.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Salari, stipendi e oneri sociali	85.584	80.543
Trattamento fine rapporto	3.810	4.092
Altri costi del lavoro	2.532	2.329
Totale	91.926	86.964

Nel primo semestre 2024 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 4.962 migliaia di euro (+5,7%) rispetto al primo semestre 2023, passando da 86.964 migliaia di euro a 91.926 migliaia di euro.

L'incremento è in gran parte riconducibile allo stanziamento effettuato in previsione del rinnovo del contratto nazionale di categoria e all'iniziativa di graduale potenziamento dell'organico in house in ambito security operation.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.524 del primo semestre 2023 a 2.546 del primo semestre 2024.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-giugno 2023 e gennaio-giugno 2024:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2024		1° semestre 2023	
		%		%
Dirigenti	47	1,8%	45	1,8%
Quadri	260	10,2%	257	10,2%
Impiegati	1.516	59,5%	1.517	60,1%
Operai	504	19,8%	528	20,9%
Totale dipendenti subordinati	2.327	91,4%	2.347	93,0%
Dipendenti somministrati	219	8,6%	177	7,0%
Totale dipendenti	2.546	100%	2.524	100%

9.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.285	5.918
Variazione delle rimanenze	(1.907)	3
Totale	5.378	5.921

Al 30 giugno 2024 i costi per materiali di consumo hanno registrato un decremento di 543 migliaia di euro (-9,2%) rispetto al corrispondente periodo del 2023, passando da 5.921 migliaia di euro a 5.378 migliaia di euro, per effetto principalmente della positiva variazione delle rimanenze al 30 giugno 2024.

9.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Costi per gestione infrastrutture	38.066	35.394
Canoni pubblici	21.103	19.440
Costi di manutenzione ordinaria	19.458	16.709
Costi per servizi al passeggero	12.381	10.527
Pulizia	8.184	7.538
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	488	495
Altri costi	24.691	22.628
Totale altri costi operativi	124.371	112.731

Nei primi sei mesi del 2024 gli altri costi operativi sono aumentati di 11.640 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2023, passando da 112.731 migliaia di euro a 124.371 migliaia di euro. Come si evince dalla tabella tale effetto è spiegato dai maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri oltre che dai costi per la gestione delle infrastrutture.

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

La voce "Altri costi" accoglie, principalmente i canoni relativi a licenze d'uso hardware e software, gli oneri tributari (IMU, TARI, ecc.), i costi per prestazioni professionali, i costi commerciali e assicurativi.

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 14.704 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2023 a 18.171 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2024.

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

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti	212	1.290
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(1.074)	120
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	(862)	1.410

Al 30 giugno 2024 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo positivo per il conto economico pari a 862 migliaia di euro (saldo negativo per 1.410 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

Nei primi sei mesi del 2024, gli scioglimenti dei fondi per oneri futuri sono superiori agli accantonamenti.

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

9.8 Accantonamento fondo ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	11.689	10.454

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 10.454 migliaia di euro al 30 giugno 2023 e a 11.689 migliaia di euro al 30 giugno 2024 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	26.267	23.381
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	6.809	6.517
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.373	1.295
Totale ammortamenti	34.449	31.193

Nei primi sei mesi del 2024 gli ammortamenti si incrementano di 3.256 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2023, passando da 31.193 migliaia di euro a 34.449 migliaia di euro.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
SACBO SpA	1.615	2.863
Dufrital SpA	3.265	1.844
Disma SpA	(66)	13
Areas Food Services Srl	1.420	640
Airport Handling SpA	180	(68)
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	6.414	5.292
Altri proventi (oneri)	433	30
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	6.847	5.322

Nel primo semestre 2024 i proventi da partecipazioni ammontano a 6.847 migliaia di euro (proventi da partecipazioni pari a 5.322 migliaia di euro nel primo semestre 2023).

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

La voce "Altri proventi (oneri)" include principalmente la plusvalenza da cessione della partecipazione nella società Airport ICT Services.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Utili su cambi		7
Interessi attivi c/c bancari	1.301	1.283
Interessi attivi diversi	2.805	
Totale proventi finanziari	4.106	1.290
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(8.958)	(8.567)
Commissioni su finanziamenti	(1.172)	(1.324)
Perdite su cambi	(3)	(6)
Oneri finanziari su TFR	(410)	(489)
Oneri finanziari su Leasing	(152)	(135)
Altri	(1)	23
Totale oneri finanziari	(10.696)	(10.498)
Effetto netto attualizzazioni	(3.039)	
Totale proventi (oneri) finanziari	(9.629)	(9.208)

Gli oneri finanziari netti del 2024 ammontano a 9.629 migliaia di euro mentre il 30 giugno 2023 mostrava un saldo di oneri finanziari pari a 9.208 migliaia di euro.

Tale dinamica è stata determinata principalmente da:

- maggiori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 391 migliaia di euro, su cui incide (i) l'aumento del costo medio dell'indebitamento determinato dalla dinamica crescente dei tassi di interesse, parzialmente compensato (ii) dal minor ammontare del debito lordo medio di periodo;
- minor commissioni su finanziamenti per 153 migliaia di euro, su cui incide la chiusura anticipata a marzo 2023 del *term loan* Mediobanca e il minor costo delle linee *revolving* derivante dal minor livello di *leverage*;
- maggiori proventi finanziari per 2.816 migliaia di euro, principalmente derivanti dalla negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari, in linea con la dinamica crescente dei tassi di interesse, e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria su strumenti monetari di breve e medio lungo termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria;
- effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, eseguito per la prima volta dal gruppo dal bilancio annuale 2023 e come previsto dall'IFRS 9, che ha comportato la rilevazione di oneri finanziari netti pari a 3.039 migliaia di euro.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	1° semestre 2023
Imposte correnti	30.854	8.040
Imposte differite/(anticipate)	108	13.344
Totale	30.962	21.384

Nei primi sei mesi del 2024 le imposte del Gruppo sono pari a 30.962 migliaia di euro, rispetto all'importo di 21.384 migliaia di euro al 30 giugno 2023.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2024	%	1° semestre 2023	%
Utile/(Perdita) prima delle imposte	112.015		82.733	
Imposte sul reddito teoriche	26.884	24,0%	19.856	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.920)	-2,6%	(2.315)	-2,8%
IRAP	5.370	4,8%	3.260	3,9%
Altro	1.628	1,5%	583	0,7%
Totale	30.962	27,6%	21.384	25,8%

Il Tax Rate della Semestrale Consolidata al 30 giugno 2024 è tendenzialmente allineato al nominale. La crescita delle imposte totali è simmetrica all'aumento dell'utile ante imposte.

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

9.13 Risultato per azione

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

Pertanto, il risultato base per azione al 30 giugno 2024 risulta pari a euro 0,32 (risultato netto di periodo positivo per 81.051 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2023 risulta pari a euro 0,25 (risultato netto di periodo positivo per 62.122 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti Correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con Parti correlate al 30 giugno 2024 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024				
	Crediti Commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	769		688	1.563	6.888
Dufrital	9.474	5.362	572	22.099	
Areas Food Services	3.907		2.400	8.696	3.297
Disma	87		101	140	
Airport Handling	3.299		5.413	5.666	10.160
Totale parti correlate	17.536	5.362	9.174	38.164	20.345
Totale voce di bilancio	170.530	13.085	171.133	380.657	221.675
% sul totale voce di bilancio	10,28%	40,98%	5,36%	10,03%	9,18%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 6.888 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Per il dettaglio dei Proventi (oneri) da partecipazioni si rimanda alla Nota 9.10.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2024, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2024				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(4.681)		(4.681)	128.006	-3,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.191		2.191	(17.849)	-12,3%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(192.947)	(192.947)	(133.088)	145,0%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2024, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e Areas Food Services);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

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

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023					
	Crediti Commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Altri debiti	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Attività destinate alla vendita</i>						
Malpensa Logistica Europa	1.268		1.304		3.242	(10)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>						
SACBO ^(*)	603		1.613		795	7.661
Dufrital	10.873	2.001	264		18.253	(2)
Areas Food Services Srl	2.158		970	110	6.083	2.506
Disma	75		99		123	(5)
Airport Handling	3.167		4.758		5.662	9.216
Totale parti correlate	18.144	2.001	9.008	110	34.158	19.366
Totale voce di bilancio	141.536	11.730	173.415	223.812	334.413	205.616
% sul totale voce di bilancio	12,82%	17,06%	5,19%	0,05%	10,21%	9,42%

^(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 7.661 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2023, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2023				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(6.310)		(6.310)	83.169	-7,6%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	1.563		1.563	(49.334)	-3,2%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(84.690)	(84.690)	(126.686)	66,9%

11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2024 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 356 migliaia di euro (361 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2024 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 131 migliaia di euro (133 migliaia di euro al 30 giugno 2023).

13. IMPEGNI E GARANZIE

13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 78.073 migliaia di euro al 30 giugno 2024 (83.227 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2024	31 dicembre 2023
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	48.182	60.294
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	14.085	12.263
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	6.272	3.760
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.419	3.679
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.735	1.735
Interventi per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	3.381	1.496
Totale impegni per progetto	78.073	83.227

13.2 Garanzie

Al 30 giugno 2024 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari a 31.500 migliaia di euro ciascuna, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 36.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni per un totale di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) per progetti co-finanziati dall'Unione Europea;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- 533 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

14. STAGIONALITÀ

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

15. PASSIVITÀ POTENZIALI E CONTENZIOSO

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo *"Risk management framework"* e al paragrafo *"Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2024"*.

16. ATTIVITÀ POTENZIALI

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo *"Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2024"*.

17. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2024 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

18. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo *"Primo semestre 2024: eventi di rilievo"*.

19. ALTRE INFORMAZIONI

In data 6 maggio 2024 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2023 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2023 pari a euro 153.016.747,19 nel seguente modo:

- euro 153.000.000,00 a titolo dividendo, per un importo pari a euro 0,6120 per azione
- euro 16.747,19 a Riserva Straordinaria

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

L'Assemblea ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili per un controvalore pari a euro 40.000.000,00 corrispondente a euro 0,16 per azione.

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

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato
al 30 giugno 2024

Relazione di revisione contabile limitata
sul bilancio consolidato semestrale abbreviato



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 di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

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

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e controllate (Gruppo SEA) al 30 giugno 2024. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

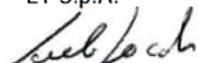
Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2024 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Milano, 29 luglio 2024

EY S.p.A.


Paolo Zocchi
(Revisore Legale)

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.975.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la 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



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di iniziative mirate, la continua riduzione delle proprie emissioni carboniche dirette.

Milano Malpensa e Milano Linate confermano anche per il 2023 le loro performance di eccellenza europea mantenendo il livello Transition nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

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

www.seamilano.eu

