

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2025

**SOCIETA' PER AZIONI
ESERCIZI AEROPORTUALI
S.E.A.**

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: SEGRATE MI PRESSO
AEROPORTO LINATE .

Codice fiscale: 00826040156

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE	2
Capitolo 2 - NOTA INTEGRATIVA	7
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	67
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	92
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	148
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	155
Capitolo 7 - RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITA'	164





MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	977.416.715		968.482.470	
Immobilizzazioni materiali	6.2	110.001.995		93.658.496	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	12.469.748		13.609.116	
Investimenti immobiliari	6.4	103.294		104.792	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	37.519.093		37.289.593	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	74.651.845		75.098.923	
Altre attività finanziarie non correnti	6.8	4.400.000			
Altri crediti non correnti	6.9	47.136.994		26.872.538	
Totale Attività non correnti		1.263.700.817	0	1.215.117.061	0
Rimanenze	6.10	4.938.787		4.427.012	
Crediti commerciali	6.11	161.103.195	19.316.066	175.025.524	22.648.433
Crediti finanziari correnti	6.12	60.288.711		165.406.315	
Crediti per imposte	6.13	232.430		481.127	
Altri crediti correnti	6.14	14.816.132	10.000.000	4.609.512	
Altre attività finanziarie correnti	6.15	3.300.000		402.497	
Cassa e disponibilità liquide	6.16	78.002.359		62.146.784	
Totale Attivo corrente		322.681.614	29.316.066	412.498.771	22.648.433
Attività destinate alla vendita	6.17			7.189.871	
TOTALE ATTIVO		1.586.382.431	29.316.066	1.634.805.703	22.648.433
Capitale sociale	6.18	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.18	144.995.985		210.016.185	
Risultato dell'esercizio	6.18	197.819.872		163.942.887	
PATRIMONIO NETTO		370.315.857	0	401.459.072	0
Fondo rischi e oneri	6.19	224.958.885		201.154.251	
Fondi relativi al personale	6.20	23.905.641		24.751.630	
Altri debiti non correnti	6.24	5.969.065	2.954.655	2.243.448	2.243.448
Passività finanziarie non correnti	6.21	425.594.815		152.654.922	
Totale Passività non correnti		680.428.406	2.954.655	380.804.251	2.243.448
Debiti commerciali	6.22	234.334.675	10.127.024	216.198.467	13.551.178
Debiti per imposte dell'esercizio	6.23	9.306.534		54.490.312	
Altri debiti correnti	6.24	250.118.832		248.450.249	
Passività finanziarie correnti	6.21	41.878.127	3.050.791	333.403.352	4.034.110
Totale Passivo corrente		535.638.168	13.177.815	852.542.380	17.585.288
TOTALE PASSIVO		1.216.066.574	16.132.470	1.233.346.631	19.828.736
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.586.382.431	16.132.470	1.634.805.703	19.828.736

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2025		2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	867.587.181	98.445.596	814.383.260	97.480.997
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	71.200.782		57.882.819	
Totale ricavi		938.787.963	98.445.596	872.266.079	97.480.997
Costi del lavoro	7.3	(170.076.158)	654.211	(186.541.983)	1.620.054
Materiali di consumo	7.4	(10.646.292)		(11.237.295)	
Altri costi operativi	7.5	(300.439.089)	(35.837.601)	(280.403.909)	(58.351.168)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(67.170.549)		(54.675.288)	
Totale costi operativi		(548.332.088)	(35.183.390)	(532.858.475)	(56.731.114)
Margine operativo lordo		390.455.875	63.262.206	339.407.604	40.749.883
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(4.535.615)		(5.105.899)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(58.077.915)		(32.760.000)	
Ammortamenti	7.9	(67.127.904)		(65.547.343)	
Risultato operativo		260.714.441	63.262.206	235.994.362	40.749.883
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	29.743.922	29.743.922	14.501.900	14.501.900
Proventi (oneri) finanziari	7.11	(21.030.981)	(102.391)	(22.703.957)	(197.085)
Risultato prima delle imposte		269.427.382	92.903.737	227.792.305	55.054.698
Imposte	7.12	(71.607.510)		(63.849.418)	
Risultato netto		197.819.872	92.903.737	163.942.887	55.054.698

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in euro)	2025	2024
Risultato netto	197.819.872	163.942.887
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	725.503	402.497
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(174.121)	(96.599)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	551.382	305.898
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	578.089	325.398
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(138.741)	(78.095)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	439.348	247.303
Totale altre componenti del risultato complessivo	990.730	553.201
Totale risultato complessivo dell'esercizio	198.810.602	164.496.088



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2025	2024
Risultato prima delle imposte	269.427.382	227.792.305
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	68.325.757	69.037.620
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	16.793.471	(3.205.174)
Oneri finanziari netti	21.030.981	22.703.957
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(29.743.922)	(14.501.900)
Altre variazioni non monetarie	(20.409.389)	(7.961.283)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	325.424.280	293.865.525
Variazione rimanenze	(636.806)	(1.665.935)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	11.627.908	(21.740.927)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	25.710.746	55.692.908
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	36.701.848	32.286.046
Imposte sul reddito pagate	(115.590.857)	(35.594.764)
Cash flow derivante dall'attività operativa	246.535.271	290.556.807
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(74.312.057)	(63.724.329)
- materiali	(24.028.664)	(6.485.480)
- finanziarie		
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	8.900	64.500
Dividendi incassati	15.933.793	13.266.577
Incasso cessione partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling)	3.300.000	
Versamento in conto capitale per Vertical Gateway SpA	(229.500)	(25.500)
Incasso cessione partecipazione detenuta in Airport ICT Services Srl		4.938.384
Incasso cessione partecipazione detenuta in DISMA SpA		1.300.000
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(79.327.528)	(50.665.848)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(22.600.819)	(20.485.534)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	100.760.604	(43.492.563)
Dividendi distribuiti	(223.882.224)	(192.962.223)
Interessi e commissioni pagate	(16.120.282)	(19.696.719)
Interessi incassati	10.490.553	7.790.506
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(151.352.168)	(268.846.533)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	15.855.575	(28.955.574)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	62.146.784	91.102.358
Disponibilità liquide di fine esercizio	78.002.359	62.146.784

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Capitale sociale	Riserva da prima versione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
(in euro)										
Saldo al 1 gennaio 2024	27.500.000	14.813.951	0	(69.256)	168.913.366	5.500.000	60.288.176	249.446.237	153.016.747	429.962.984
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato di esercizio 2023 e relativa distribuzione dividendi					16.747			16.747	(153.016.747)	(153.000.000)
Delibera di distribuzione delle riserve del 06 05 2024					(40.000.000)			(40.000.000)		(40.000.000)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo		305.898		247.303				553.201		553.201
Risultato dell'esercizio									163.942.887	163.942.887
Saldo al 31 dicembre 2024	27.500.000	14.813.951	305.898	178.047	128.930.113	5.500.000	60.288.176	210.016.185	163.942.887	401.459.072
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato di esercizio 2024 e relativa distribuzione dividendi					17.887			17.887	(163.942.887)	(163.925.000)
Delibera di distribuzione delle riserve del 15 05 2025					(60.000.000)			(60.000.000)		(60.000.000)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo		551.382		439.348				990.730		990.730
Affrancamento riserve in sospensione d'imposta							(6.028.817)	(6.028.817)		(6.028.817)
Risultato dell'esercizio									197.819.872	197.819.872
Saldo al 31 dicembre 2025	27.500.000	14.813.951	857.280	617.395	68.948.000	5.500.000	54.259.359	144.995.985	197.819.872	370.315.857



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

La Società gestisce l’Aeroporto di Milano Malpensa e l’Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). Tale concessione è stata prorogata di ulteriori due anni con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25.

Al 31 dicembre 2025 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell’azionariato è esposta nella tabella sottostante:

	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	54,95%
2i-Aeroporti S.p.A.	45,01%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	45,05%
Totale	100,00%

La Società, a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato “SEA 3 1/8 2014-2021” della durata di 5 anni e dell’ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell’articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è stata mantenuta mediante due ulteriori emissioni obbligazionarie ciascuna di 300 milioni di euro, volte a rifinanziare il rimborso dei prestiti obbligazionari in scadenza, completate rispettivamente a ottobre 2020 e a gennaio 2025, entrambe quotate sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Come previsto dall’emendamento dello IAS 1, vengono di seguito riportati i principi contabili rilevanti per il bilancio d’esercizio 2025.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nelle Note esplicative sono redatte in migliaia di euro.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*IFRS Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2025 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri,

non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati le posizioni o transazioni con Parti Correlate.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di Conto Economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico e b) Conto Economico Complessivo.

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

Un cambiamento di principio contabile è applicato retroattivamente in conformità a quanto previsto dal paragrafo 19, lettera a) o b) dello IAS 8, la società rettifica il saldo d'apertura di ciascuna componente del patrimonio netto interessata per il più remoto esercizio presentato e gli altri importi comparativi indicati per ciascun esercizio precedente presentato come se il nuovo principio contabile fosse sempre stato applicato. Quando non è fattibile determinare gli effetti specifici dell'esercizio interessato derivanti dal cambiamento di un principio contabile sulla informativa comparativa per uno o più esercizi precedenti presentati, l'entità deve applicare il nuovo principio contabile al valore contabile delle attività e passività all'inizio del più remoto esercizio per il quale l'applicazione retroattiva risulta fattibile, che può anche essere l'esercizio in corso, e deve effettuare una rettifica corrispondente al saldo d'apertura di ciascuna componente del patrimonio netto interessata per questo esercizio.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione EY S.p.A.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2025

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2025, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability	12 nov '24	13 nov '24	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '25	01 gen '25

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
Amendments to IFRS 9 and IFRS 7: Contracts Referencing Nature-dependent Electricity	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Annual Improvements Volume 11	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments - Amendments to IFRS 9 and IFRS 7	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2026
IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027
IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027
Amendments to IAS 21: The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027
Amendments to IFRS 19: Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2027

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2025. Gli eventuali riflessi che i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria della Società sono in corso di approfondimento e valutazione.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione durevole di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazione di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Ad eccezione dei "Diritti sui beni in concessione" le immobilizzazioni immateriali sono rilevate al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle

eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

Le attività di ripristino o sostituzione non sono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo ripristino e sostituzione trattato successivamente.

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

"Fondi rischi e oneri - Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali immobilizzazioni immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione e il valore di recupero viene imputata a conto economico.

Le disposizioni contenute nell'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione, introdotte con il D.L. n. 148 del 16 ottobre 2017 (DL Fiscale) e con la Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Legge di Bilancio 2018), prevedono che SEA, in quanto gestore aeroportuale, riceverà dal subentrante, alla scadenza della concessione, un corrispettivo (cd Terminal Value) pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria, degli investimenti realizzati sulle aree in concessione.

La Società ha quindi iscritto in bilancio un credito per Terminal Value, rappresentativo del valore di subentro alla scadenza della concessione (2043), calcolato secondo le regole della contabilità regolatoria, relativamente agli investimenti che avranno un valore residuo alla scadenza della concessione. Tale credito, soggetto ad attualizzazione, è rilevato tra le attività non correnti.

Per quanto concerne, invece, il valore delle realizzazioni già iscritte tra le immobilizzazioni alla data di prima applicazione delle nuove disposizioni e limitatamente ai beni che avranno un Terminal Value al 2043, tale valore resta iscritto tra le immobilizzazioni e non è soggetto al processo di ammortamento, al fine di coincidere, a fine concessione, con il valore netto contabile residuo.

La normativa sul Terminal Value è applicabile anche agli interventi effettuati che prevedono l'utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione; tale valore, iscritto tra le attività non correnti e determinato secondo le regole della contabilità regolatoria, rappresenta un'integrazione del corrispettivo per *performance obligation*, ai sensi dell'IFRS 15, relativi al contratto di concessione ed è rilevato a conto economico nella voce "Altri ricavi e proventi".

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

I marchi e le licenze sono ammortizzati a quote costanti, in base alla loro vita utile.

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti

in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili che i beni mobili.

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare le immobilizzazioni fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà della Società, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

Le devoluzioni gratuite di beni materiali sono iscritte al valore di mercato determinato secondo perizie tecniche predisposte da soggetti terzi.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di restituzione.

Gli impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "component approach", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

Categoria	% ammortamento
Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

La vita utile degli immobili, impianti e macchinari e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario o almeno alla chiusura di ogni esercizio.

Le immobilizzazioni materiali sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'attività possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Diritto d'uso su beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing.

Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale.

I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Investimenti immobiliari

Tale voce comprende gli immobili di proprietà aventi carattere non strumentale. Gli investimenti immobiliari inizialmente rilevati al costo, negli esercizi successivi sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, al netto degli ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore.

L'ammortamento viene determinato, a quote costanti, in funzione della vita utile stimata dell'immobile.

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga

meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.



Impairment test

Al 31 dicembre 2025 è stato verificato che le più recenti previsioni (Piano Industriale 2025-2029, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 11 settembre 2025, e Budget per l'esercizio 2026, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 dicembre 2025) risultano migliorative rispetto alle precedenti, sia in termini di traffico passeggeri sia di performance economiche.

Pertanto, ritenendo che continuino a non sussistere indicatori di impairment, non è stato effettuato l'impairment test sul valore degli asset.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali delle attività finanziarie.

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
Costo ammortizzato	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate ed a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al fair value (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";
3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nell'IFRS 9 al paragrafo 5.5. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri finanziari.

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o sostituzione.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti dello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati *al fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi, per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione è stimato sulle previsioni industriali approvate dagli Amministratori per il periodo 2026-2029 ed alle proiezioni 2030-2043 elaborate dalla Società.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti

inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi generati dalla Società si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1; in accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 la Società disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al *fair value* (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che: a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e b) i contributi saranno ricevuti.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di gestione".

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari, sostenuti a fronte di investimenti in attività, per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*), sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono, conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire agli azionisti è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

3. STIME E ASSUNZIONI

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritte le poste di bilancio/stime che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate, gli investimenti immobiliari e il credito per terminal value sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione

di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività". Anche il credito per Indemnification Right, classificato tra i crediti non correnti, è sottoposto annualmente a verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore.

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

La Società valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future.

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta la migliore stima operata dagli Amministratori alla data. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato.

(e) Lease

L'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- La Società ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: la Società ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dalla Società, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

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

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

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

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

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

Nel 2025 i dati del credito complessivo e del credito scaduto sono in diminuzione rispetto al 2024 in ragione di maggiori incassi ricevuti nel corso dell'anno.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	237.066	248.629
- di cui scaduto	134.919	141.469
Fondo svalutazione crediti commerciali	(95.279)	(96.252)
Totale crediti commerciali verso clienti	141.787	152.377



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2025 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti	237.066	248.629
Di cui scaduto	134.919	141.469
da meno di 180 giorni	35.614	39.995
da oltre 180 giorni	99.305	101.474
Incidenza % dei crediti scaduti	56,9%	56,9%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,0%	16,1%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	41,9%	40,8%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2025 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti	237.066	248.629
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	77.662	77.409
(ii) crediti oggetto di contestazioni	17.550	18.764
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	141.854	152.456
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	39.707	45.296
Fidejussioni e depositi cauzionali	89.684	86.923
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	63,2%	57,0%

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 su quelli a scadere. Viene determinato un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali che varia in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce in funzione dei giorni di scaduto). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* sulla base della quale vengono determinati i valori di accantonamento. Tale matrice prevede in riga le classi di *rating* e in colonna le diverse fasce di scaduto a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del *rating* e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla Società.



4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2025 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Si segnala che al 31 dicembre 2025 il debito finanziario lordo di SEA a tasso variabile è pari al 27% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi. Si segnala inoltre che nel mese di gennaio 2025, è stata completata l'operazione di rifinanziamento del *bond outstanding* in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso. In vista di tale operazione, SEA aveva sottoscritto a dicembre 2024 contratti derivati che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario. Tali contratti sono stati chiusi in concomitanza all'emissione del bond.

Al 31 dicembre 2025 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). Si segnala che in tale data la Società non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito al 31 dicembre 2025 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2025 e 2024

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025			31 dicembre 2024		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2032	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2027 al 2040	141.657	2,52%	dal 2027 al 2040	164.258	3,92%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		24.065	1,51%		27.734	1,76%
<i>o/w a Tasso Variabile (*)</i>		117.592	2,72%		136.524	3,88%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		441.657	3,18%		464.258	3,51%

(*) Include: 50 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio lungo termine al 31 dicembre 2025 è pari a 441.657 migliaia di euro, in riduzione di 22.601 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024. Su tale variazione ha inciso la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere. Si segnala che il prestito obbligazionario scaduto ad ottobre 2025 è stato rimborsato a luglio attraverso l'esercizio della *3-month-par-call*.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2025 è pari a 3,18%, in diminuzione di 33 bps rispetto a fine dicembre 2024. Su tale dinamica ha inciso la discesa dei tassi di interesse iniziata nel corso del 2025. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,32%, sempre in diminuzione di 33 bps rispetto a fine 2024.

Al 31 dicembre 2025 la liquidità della Società, pari a totali 137.268 migliaia di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2025), è remunerata ad un tasso medio del 1,90% ed è: (i) per 100.000 migliaia di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 1 e 6 mesi, e (ii) per 37.268 migliaia di euro in giacenza sui c/c ordinari liberamente disponibili.

Al 31 dicembre 2025 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per un valore nominale pari a complessivi 300.000 migliaia di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 01/22/32	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2968570684	7	01/22/2032	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari 445.265 migliaia di euro (in riduzione rispetto al 31 dicembre 2024 in cui era pari a 467.523 migliaia di euro). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2025;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di 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).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Si segnala che al 31 dicembre 2025 SEA non ha contratti derivati in essere, invece presenti al 31 dicembre 2024. Tali strumenti sono stati utilizzati per la copertura del rischio tasso di interesse in vista dell'emissione obbligazionaria da 300.000 migliaia di euro effettuata a gennaio 2025 (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*); tali operazioni sono state strutturate per un ammontare pari al 50% del bond emesso. Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

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

- i.** gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali, la cui variabilità del *pricing* ha effetti su SEA indirettamente attraverso le formule e le indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di acquisto;
- ii.** strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO₂, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Nel corso dell'esercizio 2025, SEA ha esercitato le opzioni previste nei contratti commerciali di fornitura e ha definito in via anticipata i prezzi di acquisto per energia elettrica, gas naturale e CO₂, limitatamente a una quota parziale del fabbisogno energetico complessivo.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

Al 31 dicembre 2025 SEA dispone di 137.268 migliaia di euro di risorse liquide (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c bancari e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2025) remunerate ad un tasso medio a tale data del 1,90%, di cui 100.000 migliaia di euro investita in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 1 e i 6 mesi e 37.268 migliaia di euro su c/c bancari liberamente disponibili. A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320.000 migliaia di euro, di cui 250.000 migliaia di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70.000 migliaia di euro relativi alla linea su raccolta BEI, (la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2026 è stata prorogata a dicembre 2026), (ii) 112.567 migliaia di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di *factoring* indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2025 e 2024.

Passività al 31 dicembre 2025

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,3	59,2	48,1	393,7	540,3
Leasing	3,0	5,6	3,4	1,6	13,6
Debiti commerciali	234,3				234,3
Totale debito	276,6	64,8	51,5	395,3	788,2



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Passività al 31 dicembre 2024

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	338,8	49,0	31,0	84,1	502,9
Leasing	2,7	5,4	3,9	2,4	14,4
Debiti commerciali	216,2				216,2
Totale debito	557,7	54,4	34,9	86,5	733,5

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 3,1 milioni di euro a fine 2025 (4 milioni di euro a fine 2024).

Al 31 dicembre 2025 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 di SEA garantendo anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

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

- a) Ipotesi:
- si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2025 e 2024, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 basis point.
- b) Metodi di calcolo:
- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor a 3 e 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
 - gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati al *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-1.707,98	1.707,98	-1.015,45	1.015,45
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾				
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	499,01	-499,01	582,70	-561,67
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾	35,38	-35,38	35,38	-35,38
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾			-3.540,16	3.434,47

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

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

⁽³⁾ quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture



5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9-*Financial Instruments*, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

	31 dicembre 2025				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		47.137			47.137
Crediti commerciali		161.103			161.103
Crediti finanziari correnti		60.289			60.289
Altre attività finanziarie non correnti		4.400			4.400
Crediti per imposte		232			232
Altri crediti correnti		14.816			14.816
Altre attività finanziarie correnti		3.300			3.300
Cassa e disponibilità liquide		78.002			78.002
Totale	1	369.279	0	0	369.280
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				414.924	414.924
- di cui debito verso obbligazionisti				298.637	298.637
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.671	10.671
Debiti commerciali				234.335	234.335
Debiti per imposte dell'esercizio				9.307	9.307
Altri debiti correnti e non correnti				256.088	256.088
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				38.930	38.930
- di cui debito verso obbligazionisti					-
Passività finanziarie correnti per leasing				2.948	2.948
Totale	0	0	0	967.203	967.203



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

31 dicembre 2024					
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		26.873			26.873
Crediti commerciali		175.026			175.026
Crediti finanziari correnti		165.406			165.406
Crediti per imposte		481			481
Altri crediti correnti		4.610			4.610
Altre attività finanziarie correnti			402		402
Cassa e disponibilità liquide		62.147			62.147
Totale	1	434.543	402	0	434.946
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				140.895	140.895
- di cui debito verso obbligazionisti					-
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.760	11.760
Debiti commerciali				216.198	216.198
Debiti per imposte dell'esercizio				54.490	54.490
Altri debiti correnti e non correnti				250.694	250.694
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				330.714	330.714
- di cui debito verso obbligazionisti				299.728	299.728
Passività finanziarie correnti per leasing				2.689	2.689
Totale	0	0	0	1.007.440	1.007.440

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

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

Le "Altre partecipazioni" sono misurate al *fair value* di "livello 3". Gli strumenti finanziari derivati classificati tra le "altre attività finanziarie correnti" al 31 dicembre 2024 sono misurati al *fair value* di "livello 2".



6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2025 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammorta- menti	Svalutazioni	31 dicembre 2025
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.798.093	327	48.103	(18.710)		(1.198)	1.826.615
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.578	60.419	(50.269)				70.728
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	104.480		6.453				110.933
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.642	7.647	(6.541)				8.748
Altre			94		(8)		86
Totale valore lordo	1.970.793	68.393	(2.160)	(18.710)	(8)	(1.198)	2.017.110
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(902.101)		(159)	17.331	(51.423)		(936.352)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(100.210)				(3.131)		(103.341)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre							
Totale fondo ammortamento	(1.002.311)	0	(159)	17.331	(54.554)	0	(1.039.693)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	895.992	327	47.944	(1.379)	(51.423)	(1.198)	890.263
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.578	60.419	(50.269)				70.728
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	4.270		6.453		(3.131)		7.592
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.642	7.647	(6.541)				8.748
Altre			94		(8)		86
Totale valore netto	968.482	68.393	(2.319)	(1.379)	(54.562)	(1.198)	977.417

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 890.263 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 a fronte di 895.992 migliaia di euro al 31 dicembre 2024. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2025 è pari a 51.423 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 48.271 migliaia di euro, derivano principalmente per 47.944 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti". La svalutazione di 1.198 migliaia di euro si riferisce al valore netto contabile di beni in concessione non più utilizzabili, nello specifico a macchine x-ray ormai fuori linea e non più manutenute.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.19.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 70.728 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2025.

Nel corso del 2025, gli interventi realizzati presso l'aeroporto di Malpensa hanno avuto l'obiettivo di garantire l'efficienza del patrimonio infrastrutturale di SEA, migliorare la qualità dei servizi e potenziare le funzionalità operative. Inoltre, sono stati avviati lavori specifici per preparare il Terminal 1 ad accogliere atleti e passeggeri durante il periodo olimpico. Le attività hanno interessato l'intero sedime aeroportuale, con particolare focus sui Terminal 1 e 2, attraverso interventi mirati all'aggiornamento degli impianti, all'ottimizzazione dei flussi passeggeri e al potenziamento delle dotazioni tecniche a supporto delle operazioni aeroportuali.

Anche presso l'aeroporto di Linate sono stati realizzati interventi volti a garantire l'efficienza del patrimonio infrastrutturale e a migliorare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, oltre a potenziare le funzionalità operative. Le attività hanno interessato diverse aree dello scalo, con azioni mirate all'aggiornamento degli impianti, alla gestione ottimale dei flussi e al rafforzamento delle dotazioni tecniche a supporto delle operazioni aeroportuali.

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

Le riclassifiche a beni in concessione sono riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere realizzate nel 2025 ed a quelle non ancora completate nel precedente esercizio.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 7.592 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (4.270 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 6.453 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2025 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2025 presenta un saldo residuo di 8.748 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2025 è pari a 3.131 migliaia di euro.



Nel corso dell'esercizio 2024 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammorta- menti	31 dicembre 2024
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.761.451	1.511	777	34.354			1.798.093
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021		53.911	(34.354)			60.578
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	102.417			2.063			104.480
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.991		6.714	(2.063)			7.642
Totale valore lordo	1.907.880	1.511	61.402	0	0	0	1.970.793
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(850.561)					(51.540)	(902.101)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(97.500)					(2.710)	(100.210)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento	(948.061)	0	0	0	0	(54.250)	(1.002.311)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	910.890	1.511	777	34.354		(51.540)	895.992
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.021		53.911	(34.354)			60.578
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	4.917			2.063		(2.710)	4.270
Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.991		6.714	(2.063)			7.642
Totale valore netto	959.819	1.511	61.402	0	0	(54.250)	968.482



6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2025 relativa alle immobilizzazioni materiali:

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite / Eliminazioni	Ammortamenti	31 dicembre 2025
Valore lordo						
Beni immobili	134.799		1.686	(700)		135.785
Impianti e macchinari	7.012	3.394		(962)		9.444
Attrezzature industriali e commerciali	47.889	1.318		(3.535)		45.672
Altri beni mobili	86.274	8.729	6.298	(9.372)		91.929
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.522	9.753	(5.824)			11.451
Totale valore lordo	283.496	23.194	2.160	(14.569)	0	294.281
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(63.599)		159	700	(3.715)	(66.455)
Impianti e macchinari	(5.785)			962	(450)	(5.273)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.497)			3.535	(638)	(43.600)
Altri beni mobili	(73.957)			9.372	(4.366)	(68.951)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(189.838)	0	159	14.569	(9.169)	(184.279)
Valore netto						
Beni immobili	71.200		1.845		(3.715)	69.330
Impianti e macchinari	1.227	3.394			(450)	4.171
Attrezzature industriali e commerciali	1.392	1.318			(638)	2.072
Altri beni mobili	12.317	8.729	6.298		(4.366)	22.978
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.522	9.753	(5.824)			11.451
Totale valore netto	93.658	23.194	2.319	0	(9.169)	110.002

L'incremento delle "Immobilizzazioni materiali", pari a 23.194 migliaia di euro, riguarda principalmente, l'acquisto di nuovi automezzi di proprietà (bus interpista, trattori, auto cabinati, ecc...) per 6.893 migliaia di euro, di ambulift "One man Operator" (macchinari per la gestione dell'intero processo di imbarco e sbarco dei passeggeri a ridotta mobilità) e di sedie a rotelle per 3.295 migliaia di euro, di arredi e mobili (banchi, sedute, poltrone, ecc.) per 1.099 migliaia di euro, di nuovi terminali video, sistemi di sicurezza e personal computer per 794 migliaia di euro e di investimenti in immobilizzazioni in corso per 9.753 migliaia di euro (investimenti in attrezzature complesse come impianti di videosorveglianza e sostituzione di e-gates, investimenti in sistemi di gestione e ampliamento dei parcheggi e investimenti in sistemi di supporto alle operations aeroportuali).

Le eliminazioni del 2025 sono state effettuate, principalmente, a seguito di una attività di verifica inventariale, effettuata nel corso dell'esercizio e hanno riguardato beni materiali completamente ammortizzati.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2025, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.



Nel corso dell'esercizio 2024 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Riclassifica beni da IAS a IFRIC	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammorta- menti	Svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore lordo								
Beni immobili	134.030	(1.511)		2.280				134.799
Impianti e macchinari	6.832		180					7.012
Attrezzature industriali e commerciali	47.811		603		(525)			47.889
Altri beni mobili	79.637		4.105	2.737	(205)			86.274
Immobilizzazioni in corso ed acconti	10.942		1.597	(5.017)				7.522
Totale valore lordo	279.252	(1.511)	6.485	0	(730)	0	0	283.496
Fondo ammortamento e svalutazione								
Beni immobili	(59.940)					(3.460)	(199)	(63.599)
Impianti e macchinari	(5.464)					(321)		(5.785)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.552)				525	(470)		(46.497)
Altri beni mobili	(70.016)				195	(4.136)		(73.957)
Immobilizzazioni in corso ed acconti								
Totale fondo amm. to e svalutazione	(181.972)	0	0	0	720	(8.387)	(199)	(189.838)
Valore netto								
Beni immobili	74.090	(1.511)		2.280		(3.460)	(199)	71.200
Impianti e macchinari	1.368		180			(321)		1.227
Attrezzature industriali e commerciali	1.259		603			(470)		1.392
Altri beni mobili	9.621		4.105	2.737	(10)	(4.136)		12.317
Immobilizzazioni in corso ed acconti	10.942		1.597	(5.017)				7.522
Totale valore netto	97.280	(1.511)	6.485	0	(10)	(8.387)	(199)	93.658



6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2025 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2025
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.249	688	(1.168)		2.769
Automezzi	14.956	1.339	(213)		16.082
Mezzi di carico e scarico	371				371
Terreni	5.078	436	(203)		5.311
Totale valore lordo	23.654	2.463	(1.584)	0	24.533
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(2.306)		1.089	(414)	(1.631)
Automezzi	(5.469)		200	(2.345)	(7.614)
Mezzi di carico e scarico	(196)			(169)	(365)
Terreni	(2.074)		88	(467)	(2.453)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(10.045)	0	1.377	(3.395)	(12.063)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	943	688	(79)	(414)	1.138
Automezzi	9.487	1.339	(13)	(2.345)	8.468
Mezzi di carico e scarico	175			(169)	6
Terreni	3.004	436	(115)	(467)	2.858
Totale valore netto	13.609	2.463	(207)	(3.395)	12.470

La voce “Diritti d'uso beni in leasing” è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2025 è pari a 12.470 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 3.395 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

I principali incrementi dell'esercizio hanno riguardato il noleggio di automezzi.



Nel corso dell'esercizio 2024 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2023	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2024
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.208	41			3.249
Automezzi	12.440	2.867	(351)		14.956
Mezzi di carico e scarico	245	126			371
Terreni	4.443	635			5.078
Totale valore lordo	20.336	3.669	(351)	0	23.654
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.868)			(438)	(2.306)
Automezzi	(3.853)		229	(1.845)	(5.469)
Mezzi di carico e scarico	(11)			(185)	(196)
Terreni	(1.633)			(441)	(2.074)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(7.365)	0	229	(2.909)	(10.045)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.340	41		(438)	943
Automezzi	8.587	2.867	(122)	(1.845)	9.487
Mezzi di carico e scarico	234	126		(185)	175
Terreni	2.810	635		(441)	3.004
Totale valore netto	12.971	3.669	(122)	(2.909)	13.609

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2025 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento e svalutazione	(4.031)	(4.029)
Totale investimenti Immobiliari	103	105

Il fondo ammortamento e svalutazione degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2025:

Movimentazione Fondo ammortamento e svalutazione investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025
Valore iniziale	(4.029)
Ammortamenti e svalutazioni	(2)
Valore finale Fondo ammortamento e svalutazione investimenti immobiliari	(4.031)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box) e aree attigue al sedime aeroportuale.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2024, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Vertical Gateway SpA	255	26
Partecipazioni in società controllate	25.706	25.477
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Areas Food Services Srl	3.429	3.429
Airport Handling SpA		7.190
Disma SpA		421
Partecipazioni in società collegate	11.813	11.813
Partecipazioni in società controllate e collegate	37.519	37.290

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 37.519 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (37.290 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

La variazione dell'esercizio è interamente imputabile alla sottoscrizione dell'aumento di capitale deliberato a marzo 2025 dalla società controllata Vertical Gateway SpA, mediante emissione di numero 50.000 nuove azioni del valore nominale di 1 euro cadauna, con sovrapprezzo di complessivi 400 migliaia di euro, aventi le stesse caratteristiche di quelle già in circolazione. La quota di SEA, pari a 229 migliaia di euro, è stata interamente sottoscritta e versata. Si precisa che la Vertical Gateway SpA è stata costituita in data 1° ottobre 2024 con un capitale sociale pari a 50 migliaia di euro, la cui quota di SEA, pari a 26 migliaia di euro, era stata interamente sottoscritta e versata nel precedente esercizio.

Per maggiori dettagli sulle operazioni sopra descritte, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Si precisa che non sono stati riscontrati eventuali indicatori di impairment.



Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2025 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2025							
	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
(in migliaia di euro)							
Imprese controllate							
Vertical Gateway SpA	450	87		(137)	363	185	51,00%
SEA Prime SpA	46.967	20.466	22.649	8.326	26.501	26.477	99,91%
Imprese collegate							
Dufrital SpA ^(***)						-	40,00%
SACBO SpA ^(***)						-	30,979%
Areas Food Services Srl ^(*)	56.740	21.860	101.375	8.831	34.880	13.952	40,00%

31 dicembre 2024							
	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
(in migliaia di euro)							
Imprese controllate							
Vertical Gateway SpA	50	-			50	26	51,00%
SEA Prime SpA	38.500	14.442	18.846	5.884	24.058	24.036	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA ^(***)	57.659	24.247	108.935	1.990	33.412	10.024	30,00%
Dufrital SpA ^(***)	88.718	43.285	246.078	19.502	45.433	18.173	40,00%
SACBO SpA ^(***)	464.152	290.708	165.085	13.739	173.444	53.731	30,979%
Areas Food Services Srl ^(*)	48.778	22.729	90.432	7.644	26.049	10.420	40,00%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2025

(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2024

(***) In corso di aggiornamento

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2025 ed al 31 dicembre 2024 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2025 e 2024 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	1	1

La partecipazione detenuta in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è interamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2025 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2025
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	40.851	119		40.970
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demolite	4.838	1.627		6.465
Fondi rischi ed oneri	9.329	(5.206)		4.123
Fondo crediti tassato	6.460	(440)		6.020
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	265	35		300
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(288)	75	(139)	(352)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	13.739	3.590		17.329
Altro	30	(15)		15
Totale imposte anticipate	75.543	(215)	(139)	75.189
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	347	(201)		146
Valutazione a fair value dei derivati	97		174	271
Altro		120		120
Totale imposte differite	444	(81)	174	537
Totale imposte anticipate al netto delle differite	75.099	(134)	(313)	74.652

Il saldo della voce "Imposte differite attive" non ha subito variazioni significative rispetto al valore del precedente esercizio. I movimenti del 2025 si riferiscono, principalmente, all'effetto legato alle spese di manutenzione su beni in concessione e alla svalutazione di immobilizzazioni non ancora demolite, compensate dall'effetto legato al fondo rischi ed oneri.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.8 Altre attività finanziarie non correnti

In data 11 febbraio 2025, SEA ha concluso l'operazione di trasferimento alla società dnata Aviation Services Limited, dell'intera partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling), pari al 30% del capitale sociale.

Il credito complessivo verso la controparte al 31 dicembre 2025 è pari a 7.700 migliaia di euro, di cui 4.400 migliaia di euro rappresenta la quota non corrente iscritta nella voce "Altre attività finanziarie non correnti". Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.17.

6.9 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	47.137	26.873
Totale altri crediti non correnti	47.137	26.873

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 47.137 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (26.873 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione. La variazione rispetto all'esercizio precedente è legata all'aggiornamento della stima a seguito degli investimenti del 2025 che avranno un valore residuo alla scadenza della concessione e all'attualizzazione dell'importo iscritto nel precedente esercizio, secondo quanto previsto dall'IFRS 9.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a crediti minori e depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'Accordo di Programma definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali realizzate sullo scalo di Malpensa.

6.10 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.004	5.367
Fondo obsolescenza magazzino	(1.065)	(940)
Totale rimanenze	4.939	4.427

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2025 ammonta a 1.065 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 3 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2025.



6.11 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2025 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti commerciali verso clienti	141.787	152.377
Crediti commerciali verso imprese controllate	4.984	3.425
Crediti commerciali verso imprese collegate	14.332	19.223
Totale crediti commerciali	161.103	175.025

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

Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime come descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Fondo iniziale	96.263	96.563
Incrementi (decrementi) netti	1.556	1.018
Utilizzi	(2.529)	(1.318)
Valore finale fondo svalutazione crediti	95.290	96.263

Gli incrementi netti del fondo, pari a 1.556 migliaia di euro per il 2025 (a fronte di incrementi netti per 1.018 migliaia di euro per l'esercizio 2024) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti verso clienti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2025, pari a 2.529 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

6.12 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 60.289 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (165.406 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e include la liquidità investita dalla Società in strumenti monetari con durata superiore a 3 mesi, ma comunque in scadenza entro giugno 2025 e caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria, essendo garantita la possibilità di estinzione anticipata senza penali sul capitale investito. Tale valore include anche i ratei attivi maturati su tali strumenti al 31 dicembre 2025.



6.13 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 232 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (481 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e si riferisce, principalmente, ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

6.14 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Crediti diversi	3.335	3.312
Crediti per incassi vari	757	512
Crediti verso compagnie assicurative	699	726
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	25	60
Crediti per dividendi da incassare	10.000	
Totale altri crediti correnti	14.816	4.610

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 14.816 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (4.610 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.335 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (3.312 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori).

I crediti per incassi vari, pari a 757 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (512 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 699 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (726 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 25 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), si riferiscono principalmente ai crediti vantati verso l'INAIL e i dipendenti per posizioni minori.

I crediti per dividendi da incassare che al 31 dicembre 2025 ammontano a 10.000 migliaia di euro, si riferiscono ai proventi relativi alla distribuzione dei dividendi deliberati a dicembre 2025 dall'Assemblea degli Azionisti della società partecipata AREAS Food Services Srl che verranno incassati nel 2026.

6.15 Altre attività finanziarie correnti

Il saldo al 31 dicembre 2025 di 3.300 migliaia di euro rappresenta la quota corrente da incassare, relativamente all'operazione di cessione della partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling), pari al 30% del capitale sociale, conclusasi in data 11 febbraio 2025. L'ammontare complessivo del credito vantato al 31 dicembre 2025 nei confronti della controparte ammonta a 7.700 migliaia di euro. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.8 e 6.17.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio, pari a 402 migliaia di euro, è rappresentativo del *fair value* al 31 dicembre 2024 dei contratti derivati sottoscritti dalla Società per limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario, completata a gennaio 2025. Contemporaneamente al pricing del prestito obbligazionario, tali contratti derivati sono stati risolti con l'incasso da parte di SEA di un *fair value* positivo a tale data pari a 1.409 migliaia di euro. Considerata la natura di hedging di tali contratti derivati, tale componente positiva viene ammortizzata lungo la vita del prestito obbligazionario.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.16 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Depositi bancari e postali	77.964	62.097
Denaro e valori in cassa	38	50
Totale cassa e disponibilità liquide	78.002	62.147

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2025 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali per 77.229 migliaia di euro (61.079 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), di cui 40.000 migliaia di euro investiti in strumenti monetari con durata inferiore a 3 mesi (in scadenza a gennaio e febbraio 2026), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 735 migliaia di euro (1.018 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e denaro e valori in cassa per 38 migliaia di euro (50 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.17 Attività destinate alla vendita

Il saldo del precedente esercizio, pari a 7.190 migliaia di euro, includeva il valore della partecipazione detenuta dalla Società nel capitale sociale di dnata Spa (ex Airport Handling), ceduta nel corso dell'esercizio 2025.

In data 12 dicembre 2024, SEA aveva sottoscritto un accordo con dnata (Dubai National Air Travel Agency), primaria società internazionale del Gruppo Emirates impegnata nel settore dell'*handling* aeroportuale e principale azionista di dnata Spa (ex Airport Handling) con una quota del 70%, per la cessione del restante 30% posseduto da SEA. L'accordo è stato perfezionato a febbraio 2025, per un controvalore di 11.000 migliaia di euro, (rilevando un provento di 3.810 migliaia di euro iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni") dopo l'espletamento degli usuali adempimenti previsti per questo tipo di operazioni dinanzi alle competenti Autorità in materia di Golden Power.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

6.18 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2025 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2025 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 68.948 migliaia di euro (128.930 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2025, pari a 617 migliaia di euro (178 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), è rappresentativo degli utili attuariali maturati alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2025 pari a 857 migliaia di euro (306 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura sottoscritti dalla Società a dicembre 2024 per limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del nuovo prestito obbligazionario, completata a gennaio 2025. Contemporaneamente al pricing del nuovo prestito obbligazionario, tali contratti derivati sono stati risolti con l'incasso da parte di SEA di un *fair value* positivo a gennaio 2025 pari a 1.409 migliaia di euro. Considerata la natura di hedging di tali contratti derivati, tale componente positiva viene ammortizzata lungo la vita del derivato stesso.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 54.259 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91. La variazione è correlata all'opzione di affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta, esercitata dalla Società ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 192/2024 e perfezionata con il pagamento di un'imposta sostitutiva dell'Ires e dell'Irap pari al 10% del valore delle riserve stesse.

Distribuzione dividendi

In data 15 maggio 2025 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per 163.925 migliaia di euro ed il riporto a riserva di 18 migliaia di euro, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2024, pari a 163.943 migliaia di euro.

In pari data, l'Assemblea degli Azionisti ha inoltre deliberato la distribuzione di riserve disponibili di patrimonio netto, per un ammontare pari a 60.000 migliaia di euro.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce:



Patrimonio netto

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2025	Possibilità di utilizzazione ^(*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	68.948	A.B.C	68.948	100.000
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva di cash flow hedge	857			
Riserva utile/perdita attuariale	617			
Altre riserve:				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.284	A.B.C	3.284	
- ex lege rivalutazione 72/83	12.201	A.B.C	12.201	
- ex lege rivalutazione 413/91	38.774	A.B.C	38.774	
Utile (Perdite) dell'esercizio	197.820			
Totale	370.315		123.207	100.000

^(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

6.19 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Proventi / (Oneri) finanziari da attualizzazione	31 dicembre 2025
Fondo di ripristino e sostituzione	187.483	58.078	(42.200)		7.593	210.954
Fondo oneri futuri	13.671	4.361	(1.358)	(2.669)		14.005
Totale fondo rischi e oneri	201.154	62.439	(43.558)	(2.669)	7.593	224.959

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 210.954 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (187.483 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino dedicati alle infrastrutture di volo di Linate e Malpensa (incluse le pavimentazioni di piazzali e taxiway), al mantenimento in esercizio dei Terminal.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2024	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2025
Accantonamenti in materia di lavoro	4.404	2.267	(1.318)	(1.051)	4.302
Rischi fiscali	6				6
Fondi diversi	9.261	2.094	(40)	(1.618)	9.697
Totale fondo oneri futuri	13.671	4.361	(1.358)	(2.669)	14.005



Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2024.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 6 migliaia di euro è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di liquidazione delle imposte di registro su talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 9.697 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (9.261 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) è composta principalmente nel modo seguente:

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

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali che potrebbero emergere.

6.20 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2025 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Fondo iniziale	24.752	26.510
(Proventi)/oneri finanziari	796	816
Trasferimento personale		408
Utilizzi	(1.064)	(2.657)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(578)	(325)
Totale Fondi relativi al personale	23.906	24.752

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

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Tasso annuo di attualizzazione	3,37%	3,14%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2025 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto:

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
+ 1 % sul tasso di turnover	23.984	24.820
- 1 % sul tasso di turnover	23.822	24.679
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	24.162	25.038
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	23.653	24.469
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	23.508	24.305
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	24.314	25.211

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Duration del piano	7,5	8,1

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Annualità 1	1.688	1.469
Annualità 2	1.161	1.455
Annualità 3	1.573	1.162
Annualità 4	2.643	1.725
Annualità 5	2.639	2.844

6.21 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2025 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	26.012	116.287	24.564	140.895
Debiti verso altri finanziatori	15.866	309.308	308.839	11.760
Totale passività finanziarie	41.878	425.595	333.403	152.655



Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	24.721	116.287	22.601	140.895
Debito per oneri su finanziamento	1.291		1.963	
Debiti verso banche	26.012	116.287	24.564	140.895
Debiti verso obbligazionisti		298.637	299.728	
Debito per oneri su obbligazioni	9.867		2.388	
Passività per leasing (debito finanziario)	2.948	10.671	2.689	11.760
Debiti finanziari verso controllate	3.051		4.034	
Debiti verso altri finanziatori	15.866	309.308	308.839	11.760
Totale passività correnti e non correnti	41.878	425.595	333.403	152.655

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "SEA 3 1/2 2025-2032" (ISIN XS2968570684) (espressa al costo ammortizzato), emessa a gennaio 2025 con scadenza 2032 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 45% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 17% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

In data 11 luglio 2025, SEA ha rimborsato integralmente, esercitando la 3-month par call, il prestito obbligazionario da 300.000 migliaia di euro denominato "SEA 3 ½ 2020-2025" (ISIN XS2238279181), come previsto dal relativo regolamento dello strumento, mediante l'utilizzo dei fondi ottenuti con l'emissione obbligazionaria avvenuta a gennaio 2025.

Si segnala che al 31 dicembre 2025, il 33% delle linee di finanziamento a medio/lungo termine concesse a SEA risulta strutturato in formato *Sustainability Linked*.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2025, e relativo comparativo dell'esercizio 2024, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
A. Disponibilità Liquide	(78.002)	(62.147)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(60.289)	(165.406)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(138.291)	(227.553)
E. Debito finanziario corrente	17.157	310.802
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	24.721	22.601
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	41.878	333.403
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(96.413)	105.850
I. Debito finanziario non corrente	126.958	152.655
J. Strumenti di debito	298.637	
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	425.595	152.655
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	329.182	258.505

A fine dicembre 2025 l'indebitamento finanziario netto, pari a 329.182 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 70.677 migliaia di euro rispetto a fine 2024, il cui saldo risultava essere di 258.505 migliaia di euro.

Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2024 della voce E "Debito finanziario corrente" includeva il valore della riclassificazione dalla voce J "Strumenti di debito" delle Obbligazioni in scadenza entro 12 mesi.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito:

- a. la dinamica della liquidità, in riduzione tenuto conto dell'assorbimento di cassa derivante dalla dinamica dei cash-flows dell'anno;
- b. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2025 sono state pari a 22.601 migliaia di euro);
- c. il completamento a gennaio 2025 del processo di rifinanziamento del bond in scadenza ad ottobre mediante l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario da 300.000 migliaia di euro con scadenza a sette anni.

Si segnala che la liquidità, come sopra rappresentata, include anche i crediti finanziari correnti, pari a 60.289 migliaia di euro (165.406 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), relativi alle operazioni di gestione della liquidità a breve termine, contratte con primari Istituti di Credito, con le quali la Società ottiene una remunerazione predefinita contrattualmente.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2025 rispettivamente a 2.948 migliaia di euro e 10.671 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	360	966	374	899
Automezzi	2.337	6.854	2.085	7.953
Mezzi di Carico e Scarico	16		194	16
Terreni	235	2.851	36	2.892
Totale	2.948	10.671	2.689	11.760

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2025 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- i. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2025 è pari a 210.954 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.19;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2025 è pari a 2.381 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.19 e alla Relazione sulla Gestione;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2025 a 23.906 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.20;
- 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 625 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.22;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2025 sono descritte al paragrafo 12.



Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2025 e delle altre variazioni:

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Crediti finanziari per time deposit	Totale
31 dicembre 2024	163.496	299.728	4.351	14.449	4.034	(165.406)	320.652
Flussi di cassa:							
-Erogazione Prestito obbligazionario		300.000					300.000
-Rimborso prestito obbligazionario		(300.000)					(300.000)
-Rimborso quota capitale	(22.601)						(22.601)
-Variazione del cash pooling					(983)		(983)
-Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2024			(4.351)				(4.351)
-Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(3.374)			(3.374)
-Chiusura time deposit						165.000	165.000
-Accensione time deposit						(60.000)	(60.000)
Totale flussi di cassa	(22.601)	0	(4.351)	(3.374)	(983)	105.000	73.691
Altre variazioni:							
-Effetto costo ammortizzato	113	(1.091)					(978)
-Rate su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			11.158				11.158
-Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				2.544			2.544
-Rate su interessi attivi da time deposit						117	117
Totale altre variazioni	113	(1.091)	11.158	2.544	0	117	12.841
31 dicembre 2025	141.008	298.637	11.158	13.619	3.051	(60.289)	407.184

6.22 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Debiti verso fornitori	211.297	190.374
Acconti	12.911	12.273
Debiti verso imprese controllate	2.083	1.407
Debiti verso imprese collegate	8.044	12.144
Totale debiti commerciali	234.335	216.198

I debiti commerciali, pari a 234.335 migliaia di euro al 31 dicembre 2025, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2025 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 625 migliaia di euro (1.472 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).



I debiti per acconti al 31 dicembre 2025, pari a 12.911 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 638 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. La restante parte dei debiti per acconti è principalmente attribuibile agli acconti da clienti.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.23 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 9.307 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (54.490 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 1.835 migliaia di euro (46.666 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.156 migliaia di euro (4.901 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e dal debito IVA per 1.216 migliaia di euro (2.917 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

6.24 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2025 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	13.206	17.104
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	16.310	29.465
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.984	2.712
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	110.009	103.910
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	21.498	20.377
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	118	110
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	50.929	47.006
Depositi cauzionali di terzi	3.515	2.915
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	55	54
Debito verso azionisti per dividendi	199	156
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	143	141
Altri	31.153	24.500
Totale altri debiti correnti	250.119	248.450

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 1.669 migliaia di euro, passando da 248.450 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 a 250.119 migliaia di euro al 31 dicembre 2025.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, ai seguenti fenomeni: i) maggiori oneri per 6.099 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; ii) incremento dei debiti per 3.923 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012, n. 357/2015 e n. 207/2024; iii) riduzione dei debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 13.155 migliaia di euro e dei debiti previdenziali per 3.898 migliaia di euro, principalmente ascrivibili al rinnovo del CCNL scaduto nel 2022 e rinnovato nel 2025 con un impatto sul costo del lavoro inferiore rispetto a quanto stimato; e iv) incremento della voce "Altri" per 6.653 migliaia di euro. Tale voce, pari a 31.153 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 (24.500 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

Si precisa che la voce "Debiti per addizionali sui diritti di imbarco" è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all'INPS/Erario nei primi mesi del 2026.



Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente in data 10 gennaio 2024 è stata pubblicata la sentenza relativa al giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma, avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, con la quale è stato respinto l'appello promosso dalle Amministrazioni avverso la sentenza del Tribunale di Roma, confermando pertanto la giurisdizione del Giudice Tributario. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2025 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Debiti vs Erario	3.014	
Altri debiti	2.955	2.243
Totale altri debiti non correnti	5.969	2.243

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" evidenzia un incremento di 3.726 migliaia di euro, passando da 2.243 migliaia di euro al 31 dicembre 2024 a 5.969 migliaia di euro al 31 dicembre 2025.

La variazione rispetto al precedente esercizio è principalmente imputabile alla quota non corrente dei debiti tributari relativi all'affrancamento, ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 192/2024, delle riserve in sospensione d'imposta. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

Si precisa che l'ammontare della voce "Altri debiti" che a fine 2025 ammonta a 2.955 migliaia di euro (2.243 migliaia di euro al 31 dicembre 2024), accoglie il valore del debito iscritto nei confronti di SEA Prime, rappresentativo del valore di acquisizione degli asset che saranno devoluti, a scadenza della concessione, da Sea Prime a SEA, determinato sulla base della stessa metodologia con cui sarà riconosciuto, dal subentrante, il Terminal Value a SEA per i medesimi beni.

6.25 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 300.000 migliaia di euro per il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/2 2025-2032" (ISIN XS2968570684), a 63.469 migliaia di euro relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2025 e per 1.585 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.



7. CONTO ECONOMICO

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione:

Ricavi di Gestione		
(in migliaia di euro)	2025	2024
Aviazione Commerciale Passeggeri	745.895	696.753
Aviazione Commerciale Cargo	53.523	55.226
Aviazione Generale	18.275	14.232
Altri Business	49.894	48.172
Totale Ricavi di Gestione	867.587	814.383

Di seguito il dettaglio dei ricavi dell'Aviazione Commerciale Passeggeri, suddiviso per tipologia.

Aviazione Commerciale Passeggeri		
(in migliaia di euro)	2025	2024
Diritti e infrastrutture centralizzate	362.965	363.195
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	59.899	47.217
Utilizzo spazi in regime regolamentato	10.598	11.729
Totale Aviation	433.462	422.141
Retail	163.337	148.472
Parcheggi	78.595	69.368
Servizi premium	40.143	31.040
Altri servizi	30.358	25.732
Totale Non Aviation	312.433	274.612
Totale Aviazione Commerciale Passeggeri	745.895	696.753

L'andamento dei ricavi di gestione dell'esercizio 2025 registra un incremento di 53.204 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 814.383 migliaia di euro nel 2024 a 867.587 migliaia di euro nel 2025, per effetto principalmente della crescita del business passeggeri che ha beneficiato dell'incremento dei volumi di traffico registrati nel 2025, risultato della combinazione dei maggiori movimenti operati dai vettori e da migliori performance in termini di posti disponibili a movimento e riempimento degli aeromobili. Il traffico totale del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024 registra una crescita totale degli scali milanesi pari al 8% (MXP è cresciuta del 9% mentre LIN del 5%), raggiungendo il record storico di 42,3 milioni di passeggeri

Per maggiori dettagli sulla tendenza dei volumi di traffico e sulla strategia commerciale della Società, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi Retail		
(in migliaia di euro)	2025	2024
Negozi	82.629	75.362
Food & Beverage	39.502	35.823
Noleggio Auto	28.558	25.414
Banche	12.648	11.873
Totale Ricavi Retail	163.337	148.472



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi dell'Aviazione Commerciale Cargo:

Aviazione Commerciale Cargo

(in migliaia di euro)	2025	2024
Aviation	30.530	31.759
Non Aviation	22.994	23.467
Totale Aviazione Commerciale Cargo	53.523	55.226

Si riporta, infine, il dettaglio dei ricavi dell'Aviazione Generale:

Aviazione Generale

(in migliaia di euro)	2025	2024
Aviation	15.507	11.515
Non Aviation	2.768	2.716
Totale Aviazione Generale	18.275	14.232

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 57.883 migliaia di euro nel 2024 a 71.201 migliaia di euro nel 2025.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa l'aumento corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2025	2024
Salari e stipendi	121.948	133.044
Oneri sociali	34.424	37.464
Trattamento fine rapporto	6.393	7.294
Altri costi del lavoro	7.311	8.740
Totale costi del lavoro	170.076	186.542

Il costo del lavoro ha subito una diminuzione pari a 16.466 migliaia di euro, passando da 186.542 migliaia di euro nel 2024 a 170.076 migliaia di euro nel 2025 (-8,8%).



La variazione è riconducibile principalmente alla sopravvenienza attiva registrata nell'esercizio 2025 e relativa a stanziamenti degli esercizi 2023 e 2024, in previsione del rinnovo del CCNL (11.402 migliaia di euro). Il rinnovo sottoscritto nel corso del 2025 ha determinato un impatto sul costo del lavoro inferiore rispetto a quanto precedentemente stimato.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2025		Gennaio-Dicembre 2024	
		%		%
Dirigenti	48	2%	47	2%
Quadri	261	10%	252	10%
Impiegati	1.504	59%	1.476	59%
Operai	568	22%	506	20%
Totale dipendenti subordinati	2.381	94%	2.281	92%
Dipendenti somministrati	163	6%	204	8%
Totale dipendenti	2.544	100%	2.485	100%

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo

	31 dicembre		
	2025	2024	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.736	2.643	93

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2025	2024
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	11.158	12.934
Variazione delle rimanenze	(512)	(1.697)
Totale materiali di consumo	10.646	11.237

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, ricambistica per impianti fissi, vestiario, ecc.).



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2025	2024
Costi per gestione infrastrutture	99.236	88.999
Canoni pubblici	47.932	44.612
Costi di manutenzione ordinaria	50.284	45.555
Costi per servizi al passeggero	33.784	31.707
Pulizia	17.702	18.108
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	850	894
Altri costi	50.651	50.529
Totale altri costi operativi	300.439	280.404

Nell'esercizio 2025 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 20.035 migliaia di euro rispetto al 2024, in conseguenza principalmente dell'aumento dei costi legati ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso dell'esercizio.

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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 54.675 migliaia di euro nel 2024 a 67.171 migliaia di euro nel 2025. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2025	2024
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti	1.646	1.018
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	1.692	597
Svalutazioni immobilizzazioni	1.198	3.491
Totale accantonamenti e svalutazioni	4.536	5.106

Nel 2025 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una variazione di 570 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Tale voce comprende gli accantonamenti netti dei crediti commerciali e degli altri crediti, gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri e le svalutazioni rilevate nelle immobilizzazioni materiali/immateriali.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Per maggiori informazioni in merito alle modalità di determinazione e gestione del fondo svalutazione crediti, si rimanda a quanto riportato in Nota 4.1.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 1.692 migliaia di euro nel 2025, si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri in materia di lavoro e dei contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Le svalutazioni delle immobilizzazioni di 1.198 migliaia di euro sono riconducibili al valore netto contabile di beni in concessione non più utilizzabili.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2025	2024
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	58.078	32.760
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	58.078	32.760

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

Si precisa che annualmente la Società procede all'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio". L'aumento dell'accantonamento del fondo di ripristino nel 2025 è legato principalmente a un aggiornamento del piano di investimenti.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2025	2024
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	54.562	54.250
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	9.169	8.387
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	1
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	3.395	2.909
Totale ammortamenti	67.128	65.547

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessionario" è strettamente connesso alla durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2025	2024
Dividendi da AREAS Food Services Srl	10.000	
Dividendi da Dufrital SpA	7.787	5.362
Dividendi da SEA Prime SpA	5.877	5.713
Dividendi da SACBO SpA	2.270	2.191
Provento per accordo di cessione dnata Spa (ex Airport Handling)	3.810	
Provento per accordo di cessione Disma SpA		879
Provento per accordo di cessione Airport ICT Services Srl		357
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	29.744	14.502

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 29.744 migliaia di euro al 31 dicembre 2025 e si riferisce, principalmente, ai proventi relativi ai dividendi distribuiti dalle società partecipate nell'esercizio e ai proventi derivanti dalla cessione della quota di partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling). Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione, si rimanda alla Nota 6.17, oltre a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2025	2024
Utili su cambi	9	1
Altri proventi finanziari	8.570	6.992
Totale proventi finanziari	8.579	6.993
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(19.512)	(17.434)
Perdite su cambi	(3)	(5)
Altri interessi passivi	(3.595)	(3.690)
Totale oneri finanziari	(23.110)	(21.129)
Effetto netto attualizzazioni	(6.500)	(8.568)
Totale proventi (oneri) finanziari	(21.031)	(22.704)



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

I proventi finanziari registrano un incremento di 1.586 migliaia di euro, passando da 6.993 migliaia di euro nel 2024 a 8.579 migliaia di euro nel 2025, in virtù della negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione a vista sui c/c bancari e all'impiego delle giacenze temporaneamente in eccesso rispetto alle esigenze di tesoreria, su strumenti monetari di breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria.

L'ammontare degli oneri finanziari del 2025 evidenzia un incremento di 1.981 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, su cui incide il *negative carry* derivante dall'operazione di rifinanziamento del prestito obbligazionario effettuata nel corso del primo semestre 2025.

Si segnala infine che l'effetto netto derivante dall'attualizzazione delle poste dell'attivo e del passivo patrimoniale, come previsto dall'IFRS 9, ha comportato la rilevazione di oneri finanziari netti pari a 6.500 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.21.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte

(in migliaia di euro)	2025	2024
Imposte correnti	71.473	69.540
Imposte differite /(anticipate)	134	(5.691)
Totale imposte	71.607	63.849

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2025:

(in migliaia di euro)	2025	%
Risultato prima delle imposte	269.427	
Imposte sul reddito teoriche	64.662	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(5.104)	-1,9%
IRAP	12.424	4,6%
Altro	(375)	-0,1%
Imposte effettive	71.607	26,6%

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono riconducibili ai dividendi da partecipate in regime pex incassati nell'esercizio 2025 e alla detassazione della plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione in regime pex detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling), effetti solo parzialmente compensati dalle variazioni in aumento legate ad altri costi indeducibili.



8. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2025 e 2024, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025				
	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Altri debiti non correnti	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Prime SpA	4.908		2.083	2.955	3.051
Vertical Gateway SpA	76				
<i>Imprese collegate</i>					
SACBO SpA	1.350		164		
Dufrital SpA	9.335		1.731		
Areas Food Services Srl	3.647	10.000	6.149		
Totale Parti correlate	19.316	10.000	10.127	2.955	3.051
Totale voce di bilancio	161.103	14.816	234.335	5.969	41.878
% sul totale voce di bilancio	11,99%	67,49%	4,32%	49,51%	7,29%

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2025				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Prime SpA	19.067	9.612	(610)	(102)	5.877
Vertical Gateway SpA	41		(36)		
<i>Imprese collegate</i>					
dnata Spa (ex Airport Handling) ^(**)	808	1.679	(3)		3.810
SACBO SpA ^(*)	4.035	13.218	(2)		2.270
Dufrital SpA	53.609				7.787
Areas Food Services Srl	20.886	11.329	(3)		10.000
Totale Parti correlate	98.446	35.838	(654)	(102)	29.744
Totale voce di bilancio	867.587	300.439	170.076	(21.031)	29.744
% sul totale voce di bilancio	11,35%	11,93%	-0,38%	0,48%	100,00%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 13.218 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

^(**) In data 11 febbraio 2025 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling). I rapporti economici, pertanto, si riferiscono sino a tale data.



Rapporti della Società con Parti correlate

31 dicembre 2024				
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Altri debiti non correnti	Passività finanziarie correnti
Imprese controllate				
SEA Prime SpA	3.425	1.407	2.243	4.034
Imprese collegate				
dnata Spa (ex Airport Handling)	3.125	6.480		
SACBO SpA	930	229		
Dufrital SpA	9.057	913		
Areas Food Services Srl	6.111	4.522		
Totale Parti correlate	22.648	13.551	2.243	4.034
Totale voce di bilancio	175.026	216.198	2.243	333.403
% sul totale voce di bilancio	12,94%	6,27%	100,00%	1,21%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2024					
(in migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
Imprese controllate					
SEA Prime SpA	14.578	7.084	(603)	(197)	5.713
Airport ICT Services Srl ^(**)	4	5.626	(972)		357
Imprese collegate					
dnata Spa (ex Airport Handling)	11.276	24.168	(40)		
SACBO SpA ^(*)	3.364	13.562	(3)		2.191
Dufrital SpA	48.217				5.362
Areas Food Services Srl	19.773	7.911	(2)		
Disma SpA ^(***)	269				879
Totale Parti correlate	97.481	58.351	(1.620)	(197)	14.502
Totale voce di bilancio	814.383	280.404	186.542	(22.704)	14.502
% sul totale voce di bilancio	11,97%	20,81%	-0,87%	0,87%	100,00%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 13.562 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

^(**) In data 20 giugno 2024 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta nella Airport ICT Services Srl. I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al periodo gennaio - giugno.

^(***) In data 19 dicembre 2024 la Società ha ceduto la quota di partecipazione detenuta nella Disma SpA.

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Prime SpA, trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale sugli scali di Linate e Malpensa, la cui scadenza è stata omologata a quella della concessione tra SEA e ENAC, per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile);
- tra SEA e Vertical Gateway SpA esiste un accordo per la prestazione, da parte di SEA di servizi di natura amministrativa (tra cui controllo di gestione, servizi di natura fiscale e contabile, legal affairs).

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (cash pooling) che SEA presta in favore delle controllate.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

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

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

8.3 Altri rapporti con Parti Correlate

SEA PRIME SpA

Nel corso del 2025 SEA Prime ha distribuito dividendi a SEA per 5.877 migliaia di euro.

DUFRITAL SpA

Nel corso del 2025 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 7.787 migliaia di euro.

SACBO SpA

Nel corso del 2025 Sacbo ha distribuito dividendi a SEA per 2.270 migliaia di euro.

AREAS FOOD SERVICES Srl

Nel corso del 2025 Areas Food Services ha deliberato la distribuzione di dividendi a SEA per 10.000 migliaia di euro che verranno liquidati nel 2026.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2025 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 623 migliaia di euro (663 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2025 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 227 migliaia di euro (231 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

11. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione EY SpA per l'esercizio 2025 sono pari a 153 migliaia di euro per l'attività di revisione e 126 migliaia di euro per altre attività di attestazione.

I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

Non sono stati corrisposti compensi nell'esercizio 2025 ad altre società del network della società EY SpA.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

12. IMPEGNI E GARANZIE

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	79.414	114.310
Realizzazione dell'ampliamento nord del Terminal 1 di Malpensa (T1-XL)	58.217	
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo, impianti AVL e viabilità di Linate e Malpensa	33.488	51.335
Manutenzione e sostituzione degli impianti di trasporto delle persone di Linate e Malpensa	22.400	
Realizzazione opere su sistemi di gestione, automazione e controllo delle reti di distribuzione e del sistema elettrico di Linate e Malpensa	21.612	5.561
Realizzazione opere di riconfigurazione del piazzale cargo di Malpensa	474	3.357
Realizzazione centro servizi per l'autotrasporto cargo di Malpensa		639
Totale impegni per progetto	215.605	175.202

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2025 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 27.563 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 38.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria pari a 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 532 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. STAGIONALITÀ

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

14. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.11) e rischi operativi (Nota 6.19). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.



15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Nell'esercizio 2025 non vi sono attività potenziali.

16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2025 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2025, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel corso del 2025, SEA SpA ha concluso l'operazione di cessione della partecipazione detenuta in dnata Spa (ex Airport Handling), pari al 30% del capitale sociale, in favore di dnata Aviation Services Limited, per un controvalore di 11.000 migliaia di euro, rilevando un provento di 3.810 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni". Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

18. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che nell'esercizio 2025 la Società ha ricevuto le seguenti erogazioni pubbliche.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa (*)	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto per opere di regimazione del fiume Lambro	258

(*) Il finanziamento a fondo perduto ricevuto da SEA SpA è stato inoltrato a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	600
Associazione Noi SEA	SEA Spa	Contributo liberale per l'annualità 2025	270
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	35
LILLIPUT Aps	SEA Spa	Contributo per progetti promossi da enti del terzo settore nei territori limitrofi al sedime dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA Social Impact)	30
Associazione KORU Odv	SEA Spa	Contributo per progetti promossi da enti del terzo settore nei territori limitrofi al sedime dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA Social Impact)	30
Kiwanis Club Gallarate Odv	SEA Spa	Contributo per progetti promossi da enti del terzo settore nei territori limitrofi al sedime dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA Social Impact)	30
City Angels Italia Odv - Provincia di Varese	SEA Spa	Contributo per progetti promossi da enti del terzo settore nei territori limitrofi al sedime dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA Social Impact)	30

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2025

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli



Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 14 maggio 2026 dal sito internet <https://milanairports.com/it/relazione-finanziaria-annuale-2025>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.

Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



N. 77438 di Repertorio

N. 16849 di Raccolta

VERBALE DI ASSEMBLEA
REPUBBLICA ITALIANA

12 maggio 2026

Il giorno dodici del mese di maggio dell'anno duemilaventisei.

In Milano, Via Metastasio n. 5,

io sottoscritto FILIPPO ZABBAN, Notaio in Milano, iscritto presso il Collegio Notarile di Milano,

procedo alla redazione e sottoscrizione del verbale dell'assemblea ordinaria degli azionisti della società:

“SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.”

con sede in Segrate, presso Aeroporto Linate, capitale sociale euro 27.500.000,00 interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio di Milano-Monza-Brianza-Lodi al numero di iscrizione e codice fiscale 00826040156, Repertorio Economico Amministrativo n. MI-472807,

(d'ora in avanti anche la “Società” o “SEA”)

tenutasi in data 28 aprile 2026

in Segrate, presso l'Aeroporto Linate – Aerostazione 2° piano Linate Center, con la mia costante partecipazione ai lavori assembleari presso il luogo di convocazione.

Il presente verbale viene pertanto redatto, su richiesta della Società medesima, e per essa del Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito e pubblicazione ai sensi dell'articolo 2375 del Codice Civile.

L'assemblea si è svolta come segue.

Il giorno ventotto aprile duemilaventisei,

in Segrate, presso l'Aeroporto di Milano Linate – Aerostazione 2° piano Linate Center,

si è riunita l'assemblea ordinaria degli azionisti della società

“SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.”

ivi convocata alle ore 10 e 30 minuti.

Michaela Castelli, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società anche a nome dei Colleghi del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e di tutto il personale della Società porge agli intervenuti un cordiale saluto e li ringrazia per la partecipazione all'Assemblea.

Alle ore 10 e 34, richiamato l'articolo 8 dello statuto sociale, assume la presidenza dell'Assemblea e designa nella persona del notaio Filippo Zabban il segretario della riunione, anticipando che il notaio provvederà a verbalizzazione per pubblico atto notarile; chiede se qualcuno dissenta da tale designazione. Nessuno intervenendo, il Presidente prosegue dichiarando:

- che la Società non è società “diffusa” ai sensi delle normative italiane vigenti;
- che la presente assemblea è stata indetta in prima convocazione per oggi, giorno 28 aprile 2026, alle ore 10.30 in questo luogo, giusta avviso di convocazione pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – Parte II n. 42 del giorno 11 aprile 2026, avviso n. TX26AAA3726 nonché sul sito internet della Società www.milanairports.com;
- che l'assemblea si riunisce oggi in prima convocazione;
- che sono attualmente intervenuti, in proprio o per delega, n. 249.567.409 azioni ordinarie pari al 99,8% del capitale sociale, tutte ammesse al voto; sono presenti in aula n. 15 azionisti, di cui n. 6 presenti in proprio e n. 9 rappresentati per delega;
- che, per Computershare S.p.A. (di seguito “**Computershare**”), società che gestisce la funzione di supporto per le operazioni di registrazione dei soci e dei loro delegati e quelle relative al voto sono presenti Flavio Mastandrea e Giulia Gusmaroli;
- che è stata accertata la legittimazione all'intervento dei soggetti legittimati al voto presenti o rappresentati e così l'identità dei medesimi o dei loro rappresentanti, a cura di Computershare, e le deleghe sono state acquisite agli atti sociali;
- che le votazioni avranno luogo per alzata di mano e che, per i portatori di più deleghe che volessero esprimere voto divergente, è possibile procedere a dichiarazione di voto divergente recandosi, al momento di ciascuna votazione, presso la postazione di Computershare;
- che la votazione sui singoli argomenti all'ordine del giorno avverrà a chiusura della discussione sull'argomento stesso.

Chiede agli intervenuti la cortesia di non assentarsi fino a votazioni avvenute, onde consentire la migliore regolarità allo svolgimento dei lavori dell'Assemblea ed invita i partecipanti alla Assemblea, nel limite del possibile, a non abbandonare la sala fino a quando le operazioni di scrutinio e la dichiarazione dell'esito della votazione non siano state comunicate e quindi terminate.

Invita coloro che non intendessero concorrere alla formazione della base di calcolo per il computo della maggioranza ad abbandonare la sala, prima dell'inizio della votazione, facendo rilevare l'uscita.

Si riserva, dato che l'affluenza alla sala assembleare potrebbe continuare, di comunicare nuovamente il capitale presente al momento delle rispettive votazioni, fermo restando che l'elenco nominativo degli azionisti partecipanti in proprio o per delega, con specificazione delle azioni possedute, con indicazione della presenza per ciascuna singola votazione nonché del voto espresso, con il relativo quantitativo azionario, costituirà allegato al verbale della corrente riunione.

Il Presidente dichiara quindi:

- che, per il Consiglio di Amministrazione, oltre ad essa Presidente, sono presenti Armando Brunini, Amministratore Delegato, ed i consiglieri Franco Maria Antonio D'Alfonso e Luca Angelo Allievi;
- che, per il Collegio Sindacale, sono presenti la presidente Simona Vittoriana Cassarà ed i sindaci effettivi Luigi Di Marco, Daniele Angelo Contessi e Alessandro Cafarelli mentre è giustificata l'assenza del sindaco Stefania Chiaruttini;

- che, per la società di revisione EY S.p.A., sono presenti Luca Pellizzoni, Sara Garavello e Simone Di Maggio;
- che sono altresì presenti alcuni dirigenti, dipendenti e consulenti della Società con funzioni ausiliarie.

Il Presidente **dichiara quindi validamente costituita l'assemblea ordinaria, in prima convocazione**, per discutere e deliberare sul seguente
ORDINE DEL GIORNO

“1. Deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, n. 1 codice civile e determinazioni connesse.

2. Distribuzione di riserve disponibili; deliberazioni inerenti e conseguenti.”.

Comunica che è stato reso disponibile sul sito della Società set documentale contenente:

- * la Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2025 completa degli allegati di legge e comprensiva del bilancio consolidato del Gruppo SEA e della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2025, con ciò ottemperandosi, tra l'altro, alla presentazione di questi ultimi due documenti;
- * la Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio 2025;
- * le Relazioni della Società di Revisione al Bilancio d'Esercizio 2025 e al Bilancio Consolidato 2025;
- * la Relazione della Società di Revisione sull'esame limitato della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (CSRD 2025).

Il Presidente prosegue informando gli intervenuti che:

- i dati dei partecipanti all'Assemblea – ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 del 27 aprile 2016 e del Decreto Legislativo 10 agosto 2018, n. 101, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali – vengono raccolti e trattati dalla Società esclusivamente ai fini dell'esecuzione degli adempimenti assembleari e societari previsti dalla normativa vigente;
- è in corso la registrazione dei lavori assembleari, a cura della Società, al fine di facilitare la verbalizzazione da parte del notaio; il trattamento dei dati personali sarà effettuato dalla Società in osservanza della disciplina normativa e regolamentare vigente e conformemente alla propria informativa privacy.

Dà atto quindi che sono stati espletati nei termini di legge gli adempimenti previsti dalla legge in relazione agli argomenti all'ordine del giorno.

Il Presidente dichiara aperta la seduta e passa alla trattazione del primo argomento del **primo punto all'Ordine del giorno (deliberazioni ai sensi dell'art. 2364 comma 1, n. 1, codice civile e determinazioni conseguenti)**.

Anticipa che, salvo diversa richiesta degli intervenuti, non darà lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione e che si limiterà ad una illustrazione dei principali dati ed avvenimenti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio, con alcune indicazioni sull'evoluzione prevedibile della gestione.

Nessuno intervenendo, il Presidente dà quindi lettura del seguente testo:

“Signori Azionisti,

Nel corso del 2025 il sistema aeroportuale di Milano gestito da SEA ha

raggiunto il volume record di 42,3 milioni di passeggeri di aviazione commerciale, in crescita del +8% rispetto al 2024.

Rispetto al 2024, la crescita dei passeggeri registrata a livello di sistema aeroportuale (Linate e Malpensa), pari a +3 mln di passeggeri è stata generata per il 70% dall'incremento dei movimenti e per la restante parte da migliori performance in termini di posti disponibili a movimento e riempimento degli aeromobili. Nel 2025 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 31,2 milioni di passeggeri, in crescita del 9% rispetto al 2024. L'incremento dei passeggeri 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. Nel 2025 la distribuzione per area geografica dei passeggeri gestiti conferma per l'aeroporto di Malpensa la spiccata vocazione dell'aeroporto al traffico internazionale, che rappresenta l'85% dei volumi. Le destinazioni di lungo raggio raggiungono un quinto del traffico passeggeri totale (+1% vs. 2024); risultano invece costanti, rispetto al 2024, le quote attribuite ai segmenti extra Europe e domestico (rispettivamente pari al 20% e al 15%), mentre il traffico di area Europe registra una flessione dell'1%.

Durante il 2025 dall'aeroporto di Linate sono transitati 11,1 milioni di passeggeri, in crescita del 5% rispetto al 2024.

Nel corso dell'esercizio 2025 il comparto cargo ha processato complessivamente 759,4 mila tonnellate di merce, registrando una crescita del 4% rispetto al 2024.

SEA Prime nel corso del 2025 ha gestito complessivamente 35,9 mila movimenti di aviazione generale, in crescita del 4% rispetto al 2024.

Si illustrano nel seguito le operazioni straordinarie e gli eventi che hanno modificato il perimetro di consolidamento o che hanno avuto impatto sui risultati 2025.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2025 è variato rispetto al 31 dicembre 2024 a seguito della cessione, perfezionata nel mese di febbraio 2025, della partecipazione del 30% del capitale sociale di dnata SpA (ex Airport Handling SpA) alla controllante dnata.

Nel 2024, si era provveduto a riclassificare nella riga Risultato delle attività destinate alla vendita la partecipazione valutata al fair value, a seguito del raggiungimento, a dicembre 2024, dell'accordo per la cessione.

I ricavi di gestione dell'esercizio 2025 sono stati pari a 876,8 milioni di euro, in crescita di 53,7 milioni di euro rispetto all'esercizio 2024, quando erano pari a 823,8 milioni di euro. Se non si considerano le poste straordinarie che hanno caratterizzato l'esercizio 2024, l'incremento dei ricavi risulta pari a 57,8 milioni di euro.

Di seguito si illustrano i principali fenomeni che, nel corso dell'esercizio 2025, hanno determinato tale performance per le diverse tipologie di attività gestite.

I ricavi da Aviazione commerciale passeggeri, che includono la vasta gamma di servizi aviation e non aviation forniti a compagnie aeree e passeggeri presso gli scali di Linate e Malpensa, sono stati pari a 745,9 milioni di euro. Tali attività hanno registrato un incremento di 52,2 milioni di euro rispetto all'esercizio 2024 (al netto delle poste non ricorrenti registrate

nel 2024). La componente aviation è stata impattata negativamente dall'entrata in vigore, a partire dal 1° luglio, delle nuove tariffe aeroportuali, invece, la componente non aviation, che comprende le attività retail e la gestione diretta di parcheggi e sale VIP, ha evidenziato una crescita dovuta, oltre che all'andamento del traffico, alle iniziative realizzate dal management, quali, ad esempio, l'apertura di nuovi punti vendita, l'ampliamento o l'apertura di sale VIP e le attività di revenue management in ambito parcheggi.

I Ricavi da Aviazione commerciale cargo, che includono i servizi aviation e non aviation forniti agli operatori cargo (concentrati in prevalenza presso la Cargo City di Malpensa), sono stati pari a 53,5 milioni di euro. Nel 2025 tali attività hanno evidenziato una riduzione di 1,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio per l'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali, i cui effetti sono solo parzialmente compensati dai migliori risultati delle attività non regolate.

I Ricavi da Aviazione Generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa, sono stati pari a 28,5 milioni di euro nel 2025 (+22,3% vs 2024).

I ricavi da altri business, che includono principalmente i ricavi derivanti dalla fornitura di servizi operativi, ICT e amministrativi ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, sono stati pari a 48,9 milioni di euro (+4% vs 2024).

I costi di gestione dell'esercizio 2025 sono risultati pari a 477,6 milioni di euro, in incremento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio 2024. Al netto delle componenti non ricorrenti l'incremento risulta pari a +16,5 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 403,3 milioni di euro in aumento di +52,8 milioni di euro rispetto al precedente esercizio (+42,2 milioni di euro al netto delle poste non ricorrenti).

Il Risultato Operativo (EBIT) è pari a 271,2 milioni di euro (243,3 milioni di euro nell'esercizio 2024).

Il Risultato Netto di Gruppo è pari 190,6 milioni di euro (+11,7% vs 2024).

Gli Investimenti realizzati nel 2025 ammontano a 152,4 milioni di euro (107,4 milioni di euro nel 2024).

Le realizzazioni del 2025 si sono concentrate sullo scalo di Malpensa e, in particolare, sul Terminal 1, che ha beneficiato di un'elevata visibilità durante il periodo delle Olimpiadi Invernali Milano Cortina 2026. Tali interventi hanno riguardato la manutenzione straordinaria di porzioni del terminal e delle aree attigue destinate alla sosta dei mezzi del trasporto pubblico locale. Sono stati effettuati interventi di adeguamento sismico dei fabbricati, di miglioramento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche oltre che di manutenzione straordinaria elettrica e meccanica sui pontili di imbarco dei passeggeri".

A Linate sono proseguiti gli interventi di ampliamento del terminal di aviazione generale e dell'antistante parcheggio destinato agli operatori aeroportuali, oltre alla prosecuzione delle opere in carico a SEA e propedeutiche al progetto Linate Airport District.

In coerenza con la strategia di riduzione delle emissioni inquinanti, sono proseguiti gli interventi volti, da un lato, alla riduzione dei consumi e,

dall'altro, alla produzione di energia da fonti rinnovabili; a tal proposito, nell'ultimo trimestre del 2025 è entrato in esercizio il nuovo impianto fotovoltaico di Linate. Infine, è stato rinnovato il parco mezzi operativi con l'ingresso di nuovi ambulift e bus interpista a trazione elettrica.

Olimpiadi Milano Cortina

All'inizio del 2026 la Società ha completato le opere propedeutiche all'evento olimpico rispettando sia il cronoprogramma che il budget. Ricordando che l'aeroporto di Malpensa, era stato individuato come "Primary Olympic Gateway", ossia principale aeroporto delle Olimpiadi, dal punto di vista operativo SEA è stata particolarmente impegnata a rendere eccellenti i servizi e creare le condizioni migliori per l'accoglienza della famiglia olimpica (18.000 tra atleti, media, rappresentanti dei vari comitati, e ben 5.000 bagagli fuori misura, oltre ai numerosi voli di Stato in occasione delle cerimonie inaugurali). Il grande sforzo profuso in particolare dai team dedicati ma anche da circa 200 dipendenti, tra dirigenti e amministrativi, che si sono avvicendati in turni -anche in fascia notturna - per garantire a Malpensa l'operatività straordinaria, e la corretta operatività ordinaria in maniera che tutti i flussi fossero garantiti, ha consentito di raggiungere l'obiettivo, con molte manifestazioni di ringraziamento e riscontri più che positivi anche da parte delle istituzioni, per aver gestito questa progettualità in maniera impeccabile.

Entry Exit System

Con l'entrata in vigore del Regolamento UE 2017/2226, tutti gli Stati membri dell'Unione Europea sono stati obbligati a raccogliere e trasmettere ad un sistema centralizzato denominato "Entry Exit System" (EES), gestito dalla Polizia di Frontiera, i dati anagrafici e biometrici dei cittadini di paesi terzi in entrata o in uscita dall'area Schengen. Tale misura ha come obiettivo il rafforzamento della gestione della sicurezza nello spazio Schengen attraverso il monitoraggio puntuale della durata dei soggiorni dei cittadini di paesi terzi.

Avviato nell'ottobre 2025, ed entrato a pieno regime nel mese di aprile 2026, l'EES ha avuto un impatto molto rilevante sul processo di controllo passaporti perché di fatto aggiunge un nuovo step per il passeggero, con ricadute anche sui livelli di servizio, in particolare sui tempi ai controlli passaporti. In questo senso il processo sta mettendo tuttora sotto pressione quasi tutti gli aeroporti dell'area dell'unione Europea inclusi Linate e Malpensa dove si sono registrati negli ultimi mesi incrementi dei tempi di attesa e delle code di passeggeri. SEA è impegnata su più fronti per mitigare l'impatto di questa nuova procedura e insieme alle associazioni di categoria sta collaborando per cercare di ottenere che la normativa sia applicata con maggiore flessibilità, per evitare ulteriori peggioramenti.

L'indebitamento finanziario netto, in aumento di 71,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024, è pari a 325,7 milioni di euro.

La capogruppo SEA ha chiuso l'esercizio 2025 con ricavi di gestione pari a 867,6 milioni di euro (814,4 milioni di euro nel 2024) mentre l'EBITDA è pari a 390,5 milioni di euro (339,4 milioni di euro nel 2024) e il risultato netto della Società registra un utile di 197,8 milioni di euro".

Al termine della lettura, il Presidente cede la parola all'Amministratore Delegato Armando Brunini, il quale premette di voler informare l'Assemblea in merito all'evoluzione prevedibile della gestione e, quindi, dà lettura del

seguente testo:

“Nel 2025 il sistema aeroportuale milanese ha registrato una significativa crescita del traffico, sostenuta dall’evoluzione favorevole della domanda sia nel segmento passeggeri sia nel comparto cargo. Le prime evidenze del 2026 hanno confermato la prosecuzione di tale tendenza, con una crescita media dei passeggeri gestiti del +7% nel primo bimestre rispetto allo stesso periodo del 2025: vi hanno contribuito il progressivo ampliamento dell’offerta da parte dei vettori ed il rafforzamento della connettività internazionale. Anche le merci complessivamente gestite nei primi due mesi dell’anno hanno confermato, con un incremento dei volumi del +3%, il positivo andamento della domanda. Si rilevano tuttavia alcuni fattori di natura esogena, in parte di nuova insorgenza, che richiedono un monitoraggio costante e che potrebbero condizionare i risultati del Gruppo.

Alla fine del mese di febbraio lo scenario internazionale è stato caratterizzato dal repentino deterioramento della situazione geopolitica in Medio Oriente, con l’apertura di un nuovo fronte di conflitto che ha coinvolto in prima istanza Iran, Stati Uniti e Israele e che si è rapidamente esteso anche ad alcuni Paesi circostanti. Le conseguenze sono state immediate: la chiusura degli spazi aerei dei Paesi interessati e la sospensione delle attività negli hub della regione – tra cui Dubai, Abu Dhabi e Doha – hanno inciso sulla connettività intercontinentale, influenzando la programmazione dei vettori e la stabilità di diverse rotte di lungo raggio.

Tale scenario condiziona in modo significativo l’operatività delle compagnie aeree che hanno i propri hub nelle aree interessate, così come di quelle che vi operano collegamenti regolari, con ripercussioni anche sui volumi di traffico di Malpensa. Nel 2025, i mercati serviti da SEA che risultano direttamente o indirettamente interessati dal conflitto in Iran – individuati sulla base dei Paesi inclusi nel bollettino EASA del 28.02.2026 – hanno rappresentato il 6% del traffico passeggeri complessivo del sistema aeroportuale.

L’apertura del nuovo fronte di conflitto in Medio Oriente – una delle aree mondiali a più elevata produzione di idrocarburi – ha determinato un brusco innalzamento dei prezzi delle principali commodities energetiche, la cui evoluzione risulta oggi difficilmente prevedibile, a fronte di uno scenario energetico che tra la fine del 2025 e l’inizio del 2026 è stato caratterizzato da una sostanziale stabilità. Tale dinamica potrebbe ripercuotersi anche sulla struttura di costo dei vettori, in particolare sulla loro spesa per l’approvvigionamento del jet fuel.

Pur in presenza dei fenomeni sopra descritti, l’aeroporto di Malpensa continua a registrare interesse da parte dei vettori per l’ampliamento del network, con nuove destinazioni e possibili incrementi di frequenze che, laddove confermati, contribuiranno anche allo sviluppo dell’attività belly cargo. L’andamento del traffico rimane tuttavia condizionato dall’incerta evoluzione degli eventi e da un possibile deterioramento della propensione al viaggio, quantomeno nel breve periodo. Pertanto, nei prossimi mesi sarà necessaria un’attenta valutazione delle condizioni di mercato, della disponibilità degli spazi aerei e delle dinamiche internazionali.

I fenomeni sopra menzionati, unitamente all’applicazione delle nuove tariffe aeroportuali – inferiori rispetto a quelle applicate nel 2025 a seguito del recepimento della Delibera 109/2025 dell’Autorità di Regolazione dei

Trasporti – renderanno difficile eguagliare i risultati del 2025.

Il Gruppo continuerà a monitorare con attenzione tali variabili, mantenendo un approccio prudente nella pianificazione operativa e finanziaria e attivando tempestivamente, laddove necessario, azioni di mitigazione e contenimento dei costi”.

Al termine dell'intervento dell'Amministratore Delegato, riprende la parola il Presidente che anticipa di voler fornire agli intervenuti un breve sunto relativo al Rendiconto di Sostenibilità 2025, dando lettura del seguente testo:

“SEA è obbligata alla redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, elaborata ai sensi del D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125, che attua nell'ordinamento nazionale la Direttiva europea in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità.

La Rendicontazione 2025 si fonda su un'analisi di doppia rilevanza, che ha permesso di individuare in modo strutturato gli impatti, i rischi e le opportunità legati alle attività del Gruppo, lungo l'intera catena del valore. Questo approccio riflette la natura complessa degli ecosistemi aeroportuali dove SEA interagisce con una vasta pluralità di altri operatori.

Le informazioni riportate dal Gruppo comprendono le politiche, le azioni, gli obiettivi e le metriche connesse a tutti i temi rilevanti individuati dalla Società.

Nel seguito si espongono i principali risultati conseguiti nell'esercizio in relazione a: Ambiente, Persone e Impatto socio-economico.

Per quanto riguarda il primo tema, l'Ambiente, si ricorda che SEA ha sottoscritto, insieme ad un ristretto gruppo di aeroporti europei, un impegno a conseguire l'obiettivo “Net zero” entro il 2030 per le emissioni dirette di scopo 1 e indirette di scopo 2, nell'ambito della certificazione “Airport Carbon Accreditation” livello 4 plus, il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO2 promosso da ACI Europe. La riduzione di queste emissioni e il mantenimento della certificazione ACA 4 plus rientrano – tra l'altro – anche tra i target stabiliti nell'ambito delle linee di credito Sustainability-linked, il cui raggiungimento viene verificato per ciascuna annualità legando esplicitamente il costo del capitale al raggiungimento di questi obiettivi.

Nel complesso, la riduzione prevista al 2030 è di 104 mila e 600 tonnellate di CO2 rispetto alla baseline del 2010, con una riduzione complessiva pari al 96%.

A fine 2025 la riduzione delle emissioni di gas climalteranti ottenuta è stata di 44 mila e 300 tonnellate di CO2 equivalenti, pari al 40,5% del totale emissioni.

L'obiettivo al 2030 sarà raggiunto tramite numerose leve: il contenimento della domanda energetica tramite l'efficientamento energetico, l'elettrificazione, l'utilizzo di bio-carburanti, la realizzazione di impianti fotovoltaici propri e l'acquisto di energia prodotta da fonti rinnovabili.

Nello specifico, nel 2025 SEA ha proseguito lo sviluppo di soluzioni di mobilità a basse emissioni per i mezzi, propri e di terzi, operanti all'interno dei sedimi di Linate e Malpensa.

Al 2025 sono state messe a disposizione 220 colonnine di ricarica per mezzi elettrici, (62 a Linate e 158 a Malpensa) e sono state installate 90 Aircraft Ground Power Unit (34 a Linate e 56 a Malpensa) per l'erogazione

di energia elettrica agli aeromobili in sosta, evitando così l'utilizzo dei motori ausiliari alimentati a kerosene.

È cresciuta anche la distribuzione di carburante di origine biogenica (HVO) impiegabile in sostituzione del gasolio per veicoli e mezzi diesel operanti in air-side a Linate e Malpensa. Nel 2025 l'incidenza di HVO erogato ha raggiunto complessivamente circa un terzo rispetto al totale di gasolio utilizzato.

È cresciuta la quota di energia elettrica green che è passata dal 25% nel 2024 al 35% nel 2025.

Queste scelte non rispondono esclusivamente a finalità ambientali, ma contribuiscono a ridurre l'esposizione a rischi regolatori, energetici e di costo, rafforzando nel tempo la competitività degli scali di SEA.

Per quanto riguarda le misure di adattamento ai cambiamenti climatici, il Piano Industriale Integrato 2025-2029 ha identificato l'adattamento ai cambiamenti climatici come un pilastro strategico. Gli aeroporti sono infrastrutture essenziali: garantirne la continuità operativa diventa cruciale in un contesto di crescente esposizione a eventi climatici estremi.

In tale direzione, nel 2025 il Gruppo SEA ha proseguito la realizzazione, presso lo scalo di Malpensa, di una serie di interventi infrastrutturali finalizzati a migliorare il sistema di drenaggio in cinque aree del sedime per ridurre il rischio di inondazioni.

Infatti, dal 2026 entrerà in funzione un sistema di "smart monitoring" che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture, sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali.

Sempre in ambito ambientale, nel 2025, gli aeroporti gestiti da SEA hanno conseguito miglioramenti nella percentuale dei rifiuti raccolti in maniera differenziata e avviati a riciclo.

Malpensa ha incrementato l'indice dei rifiuti differenziati dal 48,5% nel 2024 al 52,3% nel 2025, posizionandosi sopra il target per l'anno di riferimento, mentre lo scalo di Linate ha superato le aspettative e rimane ampiamente sopra i target assunti a riferimento, registrando un incremento dal 67,4% nel 2024 al 70,3% nel 2025.

Passando al secondo tema, quello relativo alle Persone, nel 2025 SEA ha consolidato una serie di iniziative volte a favorire un migliore equilibrio tra vita privata e lavoro per tutti i collaboratori del Gruppo.

Tra le misure rafforzate ci sono il lavoro da remoto, il part-time per i genitori, l'orario flessibile per il personale amministrativo, la possibilità di scambiare i turni e i permessi per visite mediche specialistiche. Queste iniziative, oltre ad aumentare il benessere dei dipendenti, rispondono anche a un'esigenza industriale ben precisa, ossia la retention dei talenti e la continuità operativa dei nostri scali.

Nel 2025 i dipendenti SEA hanno usufruito complessivamente di 41.996 giornate di smartworking e di 897 ore di permessi per visite specialistiche.

Inoltre, SEA ha registrato un andamento positivo anche sull'equilibrio di genere: la percentuale di donne presenti in azienda sul totale dell'organico ha mostrato, infatti, un trend in crescita negli ultimi anni. Nel 2025, in particolare, questa percentuale è salita al 36,2%, incrementandosi di quasi 6 punti percentuali dal 2022: un passo importante verso l'obiettivo del 40% entro il 2030.

Infine, come riportato dall'“Osservatorio sugli aeroporti milanesi” promosso da SEA e dalla LIUC Business School, l'impatto socio-economico degli aeroporti milanesi, in particolare della Cargo City di Malpensa, nel 2025 si è confermato molto rilevante per tutto il sistema produttivo del Nord-Italia.

Lo scalo di Malpensa ha ampliato il suo ventaglio di destinazioni rispetto all'anno precedente, passando da 198 a 204. Più di un quarto delle destinazioni (27,5%) è costituito da voli a lungo raggio. Grazie a voli diretti verso 82 Paesi, Malpensa si posiziona tra i primi 10 aeroporti al mondo per estensione geografica della rete.

Malpensa nel 2025 ha gestito flussi di import-export per 60,7 miliardi di euro, pari al 4,9% del commercio estero italiano. Fra i settori che beneficiano maggiormente del flusso di merci in transito nella Cargo City figurano la moda, la meccanica e l'arredamento, che rappresentano alcuni dei comparti di eccellenza del nostro paese.

L'ingresso di milioni di turisti attraverso i gate aeroportuali milanesi contribuisce in modo sostanziale all'occupazione nel settore turistico.

L'incrocio dei dati di traffico con il database regionale dei flussi turistici ha consentito di stimare in 11,4 milioni il numero di visitatori che nel 2025 hanno avuto accesso al territorio lombardo e delle regioni limitrofe attraverso gli scali milanesi (8,5 milioni attraverso Malpensa, 2,9 milioni tramite Linate).

La dimensione economica degli afflussi turistici transitati dagli aeroporti del Gruppo è stata stimata in 11,6 miliardi di euro (9,8 miliardi di euro generati dal traffico di Malpensa e oltre 1,8 miliardi di euro da quello di Linate).

Nel 2025 gli aeroporti di Milano hanno generato ricadute socio-economiche complessive (dirette, indirette e indotte) sul territorio lombardo quantificabili in 19,2 miliardi di euro in termini di valore della produzione, cui ha corrisposto l'attivazione di circa 77 mila e 900 posizioni lavorative.

Malpensa ha complessivamente contribuito alla generazione di 13,5 miliardi di euro di valore della produzione e all'attivazione di 48 mila e 800 posti di lavoro. Linate, invece, ha contribuito alla generazione di 5,7 miliardi di euro di valore della produzione e all'attivazione di 29 mila e 100 posti di lavoro.

Questi dati confermano come gli aeroporti gestiti da SEA non siano solo infrastrutture di trasporto, ma piattaforme industriali e sociali che sostengono la competitività del nostro territorio e del nostro Paese nel medio-lungo periodo.”.

Al termine della lettura, il Presidente chiarisce che si è voluta così rappresentare la sintesi di un intero anno e formula complimenti a tutti perché si è trattato di un anno record, che ha visto battuti tutti i precedenti. Auspica che vada avanti così e ribadisce i complimenti a tutte le strutture, all'intera SEA, a tutti i dipendenti ed a tutti i “nostri” compagni di viaggio, cioè all'intera comunità aeroportuale.

Chiede quindi al notaio di dare lettura di testo di delibera che formalizzi e completi la proposta del Consiglio di Amministrazione contenuta nel progetto di bilancio in relazione alla approvazione del bilancio di esercizio e alla destinazione del risultato; a tale richiesta aderendo, il notaio dà lettura di quanto segue:

“L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 28 aprile 2026, preso atto della Relazione Finanziaria Consolidata del Gruppo SEA che include la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità ai sensi del Dlgs

125/2024,

D E L I B E R A

1. di approvare il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 197.819.872,07

2. di destinare l'utile dell'esercizio 2025 pari a Euro 197.819.872,07 nel seguente modo:

1) Euro 197.800.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,7912 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, con accredito del supero a Riserva Straordinaria;

2) Euro 19.872,07 a Riserva Straordinaria;

3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal giorno 11 giugno 2026, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla Riserva Straordinaria.”.

Terminata la lettura da parte del notaio, il Presidente rammenta agli intervenuti che la riserva legale ha raggiunto il quinto del capitale sociale ai sensi dell'articolo 2430 del Codice Civile.

Anticipa che, pur procedendo ad una discussione unitaria in relazione all'approvazione del bilancio ed alla destinazione del risultato, si farà luogo a due votazioni distinte: una relativa all'approvazione del bilancio ed una seconda votazione relativa alla destinazione del risultato.

Il Presidente cede quindi la parola all'Amministratore Delegato affinché egli possa preliminarmente dare risposta ad alcune domande fatte pervenire alla Società, rinviando al termine dell'intervento del dottor Brunini lo spazio per la formulazione di eventuali ulteriori domande da parte degli intervenuti.

L'Amministratore Delegato premette un ringraziamento all'azionista Marco Giovanniello che ha fatto pervenire in anticipo le proprie domande; ciò ha consentito alla Società di formulare risposte che auspica essere precise anche se necessariamente sintetiche.

Riferisce quindi che con la prima domanda è stato chiesto se ci siano stati sviluppi positivi in merito all'allargamento di 44 ettari del sedime aeroportuale di Malpensa per l'espansione della Cargo City.

Comunica che la risposta è che il parere espresso sul VIA del Master Plan di Malpensa 2035 del giugno 2023 ha previsto l'esclusione dell'espansione per il cargo su area extra sedime. Tale prescrizione è stata successivamente sospesa ai sensi del decreto "Aria", divenuto legge il 6 novembre 2023, che ha riconosciuto l'espansione dell'area cargo di Malpensa quale opera di interesse strategico nazionale, demandando al Ministero dell'Ambiente una rivalutazione del parere espresso. Allo stato attuale, tale percorso di rivalutazione del progetto di espansione non è stato ancora avviato dal Ministero dell'Ambiente. Nel 2024 si è quindi proceduto ad ottenere – al fine di non rimanere bloccati e per procedere in relazione a tutto quanto è entro sedime – la conformità urbanistica delle opere entro sedime previste dal Master Plan presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, procedura che si è conclusa positivamente. Non ci sono ulteriori sviluppi, e, quindi, "la palla è nel campo" del Ministero dell'Ambiente.

Comunica quindi che con la seconda domanda si chiede se l'amministrazione ha deciso la costruzione dei moli nord e sud del terminal 1 di Malpensa, con, indicativamente, le rispettive date di inizio lavori e di

entrata in servizio. Rappresenta quindi come SEA abbia sviluppato un approfondimento sulle esigenze di capacità infrastrutturale del Terminal 1 di Malpensa in relazione all'attesa crescita di traffico passeggeri sull'orizzonte di fine concessione. La Società, precisa il dottor Brunini, periodicamente aggiorna le previsioni. Indica che, alla luce delle valutazioni svolte nel 2025, la Società ha modificato la tempistica e le fasi realizzative delle previsioni infrastrutturali definite dal Master Plan Malpensa 2035. Di conseguenza, la programmazione investimenti prevede la realizzazione del molo nord, cosiddetto Pier nord, che sarà dedicato al traffico intercontinentale; precisa che tratta di un'espansione per accomodare l'auspicato continuo successo di una delle leve strategiche su cui punta la Società, ovvero il traffico intercontinentale. La messa in esercizio è programmata nel 2033. Il nuovo Pier nord sarà dotato di 11 nuovi gates, di cui 3 contact e 8 remoti.

Dopo aver fatto riferimento al molo sud, precisa che non c'è stata ancora nessuna delibera perché il tempo è ancora relativamente lungo; si tratta di una pianificazione aggiornata. Il molo sud, cioè il Pier sud, dedicato al traffico nazionale ed europeo, stante l'attuale scenario di traffico di riferimento, non è previsto nell'orizzonte di piano. Precisa che è nel Master Plan e che, quindi, laddove fosse necessario, la Società è in condizione di riattivare quello sviluppo, sebbene esso, ad oggi, non venga ritenuto necessario.

Riferisce quindi della terza domanda con la quale si chiede della costruzione del satellite D del Terminal 1 di Malpensa e se sia solo una previsione del Master Plan oppure se l'amministrazione abbia deciso che il satellite D verrà effettivamente costruito. Nel quesito si chiede quando, in questo secondo caso, potrebbe iniziare la relativa costruzione e quando avverrebbe l'entrata in servizio del detto satellite D.

L'Amministratore Delegato comunica che la realizzazione del molo a nord, cioè il Pier nord, costituisce, di fatto, un'evoluzione delle previsioni del Master Plan, dove, nell'ampliamento previsto verso nord, tutti i gates erano posizionati al solo satellite D. Comunica che il Pier nord anticipa l'esigenza del satellite D e, quindi, accomoda una quota di traffico in crescita. La realizzazione del satellite D era prevista solo nell'eventualità che il traffico passeggeri superasse le previsioni dello scenario "best". La realizzazione del Pier nord non esclude comunque la possibilità di realizzare il satellite D, che però oggi non è nei piani dei prossimi anni. Si tratta di un'opzione che la Società mantiene perché è prevista nel Master Plan, e che è bene avere, perché, laddove il traffico dovesse crescere molto più del previsto, la Società, dal punto di vista autorizzativo, è in condizioni di attivarlo; tuttavia, stanti le attuali previsioni, il Pier nord è sufficiente ed è ottimizzante anche in termini di investimenti e benefici attesi, secondo le più recenti analisi del traffico previsto.

L'Amministratore Delegato rappresenta poi che è stata formulata un'ulteriore domanda in relazione alla tempistica di inizio lavori e entrata in servizio delle piazzole per la sosta aeromobili prevista dal Master Plan nella zona a nord dell'ex CBC Alitalia.

Rappresenta in proposito che, dal punto di vista della capacità infrastrutturale delle piazzole di sosta aeromobili wide body, SEA ha valutato la realizzazione di due interventi. Il primo è relativo alla riconfigurazione del piazzale 300, in corso di progettazione, che permetterà

di realizzare 4 piazzole di sosta "wide body" aggiuntive e che sarà operativa al 2028. Dopo aver precisato che la Società procede con piani quinquennali e che il progetto è dentro questo piano, precisa, in riferimento al secondo intervento, trattarsi della realizzazione della prima fase delle piazzole nord-ovest entro il termine della concessione, il 2043, con quattro nuovi stand. Tali lavori sono attualmente pianificati in funzione delle previsioni di traffico, con inizio delle attività ipotizzate nel 2032 e sviluppo per fasi con completamento nel 2037, in linea con l'indicazione degli studi. Evidenzia trattarsi, ad oggi, di previsioni che, ovviamente, dovranno essere confermate sulla base dell'andamento reale del traffico.

Al termine dell'intervento, il Presidente ringrazia l'Amministratore Delegato e dichiara aperta la discussione.

Prende la parola il socio Marco Giovanniello il quale anticipa di voler formulare un'ulteriore domanda e chiede se – dati i risultati eccezionali e bellissimi e dato che è previsto il restyling della zona arrivi del T1 – si preveda anche un restyling del "povero" vecchio satellite A che non fu "aggiornato" neanche in occasione di Expo 2015.

L'Amministratore Delegato comunica che la risposta è affermativa e che si tratta di un investimento incluso nell'attuale piano quinquennale, e, più precisamente, nell'ultima parte di questo piano quinquennale, e, quindi, nel '28-'29.

Precisa che si tratterà di una riqualificazione totale del satellite nel senso che si opererà un intervento sugli interni mentre il corpo rimarrà com'è; sarà completamente riqualificato l'interno perché, come ha ragione di dire il socio Giovanniello, si tratta di quello rimasto "più vecchio" ed è giusto intervenire con sollecitudine.

Al termine, il Presidente chiede se ci siano altre domande.

Constatato che nessun altro chiede di intervenire, il Presidente dichiara chiusa la discussione.

Introduce quindi la votazione della proposta nella parte relativa all'approvazione del bilancio.

Verificato che non ci sono state variazioni nelle presenze, il notaio dà lettura dell'aggiornamento del foglio presenze fornito da Computershare che conferma l'intervento in questa sede di n. 249.567.409 azioni.

Il Presidente ricorda che si procederà alla votazione mediante alzata di mano, invita gli azionisti che non intendono votare a darne comunicazione alla postazione di Computershare e chiede ai portatori di deleghe che intendessero esprimere voti divergenti in merito a tale proposta di recarsi alla postazione di Computershare.

Hanno luogo le operazioni di voto per alzata di mano, al cui termine il notaio comunica, in base allo scrutinio dell'esito del voto operato da Computershare, che hanno votato a favore tutte n. 249.567.409 azioni intervenute.

Quindi il Presidente proclama la votazione relativa al bilancio approvata all'unanimità degli intervenuti.

Restano soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia.

Si passa alla votazione della proposta nella parte relativa alla destinazione del risultato di esercizio.

Hanno luogo le operazioni di voto per alzata di mano, al cui termine il notaio comunica, in base allo scrutinio dell'esito del voto operato da Computershare, che hanno votato a favore n. 249.567.404 azioni ed è contrario il socio Giovanniello che porta in assemblea n. 5 azioni.

Quindi il Presidente conferma l'indicazione del notaio e proclama la votazione relativa alla distribuzione del risultato di esercizio approvata a maggioranza degli intervenuti.

Restano soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto sociale rinvia.

Il Presidente introduce la trattazione del **secondo ed ultimo punto all'ordine del giorno** ("2. *Distribuzione di riserve disponibili; deliberazioni inerenti e conseguenti*") e rammenta agli intervenuti che, come anche risulta dalla Relazione del Consiglio di Amministrazione, quest'ultimo, nella seduta del 25 marzo 2026, ha deliberato di proporre all'assemblea la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 22.200.000,00, corrispondente ad Euro 0,0888 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, restando il supero allocato nella riserva di provenienza.

Precisa il Presidente che tale proposta risulta coerente con i piani di sviluppo di SEA e trova fondamento nei risultati dell'esercizio 2025 e, grazie alla solida posizione patrimoniale finanziaria della Società, anche una distribuzione parziale delle riserve è compatibile con il contesto attuale.

Quindi il Presidente chiede al notaio di dare lettura di proposta che formalizzi e completi la proposta del Consiglio di Amministrazione; a tale richiesta aderendo, il notaio dà lettura della seguente proposta deliberativa:

"L'assemblea della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.,

D E L I B E R A

1. la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 22.200.000,00 corrispondente a Euro 0,0888 per azione;

2. di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal giorno 11 giugno 2026, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, restando il supero allocato nella riserva di provenienza."

Al termine della lettura da parte del notaio, il Presidente dichiara aperta la discussione relativamente alla proposta letta rinviando alle relative e consuete modalità.

Nessuno chiedendo di intervenire, e dopo aver verificato, unitamente al notaio, che non ci sono variazioni nelle presenze, il Presidente introduce la votazione relativa alla proposta relativa al secondo punto all'ordine del giorno di cui è stata data lettura.

Hanno luogo le votazioni mediante alzata di mano, al cui termine il notaio riscontra che hanno votato a favore n. 249.567.404 azioni ed è contrario il socio Giovanniello che porta in assemblea n. 5 azioni.

Quindi il Presidente conferma l'indicazione del notaio e proclama la votazione relativa alla distribuzione di riserve disponibili approvata a maggioranza degli intervenuti.

Restano soddisfatte le disposizioni di legge, cui l'articolo 9 dello statuto

sociale rinvia.

Quindi, rilevato l'esaurimento dei lavori della riunione, il Presidente dichiara sciolta la riunione medesima alle ore 11 e 18 minuti.

Si allega al presente verbale, sotto la lettera "A", l'elenco delle presenze con gli esiti delle votazioni.

Il presente verbale viene da me notaio sottoscritto alle ore 17 e 45 di questo giorno dodici maggio duemilaventisei.

Scritto con sistema elettronico da persona di mia fiducia e da me notaio completato a mano, consta il presente atto di sette fogli ed occupa quattordici pagine sin qui.

Firmato Filippo Zabban

SPAZIO ANNULLATO

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2026

Allegato " A " all'atto
in data 12-5-2026
n. 77438/16849 rep.

SITUAZIONE ALL'ATTO DELLA COSTITUZIONE

Sono ora rappresentate in aula numero 249.567.409 azioni ordinarie pari al 99,826964% del capitale sociale, tutte ammesse al voto. Sono presenti in aula numero 15 azionisti, di cui numero 6 presenti in proprio e numero 9 rappresentati per delega.



Azionisti in proprio: 6
Azionisti in delega: 9
Teste: 6 Azionisti :15

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Elenco Interventuti (Tutti ordinati cronologicamente)

Assemblea Ordinaria

Badge	Titolare	Tipo Rap.	Deleganti / Rappresentati legalmente	Ordinaria
1	ZIBARDI MRCO MAURIZIO			3 0,000001%
2	POLERA ALESSANDRA			0
1	R	2I AEREOPORTI S.P.A.		112.530.821
			Totale azioni	112.530.821 45,012328%
3	BORSANI ANDREA GUIDO			0
1	R	COMUNE DI MILANO		137.023.622
			Totale azioni	137.023.622 54,809449%
4	MARCELLO GIUSEPPE			1 0,000000%
5	GIOVANNIELLO MARCO			5 0,000002%
6	GANCI MARILENA			12.921
1	D	VIOLANTE BRUNO		10
2	D	DE MILATO CAMILLO		10
3	D	MELE GIOVANNI		3
4	D	GERLI ELISABETTA		1
5	D	FORMIGA PAOLO PIETRO		1
6	D	FERLA GIANFRANCO		1
7	D	CERONI CECILIA MARIA		1
8	D	GARAVAGLIA MARIA PIA		7
9	D	GANCI GABRIELLA		2
			Totale azioni	12.957 0,005183%
Totale azioni in proprio				12.930
Totale azioni in delega				36
Totale azioni in rappresentanza legale				249.554.443
TOTALE AZIONI				249.567.409
				99,826964%
Totale azionisti in proprio				4
Totale azionisti in delega				9
Totale azionisti in rappresentanza legale				2
TOTALE AZIONISTI				15
TOTALE PERSONE INTERVENUTE				6



Legenda:

D: Delegante R: Rappresentato legalmente

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2026

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : *Approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025*

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 15 azionisti, portatori di n° 249.567.409 azioni
ordinarie, di cui n° 249.567.409 ammesse al voto,
pari al 99,826964% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964



Azionisti in proprio: 6
Azionisti in delega: 9
Teste: 6 Azionisti. :15

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2026

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Destinazione risultato di esercizio**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 15 azionisti, portatori di n° 249.567.409 azioni

ordinarie, di cui n° 249.567.409 ammesse al voto,

pari al 99,826964% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.404	99,999998	99,999998	99,826962
Contrari	5	0,000002	0,000002	0,000002
Sub Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964



Azionisti in proprio: 6
Azionisti in delega: 9
Teste: 6 Azionisti. :15

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A.

Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2026

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : *Distribuzione di riserve disponibili; deliberazioni inerenti e conseguenti*

Hanno partecipato alla votazione:

-n° 15 azionisti, portatori di n° 249.567.409 azioni
ordinarie, di cui n° 249.567.409 ammesse al voto,
pari al 99,826964% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	249.567.404	99,999998	99,999998	99,826962
Contrari	5	0,000002	0,000002	0,000002
Sub Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	249.567.409	100,000000	100,000000	99,826964



Azionisti in proprio: 6
Azionisti in delega: 9
Teste: 6 Azionisti :15

SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. Assemblea Ordinaria del 28/04/2026

ELENCO PARTECIPANTI

NOMINATIVO PARTECIPANTE	Parziale	Totale	RISULTATI ALLE VOTAZIONI		
			Ordinaria		
DELEGANTI E RAPPRESENTATI			1	2	3
BORSANI ANDREA GUIDO		0			
- IN RAPPRESENTANZA DI					
COMUNE DI MILANO		137.023.622	F	F	F
		137.023.622			
GANCI MARILENA		12.921	F	F	F
- PER DELEGA DI					
CERONI CECILIA MARIA		1	F	F	F
DE MILATO CAMILLO		10	F	F	F
FERLA GIANFRANCO		1	F	F	F
FORMIGA PAOLO PIETRO		1	F	F	F
GANCI GABRIELLA		2	F	F	F
GARAVAGLIA MARIA PIA		7	F	F	F
GERLI ELISABETTA		1	F	F	F
MELE GIOVANNI		3	F	F	F
VIOLANTE BRUNO		10	F	F	F
		12.957			
GIOVANNIELLO MARCO		5	F	C	C
		5			
MARCELLO GIUSEPPE		1	F	F	F
		1			
POLERA ALESSANDRA		0			
- IN RAPPRESENTANZA DI					
21 AEREOPORTI S.P.A.		112.530.821	F	F	F
		112.530.821			
ZIBARDI MRCO MAURIZIO		3	F	F	F
		3			

Legenda:
1 Bilancio al 31.12.2025
3 destinazione riserve

2 destinazione risultato di esercizio



SPAZIO ANNULLATO

REGISTRAZIONE

☐	Atto nei termini di registrazione e di assolvimento dell'imposta di bollo ex art. 1-bis della Tariffa d.p.r. 642/1972.
☒	Atto registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Milano DP II, in data 15/05/2026 al n. 48500 serie 1T con versamento di € 356,00.

IMPOSTA DI BOLLO

L'imposta di bollo per l'originale del presente atto e per la copia conforme ad uso registrazione, nonché per la copia conforme per l'esecuzione delle eventuali formalità ipotecarie, comprese le note di trascrizione e le domande di annotazione e voltura, viene assolta, ove dovuta, mediante Modello Unico informatico (M.U.I.) ai sensi dell'art. 1-bis, Tariffa d.p.r. 642/1972.

La presente copia viene rilasciata:

☒	In bollo: con assolvimento dell'imposta mediante Modello Unico Informatico (M.U.I.), ovvero tramite la competente Camera di Commercio.
☐	In bollo: con assolvimento dell'imposta in modo virtuale, in base ad Autorizzazione dell'Agenzia delle Entrate di Milano in data 9 febbraio 2007 n. 9836/2007.
☐	In bollo: per gli usi consentiti dalla legge.
☐	In carta libera: per gli usi consentiti dalla legge ovvero in quanto esente ai sensi di legge.

COPIA CONFORME

☒	Copia su supporto informatico: il testo di cui alle precedenti pagine è conforme all'originale cartaceo, munito delle prescritte sottoscrizioni, ai sensi dell'art. 22 d.lgs. 82/2005, da trasmettere con modalità telematica per gli usi previsti dalla legge. Milano, data registrata dal sistema al momento dell'apposizione della firma digitale.
☐	Copia cartacea: la copia di cui alle precedenti pagine è conforme all'originale cartaceo, munito delle prescritte sottoscrizioni. Milano, data apposta in calce

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2025

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

INDICE

1	Dati di sintesi e informazioni generali
2	Il Gruppo SEA
3	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
5	Organi sociali
6	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2025 e altri indicatori
8	Relazione sulla gestione 2025
9	Eventi di rilievo dell'esercizio 2025
10	Quadro economico di riferimento
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
17	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
17	<i>Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano</i>
24	<i>Conto economico</i>
28	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
31	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
31	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
32	Indicatori Alternativi di Performance
33	Investimenti del Gruppo SEA
34	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
35	Evoluzione prevedibile della gestione
36	Risk Management Framework
44	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2025
50	Altre informazioni
50	<i>Progetti cofinanziati dall'Unione Europea</i>
51	<i>Sospensione del servizio di FaceBoarding</i>
52	<i>Sistema di Corporate Governance</i>
52	<i>Risorse immateriali essenziali</i>
53	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
54	Rendicontazione consolidata di sostenibilità
193	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
194	Prospetti contabili
198	Note esplicative al Bilancio Consolidato
262	SEA SpA - Bilancio Separato
263	Prospetti contabili
267	Note esplicative al Bilancio Separato

Dati di sintesi e informazioni general

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

IL GRUPPO SEA

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

MILANO MALPENSA

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

Il Terminal 2 è interamente dedicato a easyJet ed è stato configurato in linea con le caratteristiche di tale tipologia di traffico, consentendo la migliore esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in fino all'imbarco. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.

MILANO MALPENSA CARGO

È il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Si conferma ogni anno polo primario per gli scambi di merci.

MILANO LINATE

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

MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

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

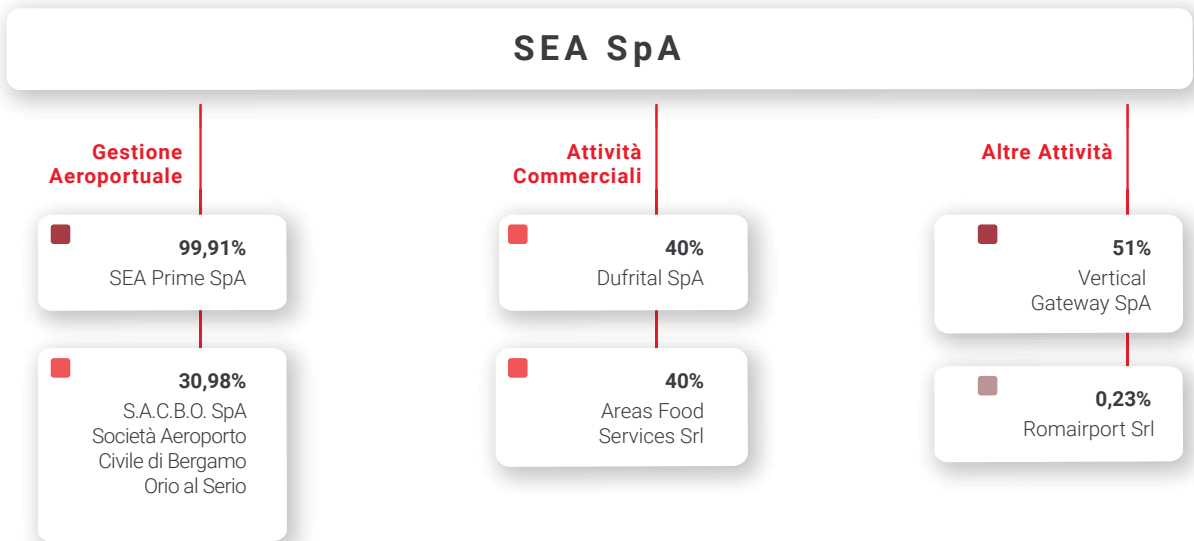


MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI
IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. AL
31 DICEMBRE 2025



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

*Si evidenzia che la partecipazione nella società dnata SpA (ex Airport Handling SpA) è stata ceduta in data 11 febbraio 2025.



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

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

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

Al 31 dicembre 2025 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

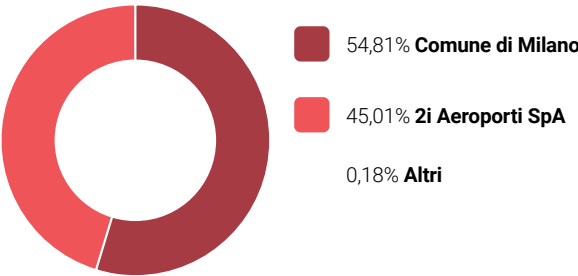
Azionisti pubblici

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

Azionisti privati

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

(*) Titolare di azioni di categoria A



La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" della durata di 5 anni e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è stata mantenuta mediante due ulteriori emissioni obbligazionarie ciascuna di 300 milioni di euro, volte a rifinanziare il rimborso dei prestiti obbligazionari in scadenza completate rispettivamente a ottobre 2020 e a gennaio 2025, entrambe quotate sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).



ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente	Michaela Castelli ⁽⁴⁾
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Armando Brunini
Amministratori	Daniela Mainini ^{(1) (5)} Luca Angelo Allievi ^{(2) (3)} Franco Maria Antonio D'Alfonso ^{(3) (4)} Daniele De Giovanni ⁽²⁾ Roberta Neri ^{(2) (3)}

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente	Simona Vittoriana Cassarà
Sindaci effettivi	Alessandro Cafarelli Stefania Chiaruttini Daniele Angelo Contessi Luigi Di Marco
Sindaci supplenti	Giacomo Alberto Bermone Federica Mantini

SOCIETÀ DI REVISIONE

EY SpA *

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

* Nominata dall'assemblea del 28 aprile 2023

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI
AL 31 DICEMBRE 2025 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2025	2024	Variazione
Ricavi	948.011	880.961	67.050
EBITDA ⁽¹⁾	403.250	350.461	52.789
Risultato operativo	271.244	243.269	27.975
Risultato prima delle imposte	265.155	236.870	28.285
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate	0	(241)	241
Risultato netto del Gruppo	190.563	170.559	20.004

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

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.342.255	1.292.015	50.240
Capitale circolante (B)	(323.061)	(330.680)	7.619
Fondi rischi e oneri (C)	(227.172)	(203.564)	(23.608)
Fondi relativi al personale (D)	(24.374)	(26.161)	1.787
Altri debiti non correnti (E)	(3.014)	0	(3.014)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	764.634	731.610	33.024
Patrimonio netto di Gruppo	438.727	477.128	(38.401)
Patrimonio netto di terzi	211	56	155
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	325.696	254.426	71.270
Totale fonti di finanziamento	764.634	731.610	33.024

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Questi ultimi sono pari al 31 dicembre 2025 rispettivamente a 512.685 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2024).

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

Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	152.434	107.356	45.078

Altri Indicatori

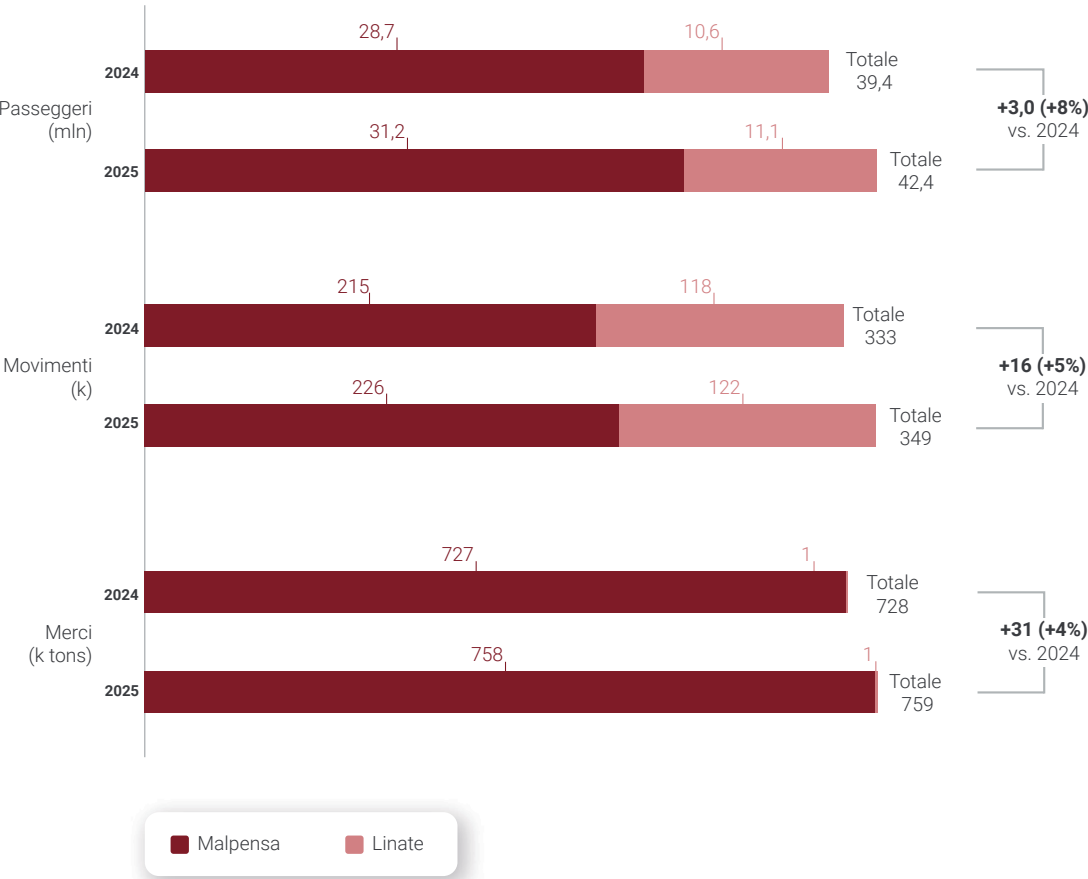
	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024
Numero risorse a fine periodo	2.783	2.689



MilanAirports

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

Dati di traffico 2025 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del 2025 sono confrontati con quelli dell'esercizio 2024.





MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2025

Cessione della partecipazione in dnata SpA (ex Airport Handling SpA)

In data 11 febbraio è stata finalizzata la cessione della partecipazione del 30% di Airport Handling SpA a Dnata Aviation Services Limited. A seguito della cessione la società Airport Handling SpA ha modificato la sua ragione sociale in dnata SpA.

SEA official supporter dei giochi olimpici Milano - Cortina

In data 4 novembre 2025 SEA e Fondazione Milano Cortina hanno firmato un accordo di partnership che

ufficializza il ruolo di SEA come Official Supporter dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026. L'aeroporto di Milano Malpensa è stato la principale porta d'ingresso ai Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali per atleti e team olimpici.

Nuovo impianto fotovoltaico di Linate

Il 30 dicembre 2025 è entrato in esercizio il nuovo impianto fotovoltaico a Linate. Si tratta di un investimento che segna una tappa importante nel percorso di decarbonizzazione dei consumi elettrici e nella strategia di sostenibilità del Gruppo, contribuendo in modo concreto all'obiettivo SEA di zero emissioni nette entro il 2030.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel terzo trimestre 2025 è proseguita la crescita del PIL degli Stati Uniti, sostenuta prevalentemente dai consumi e dagli investimenti legati all'intelligenza artificiale anche in un contesto di mercato molto debole. In Cina continua a registrarsi un calo della domanda interna mentre le esportazioni, in particolare di beni legati alla IA e di semiconduttori, sono in crescita. Nonostante sia stata raggiunta un'intesa commerciale tra Stati Uniti e Cina a fine ottobre, con cui si è limitato l'aumento dei dazi americani, e la Cina abbia rinviato alla fine del 2026 l'applicazione di un regime più restrittivo in relazione alle esportazioni di terre rare, l'incertezza delle politiche commerciali rimane elevata soprattutto sui dazi e sul rischio di nuove imposizioni che potrebbero incidere settori fino ad ora esenti, nonostante la Corte Suprema abbia dichiarato l'illegittimità dei dazi.

Nell'ultimo trimestre del 2025, il PIL dell'area euro è cresciuto a ritmi moderati, sospinto principalmente dal comparto dei servizi, anche se l'incertezza legata alla situazione globale influenza negativamente sia la propensione al consumo delle famiglie sia gli investimenti delle industrie. L'inflazione si attesta attorno al 2% e la BCE non ha provveduto a ulteriori tagli dei tassi.

In Italia il PIL risulta in leggera crescita in tutta la seconda metà del 2025, grazie, in particolare, alla dinamica degli investimenti sostenuti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). I consumi delle famiglie sono sempre frenati dall'incertezza del quadro macroeconomico complessivo.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

L'anno 2025 è stato caratterizzato da un ulteriore rafforzamento dei volumi di traffico gestiti da SEA, con performance positive sia nel segmento dei passeggeri sia in quello delle merci. Il continuo incremento riflette una solida dinamica del mercato del trasporto aereo, in linea con le tendenze di crescita osservate a livello di

sistema aeroportuale nazionale, dove diversi scali hanno raggiunto e superato nuovi record di traffico.

Nel seguito vengono analizzati i principali fenomeni - in prevalenza di natura industriale, socioeconomica e geopolitica - che hanno interessato il trasporto aereo nel corso del 2025 e che contribuiscono alla comprensione dei risultati conseguiti durante l'esercizio.

Sviluppo
dei vettori e
network

Il 2025 è stato caratterizzato da un incremento delle attività da parte di numerosi vettori, operanti sia sui segmenti di breve e medio raggio, sia sul lungo raggio. Tra i vettori low cost operanti in Europa si segnala l'attività incrementale di Ryanair sull'Italia, con l'aggiunta di aeromobili su basi esistenti oltre che con l'apertura di nuove rotte; nel corso del 2025, il vettore ha complessivamente programmato una capacità, in termini di posti offerti, in crescita di oltre il 4% rispetto all'anno precedente¹. A seguito della chiusura della filiale dedicata alle attività nell'area del Golfo, Wizz Air ha rifocalizzato le proprie attività sull'Europa, con un aumento della capacità complessivamente offerta pari al +12% rispetto all'anno precedente. Anche easyJet ha incrementato il proprio operativo, con una crescita dei posti offerti nel 2025 del +3% rispetto al 2024. Nel contempo, l'attività intercontinentale - operata in massima parte da vettori legacy - ha mostrato un'espansione significativa, favorita sia dalle tratte offerte dai vettori europei in collegamento con i rispettivi hub principali - tra cui Air France da Parigi, British Airways da Londra e Iberia da Madrid - sia dai vettori legacy extra europei: tra questi ultimi, si segnala l'incremento di attività schedulata da parte dei vettori nordamericani quali Delta Air Lines, United Airlines e Air Canada, nonché da parte degli operatori del Golfo Persico, quali Etihad Airways, Qatar Airways ed Emirates. In tale contesto, notevole è stato lo sviluppo dei flussi di traffico dall'Europa verso l'Asia (+10% sulla base dei voli programmati) - in particolare Thailandia, Cina, India, Uzbekistan, Vietnam e Giappone - e verso il Medio Oriente (+8%), con riferimento a Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Bahrain e Oman. Si registra inoltre una crescita, seppur più contenuta, dei collegamenti verso le Americhe (+3%).

Flotte dei
vettori e nuovi
ordinativi

A fronte di una domanda di trasporto aereo in continua crescita, numerose compagnie hanno proseguito nelle strategie di potenziamento e ammodernamento delle proprie flotte di aeromobili. Tali interventi mirano non solo a cogliere le crescenti opportunità offerte dal settore, ma anche a garantire una maggiore efficienza operativa, una migliore esperienza di viaggio per i passeggeri e la capacità di soddisfare la domanda di traffico incrementale. A titolo di esempio, nel corso del 2025 il costruttore Airbus ha registrato ordinativi, tra gli altri, da parte di United Airlines (40 unità narrow-body), LOT Polish Airlines (40 narrow-body), Riyadh Air (25 wide-body), Indigo (30 wide-body) e dal Gruppo IAG (21 wide-body). Anche il costruttore statunitense Boeing ha ricevuto diverse nuove commesse, tra cui quelle di Qatar Airways (160 esemplari wide-body), Emirates (65 esemplari wide-body), Korean Air (40 wide-body) e di Japan Airlines (17 narrow-body). Inoltre, nel 2025 varie compagnie, tra cui Emirates, hanno proseguito nei rispettivi piani di ammodernamento degli aeromobili esistenti attraverso l'introduzione di nuove classi di servizio e migliorie tecnologiche.

¹ Fonte | La fonte dei dati di traffico esposti in questo paragrafo è Cirium.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Filiera produttiva e relative criticità	La catena di approvvigionamento del settore aereo ha risentito, anche nel 2025, di una serie di criticità. Oltre al proseguimento delle manutenzioni straordinarie ai motori Pratt-Whitney installati su numerosi esemplari, un difetto ad un software installato su diverse unità della famiglia A320 ha comportato nel mese di novembre 2025 la temporanea, seppur breve, messa a terra di aeromobili per operare i necessari aggiornamenti. Inoltre, nel mese di dicembre Airbus ha aggiornato le stime di consegna per l'anno dopo aver riscontrato dei difetti qualitativi in alcune componenti della fusoliera, che hanno condizionato il processo di produzione degli aeromobili della famiglia A320.
Gestione operativa del traffico aereo	Il settore del trasporto aereo è stato interessato, nel corso dell'anno, da scioperi del personale di volo, del personale di handling e dei controllori del traffico aereo, con impatti significativi su operatività, puntualità ed esperienza dei passeggeri. Alle criticità sindacali si sono aggiunte quelle derivanti da condizioni meteorologiche avverse come temporali e venti forti, che hanno causato limitazioni al traffico e ritardi in diversi scali europei soprattutto nel corso dell'estate. Ulteriori disservizi si sono verificati nel nord Italia alla fine del mese di giugno, a seguito di un guasto al sistema radar dell'area. Nonostante tale contesto, il sistema di gestione del traffico aereo europeo ha conseguito, secondo le rilevazioni di Eurocontrol ² , un tasso di puntualità dei voli in arrivo in miglioramento di oltre 3 punti percentuali rispetto al 2024.
Evoluzione dello scenario di mercato	Nel mese di gennaio 2025 il mercato del trasporto aereo europeo ha visto compiersi il primo passaggio dell'integrazione di ITA Airways nel Gruppo Lufthansa, con l'acquisto di una quota societaria (41%) da parte del Gruppo tedesco. In ambito europeo, il Gruppo Air France-KLM ha annunciato, nel mese di luglio, l'intenzione di acquisire un'ulteriore quota del vettore scandinavo SAS in modo da raggiungere la maggioranza assoluta del capitale sociale. Inoltre, nel mese di agosto è stato raggiunto un accordo per la cessione di una quota di minoranza di Air Europa a Turkish Airlines, soggetto ad approvazione da parte delle Autorità competenti. Nel mercato americano, il Gruppo Air France KLM ha perfezionato nel mese di ottobre l'acquisto di una quota del 2,3% del vettore canadese WestJet, rafforzando la presenza europea nel continente; in Messico, le due principali compagnie low cost, Volaris e Viva Aerobus, hanno raggiunto un accordo per fondersi in un nuovo gruppo.

² Fonte | Eurocontrol data snapshot - gennaio 2026



Contesto
geopolitico

Le persistenti tensioni geopolitiche hanno continuato, anche nel 2025, a condizionare l'operatività dei vettori: il conflitto tra Federazione Russa e Ucraina ha comportato il mantenimento della chiusura degli spazi aerei ai vettori europei. Nel corso dell'anno, la stabilità operativa del traffico aereo nell'area mediorientale è stata compromessa dal perdurare del conflitto tra Israele e Hamas, con ripercussioni sulla regolarità dei voli nella regione: una situazione più stabile è stata raggiunta con l'accordo di tregua del mese di ottobre. A maggio, un'escalation di tensioni tra India e Pakistan ha comportato l'imposizione di restrizioni temporanee agli spazi aerei di entrambi i Paesi, obbligando le compagnie aeree coinvolte a rivedere i propri piani di volo. Successivamente, nel mese di giugno, l'apertura di un nuovo fronte militare tra Israele e Iran ha portato alla restrizione temporanea degli spazi aerei di Israele, Iran, Iraq e di una porzione dei Paesi circostanti, con la conseguente sospensione dei collegamenti da e per l'area da parte di numerosi vettori internazionali. Infine, l'introduzione di nuove politiche commerciali da parte degli Stati Uniti ha generato ulteriori elementi di incertezza nello scenario economico globale, incidendo sulle prospettive delle imprese e dei consumatori.

Lo scenario di crescita del traffico sopra descritto ha caratterizzato il sistema aeroportuale internazionale nel suo complesso: nei primi 11 mesi dell'anno, il campione dei 1.232 aeroporti membri di ACI World ha servito 7,5 miliardi di passeggeri, registrando un incremento del +3% rispetto al 2024³. L'analisi del traffico per area geografica evidenzia tuttavia dinamiche di sviluppo differenti tra i principali mercati: in particolare, rispetto ai primi undici mesi dell'anno precedente l'Africa ha incrementato i passeggeri gestiti del +9%, il Medio Oriente del +7%, l'Asia e il Centro/Sud America del +5%, l'Europa del +4%; il Nord America ha registrato una flessione del -1% rispetto al 2024. Nello stesso periodo (gennaio-novembre), gli aeroporti italiani hanno registrato un incremento dei passeggeri del +5% rispetto al 2024.

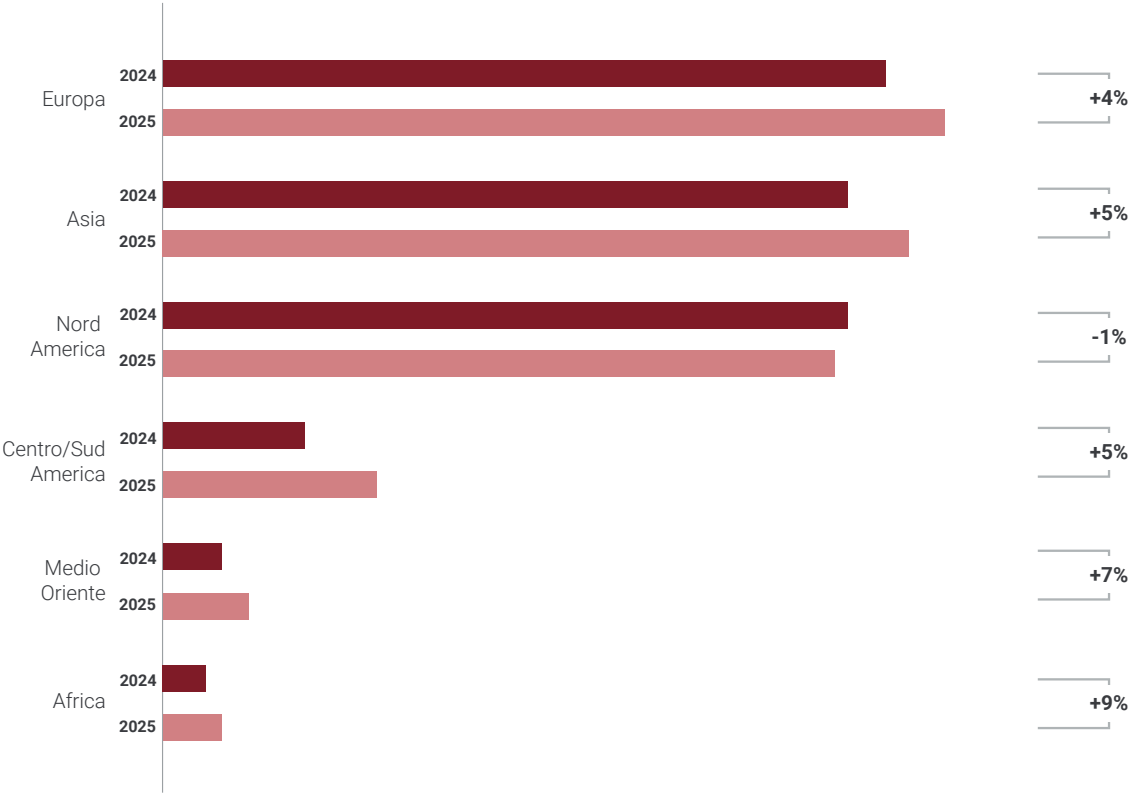
³ Dato relativo ad un campione di 1.232 aeroporti mondiali (fonte | ACI World Pax Flash report - novembre 2025)



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Andamento traffico per area geografica 2025 vs. 2024 [gennaio-novembre]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi undici mesi del 2025 sono state movimentate a livello globale circa 101 milioni di tonnellate di merci⁴. Gli aeroporti con il maggior traffico si collocano in Asia e Nord America: nei primi undici mesi emergono Hong Kong (4,6 milioni di tonnellate processate), Shanghai (3,7 milioni di tonnellate) e Anchorage (3,4 milioni di tonnellate). I volumi registrati nel 2025 rappresentano una variazione del +2% rispetto allo stesso periodo del 2024: nonostante le discontinuità osservate nelle politiche economiche di diversi partner commerciali, il sistema aeroportuale mondiale ha comunque gestito quantitativi di merce in crescita rispetto all'anno precedente.

Per quanto concerne la business and general aviation, nel corso del 2025 tale segmento ha registrato in Europa una crescita dei movimenti del +1% rispetto al 2024. I principali mercati europei per volumi di aviazione generale gestiti sono stati la Francia con 123 mila movimenti in partenza (+1% nel confronto con il 2024), il Regno Unito con 105 mila movimenti in partenza (+1% rispetto al 2024), la Germania con 84 mila movimenti in partenza (in riduzione del -3% rispetto al 2024) ed infine l'Italia con 82 mila movimenti in partenza (+7,5% rispetto al 2024)⁵.

⁴Dato relativo ad un campione di 954 aeroporti mondiali (fonte | ACI World Freight Flash report - novembre 2025)

⁵Fonte | WingX Business Aviation Global Monitor All Regions - dicembre 2025



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Nuovo periodo regolatorio 2024-2028

Contratto di Programma

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

A tal proposito, nel 2025 sono proseguite le attività propedeutiche alla sottoscrizione del Contratto di Programma relativo al periodo regolatorio 2024-2028. Nel corso della seconda parte dell'esercizio, infatti, il Piano degli Interventi è stato oggetto di aggiornamenti ed integrazioni, con particolare riferimento al Piano degli Investimenti e al Piano della Qualità, determinando conseguentemente un adeguamento del relativo Piano Economico Finanziario.

Una volta che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti avrà emanato la Delibera di conformità definitiva sulla proposta tariffaria, sarà possibile procedere alla firma del Contratto di Programma 2024-2028. Nel frattempo, in attesa della sua conclusione formale, SEA prosegue nell'esecuzione degli investimenti facendo riferimento al Contratto di Programma in fase di sottoscrizione ed alle autorizzazioni rilasciate da ENAC per le diverse iniziative. Parallelamente, continua a operare per il raggiungimento dei KPI previsti nel Piano della Qualità e della Tutela Ambientale.

Periodo tariffario

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Convenzionale tra ENAC e SEA in data 21 novembre 2024 e dell'ottenimento dell'autorizzazione all'applicazione di tariffe di sistema nel mese di dicembre 2024 (cfr. Delibera ART 192/2024), SEA ha:

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

- avviato il 7 marzo 2025, in ottemperanza alla Delibera n. 36 del 6 marzo 2025 dell'Autorità, la procedura di consultazione con gli utenti aeroportuali relativa alla proposta di revisione dei diritti aeronautici per il periodo 2024-2028.

La procedura di consultazione si è articolata in quattro audizioni pubbliche (7, 11, 15 e 28 aprile 2025), nel corso delle quali SEA ha illustrato la proposta tariffaria con la finalità di raccogliere dagli utenti aeroportuali osservazioni e contributi sui vari temi trattati, in linea con i principi di trasparenza e partecipazione previsti dai modelli di regolazione ART.

Il nuovo sistema tariffario sviluppato da SEA si basa su una strategia orientata a tre obiettivi principali: favorire uno sviluppo sostenibile del traffico aereo, ottimizzare l'uso della capacità infrastrutturale di ciascun aeroporto e rafforzare la competitività del sistema aeroportuale milanese. Tra le novità più rilevanti figurano l'introduzione delle tariffe di sistema, una nuova struttura dei diritti di approdo e partenza, che integra componenti legate al rumore e alle emissioni (le cosiddette *green charges*) e l'eliminazione del diritto di imbarco/sbarco merce.

Tenendo conto delle osservazioni emerse nelle prime tre audizioni, SEA, in data 28 aprile 2025, ha presentato in consultazione una nuova proposta che recepisce diverse richieste degli utenti, tra le quali - la più rilevante - quella di distribuire il recupero delle perdite Covid previsto dall'Accordo Convenzionale su due periodi regolatori. La proposta riformulata ha ottenuto l'85% di voti favorevoli da parte dei vettori partecipanti, rappresentanti il 71% delle WLU complessive di Linate e Malpensa. La proposta di revisione dei diritti aeronautici approvata dagli utenti prevedeva, in riferimento all'annualità 2025 ed in confronto rispetto al 2019, un incremento dei ricavi unitari a passeggero del +6% per Linate ed una riduzione del -15% per Malpensa.

In data 30 aprile 2025, a conclusione della procedura di consultazione, SEA ha trasmesso all'Autorità tutta la documentazione relativa alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali e, contestualmente, ha comunicato alla IATA i nuovi corrispettivi da applicare dal 1° luglio 2025, nelle more della Delibera autorizzativa dell'Autorità.

In data 2 luglio 2025, l'Autorità ha emanato la Delibera n. 109/2025, subordinando la conformità della proposta definitiva all'applicazione di specifici correttivi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

In data 31 luglio 2025, SEA, in occasione della pubblicazione del Documento Informativo Annuale per il monitoraggio delle tariffe 2026, ha presentato un aggiornamento della proposta tariffaria volta a recepire i correttivi previsti dalla Delibera 109/2025. Nel mese di dicembre 2025, l'Autorità ha richiesto ulteriori chiarimenti e integrazioni documentali, ai quali SEA ha fornito puntuale riscontro. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti non ha ancora emanato la Delibera di conformità definitiva.

Monitoraggio annuale

Il 22 ottobre 2025 si è tenuta presso l'aeroporto di Milano Malpensa l'audizione annuale con gli utenti degli scali di Malpensa e Linate con l'obiettivo di fornire un aggiornamento sugli elementi che hanno determinato l'adeguamento annuale dei diritti aeroportuali nel periodo tariffario in corso e, in particolare, sulla definizione dei corrispettivi per il 2026 (investimenti e parametri di qualità/ambiente).

Successivamente all'audizione, SEA ha notificato alla IATA il livello dei diritti aeroportuali relativi all'esercizio 2026, divenuti efficaci a decorrere dal 1° gennaio 2026.

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

Il corrispettivo per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) è soggetto alla regolazione e alla vigilanza dell'ENAC, Ente responsabile dell'applicazione del connesso Regolamento comunitario e competente per la definizione di tale tariffa a livello nazionale. La metodologia per la definizione annuale del corrispettivo è disciplinata dalle Linee Guida ENAC ("Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di consultazione tra gestore e utenti") pubblicate nel 2018.

In data 22 ottobre 2025, SEA ha sottoposto in consultazione agli utenti aeroportuali di Milano Malpensa e Milano Linate la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio PRM per l'esercizio 2026.

Esiti della consultazione:

- Aeroporto di Milano Malpensa | gli utenti hanno espresso voto favorevole alla proposta tariffaria e ENAC, con comunicazione del 29 gennaio 2026, ha stabilito il livello del corrispettivo PRM, pari a euro 1,73 per passeggero in partenza - decorrenza 31 marzo 2026.
- Aeroporto di Milano Linate | gli utenti hanno espresso voto contrario alla proposta di aggiornamento del corrispettivo. SEA ha presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'attività istruttoria sulla definizione del corrispettivo in parola. ENAC con comunicazione del 3 marzo 2026, ha stabilito il livello del corrispettivo PRM, pari a euro 1,16 per passeggero in partenza - decorrenza 3 maggio 2026.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Il Regolamento UE 2017/2226 prevede la registrazione in un sistema europeo centralizzato denominato "Entry/Exit System", gestito dalla Polizia di Frontiera, degli ingressi e delle uscite di tutti i cittadini non-europei che attraversano le frontiere dei Paesi dello spazio Schengen, mediante inserimento dei relativi dati personali, informazioni del documento di viaggio e dati biometrici (di seguito, "EES"). La scadenza per rendere operativo il sistema, inizialmente fissata alla fine di settembre 2022 è stata prorogata alla fine di maggio 2023. Successivamente al 10 novembre 2024 e da ultimo, con il Regolamento UE 2025/1534 del 18 luglio 2025 è stata prevista l'entrata in vigore dell'EES a partire dal 12 ottobre 2025, con un'implementazione immediata, ma al contempo graduale e per fasi, entro il 31 marzo 2026, come previsto dal regolamento UE 2025/1534.

In data 12 ottobre 2025 sono dunque stati attivati i Chioschi presso gli aeroporti gestiti da SEA.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI,
PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel corso del 2025 il sistema aeroportuale di Milano gestito da SEA ha raggiunto il volume record di 42,3 milioni di passeggeri di aviazione commerciale, in crescita del +8% rispetto al 2024.

L'attività cargo, nei mesi da gennaio a dicembre 2025, ha movimentato 759 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, in crescita del +4% rispetto all'anno precedente.

L'aviazione generale ha registrato 35,9 mila movimenti durante il 2025, con una crescita del +4% rispetto al 2024.

Aviazione Commerciale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
Passeggeri [k]	42.298	39.335	2.963	+8%
Linate	11.076	10.599	478	+5%
Malpensa	31.222	28.736	2.486	+9%
Merci [k ton]	759,4	728,0	31,4	+4%
Linate	1,0	1,4	-0,4	-28%
Malpensa	758,4	726,6	31,8	+4%
Movimenti [k]	312,7	298,2	14,5	+5%
Linate	93,2	90,8	2,4	+3%
Malpensa	219,5	207,4	12,2	+6%
di cui Passeggeri	195,4	182,8	12,6	+7%
di cui Cargo	24,2	24,6	-0,4	-2%

Aviazione Generale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	35,9	34,4	1,5	+4%
Linate	29,1	27,2	1,9	+7%
Malpensa	6,8	7,1	-0,3	-5%
Tonnellate [k]	638,4	605,0	33,4	+6%
Linate	511,4	465,1	46,3	+10%
Malpensa	127,0	140,0	-13,0	-9%
Passeggeri [k]	67,5	64,4	3,1	+5%
Linate	54,6	50,6	4,0	+8%
Malpensa	12,9	13,8	-0,9	-7%

Passeggeri in arrivo e partenza

Merci in import ed export

Rispetto al 2024, la crescita dei passeggeri registrata a livello di sistema aeroportuale (Linate e Malpensa), pari a +3,0 milioni di passeggeri, è stata generata per circa il 70% dall'incremento dei movimenti e per la restante parte da migliori performance in termini di posti disponibili a movimento e riempimento degli aeromobili.

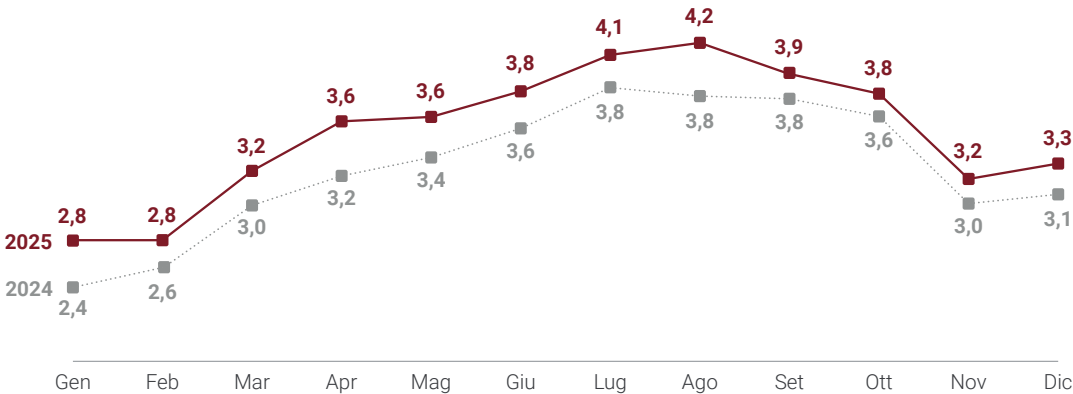
Il grafico seguente mostra il traffico passeggeri di aviazione commerciale per mese, confrontato con i valori registrati nel corso del 2024. Si segnala che il mese di agosto ha rappresentato un record storico in termini di volumi di traffico gestiti in un singolo mese.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



% 2025 vs. 2024

+13% +7% +7% +12% +8% +7% +6% +10% +5% +4% +6% +7%

AVIAZIONE COMMERCIALE

Malpensa

Nel 2025 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 31,2 milioni di passeggeri, in crescita del +9% rispetto al 2024: tale risultato qualifica l'aeroporto come il primo per crescita tra i membri ACI Europe della medesima categoria⁶. L'incremento dei passeggeri rispetto all'anno precedente può essere attribuito ai maggiori movimenti operati dalle compagnie aeree, riconducibili all'attivazione di nuove frequenze o destinazioni; ha contribuito a tale risultato anche la maggiore dimensione degli aeromobili utilizzati (in termini di posti disponibili a movimento): la macchina media nel corso del 2025 ha raggiunto i 199 posti/macchina, aumentando così di tre posti la capienza rispetto al 2024. Il coefficiente di riempimento medio, pari all'81%, risulta allineato a quanto registrato nel corso del precedente esercizio, con un incremento di +0,2 punti percentuali.

Complessivamente il numero dei movimenti passeggeri, pari a 195,4 mila, è aumentato del +7% rispetto all'esercizio 2024.

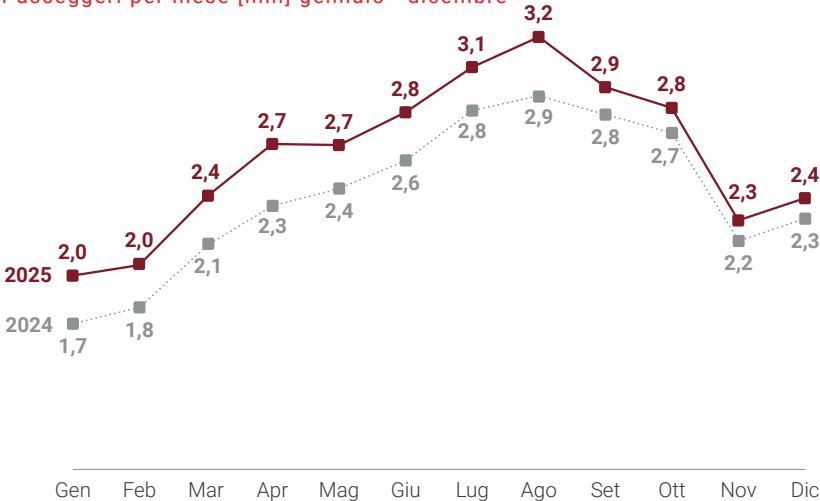
⁶ Fonte: ACI Europe, nota stampa del 5 febbraio 2026 ("2025 all about traffic resilience as Europe's airports welcomed an additional 100 million passengers"). Malpensa rientra nella categoria dei "Mega airports" (25-40 milioni di passeggeri).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



	 Posti a Movimento	 Load Factor
2024	196	81%
2025	199	81%

Nel 2025 la distribuzione per area geografica dei passeggeri gestiti conferma la spiccata vocazione dell'aeroporto al traffico internazionale, che rappresenta l'85% dei volumi. Le destinazioni di lungo raggio raggiungono un quinto del traffico passeggeri totale (+1% vs. 2024); risultano invece costanti, rispetto al 2024, le quote attribuite ai segmenti extra Europe e domestico (rispettivamente pari al 20% e al 15%), mentre il traffico di area Europe registra una flessione di 1 punto percentuale.

L'incremento dei passeggeri gestiti è attribuibile a tutti i segmenti di mercato: sulle destinazioni di breve e medio raggio, è degno di nota l'aumento dell'attività dei vettori low cost operanti presso lo scalo, che ha riguardato sia l'apertura di nuovi collegamenti sia l'aumento di frequenze su destinazioni già servite. A titolo esemplificativo, easyJet ha avviato collegamenti verso gli aeroporti di Parigi Orly, Amburgo e Düsseldorf, oltre ad avere incrementato le frequenze su Keflavik e Sharm el-Sheikh; Ryanair ha attivato nuove destinazioni quali Pescara, Bratislava, Göteborg, Madeira e Plovdiv; infine, Wizz Air ha potenziato l'operatività su Chişinău e Varsavia oltre ad avere attivato i nuovi collegamenti su Siviglia, Alicante, Glasgow e Braşov. Inoltre, diversi vettori legacy hanno avviato nuove destinazioni o frequenze nel corso dell'anno: si segnalano, tra gli altri, Condor su Francoforte, MedSky su Tripoli, Croatia Airlines su Zagabria e Transavia su Parigi Orly. Per quanto concerne, invece, il segmento intercontinentale di lungo raggio, l'aumento del traffico passeggeri rispetto al 2024 è stato favorito tra l'altro dalle frequenze incrementali introdotte da Cathay Pacific su Hong Kong, LATAM su San Paolo del Brasile, Emirates su Dubai ed Etihad su Abu Dhabi. Inoltre, nel corso del 2025 il portafoglio di destinazioni di lungo raggio offerte da Malpensa è stato arricchito dall'attivazione a partire dalla IATA Summer dei nuovi collegamenti diretti con Philadelphia (da parte di American Airlines), Boston (Delta Air Lines), Shanghai (China Eastern Airlines) e Hanoi (Vietnam Airlines): di queste, due destinazioni sono state confermate anche per la stagione Winter.

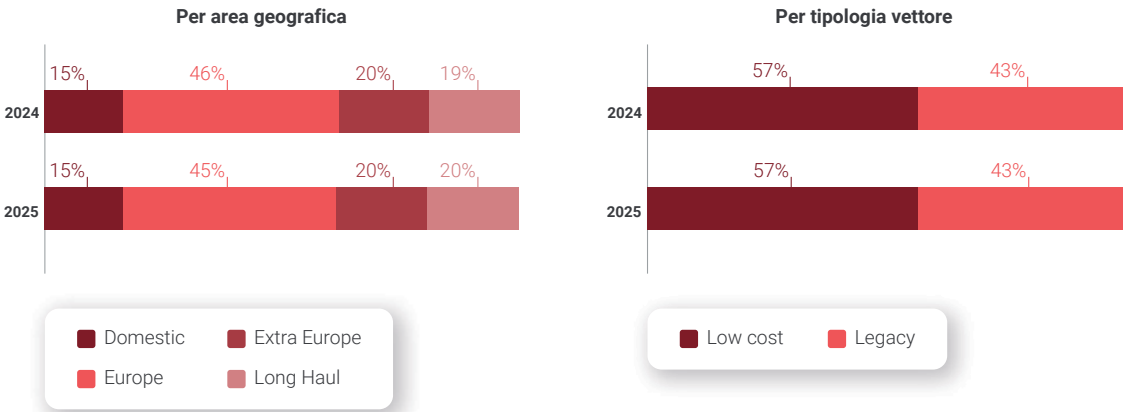
Dal punto di vista della distribuzione del traffico per tipologia di vettore, le quote risultano invariate rispetto al 2024, con una prevalenza di traffico operato da vettori low cost.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre



Linate

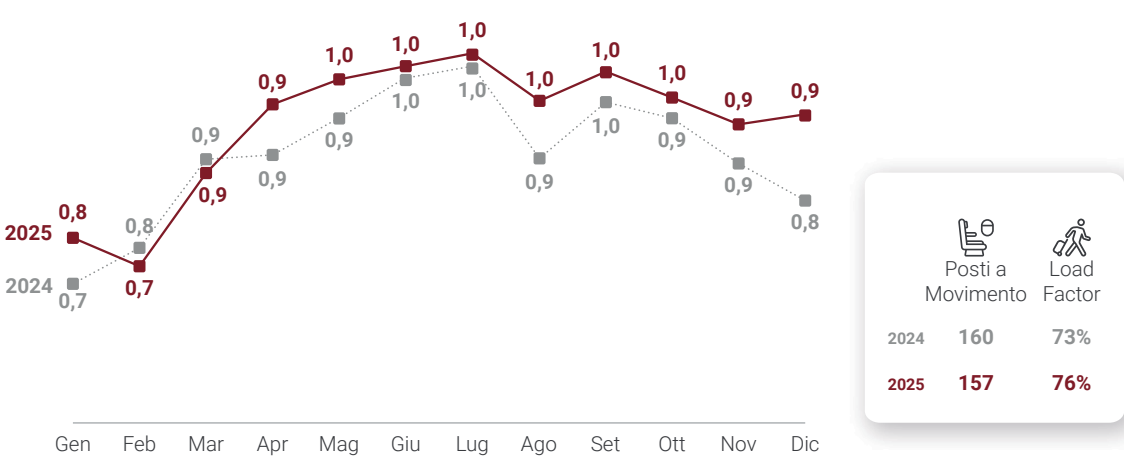
Nel 2025 dall'aeroporto di Linate sono transitati 11,1 milioni di passeggeri, in crescita del +5% rispetto al 2024.

La dimensione media degli aeromobili, in termini di posti disponibili a movimento, che hanno operato nel 2025 è stata pari a 157 posti/macchina, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di -3 posti/macchina. Tale dinamica è stata più che controbilanciata dal coefficiente di riempimento medio degli aeromobili (load factor), che nel 2025 è stato pari al 76%, in aumento di ca. +3 p.p. rispetto al 2024.

Il maggior numero di movimenti operati dai vettori, unitamente ad un migliore riempimento degli aeromobili, ha permesso di raggiungere un numero di passeggeri a movimento pari a 119, in crescita di +2% rispetto al 2024.

Nel complesso, i movimenti gestiti a Linate sono stati 93,2 mila, in aumento del +3% rispetto al medesimo periodo del 2024.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



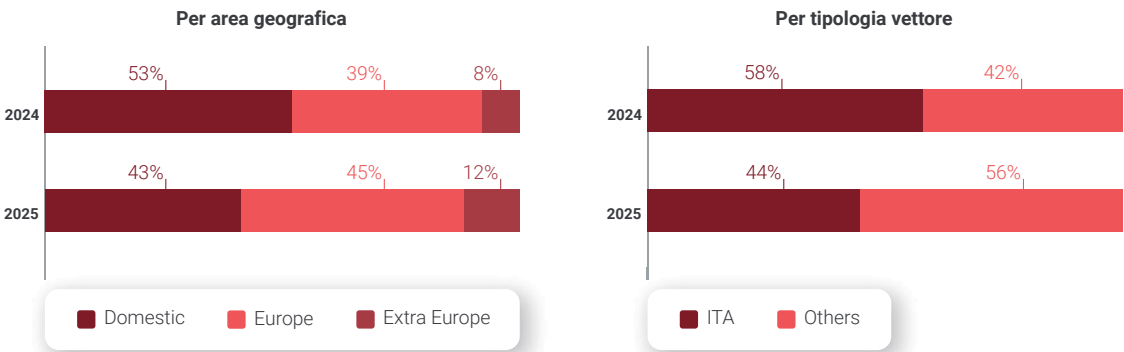
Dall'aeroporto di Linate sono operati diversi servizi in regime di continuità territoriale. In tal senso, rispetto alla situazione di fine 2024 non sono intervenute variazioni in merito all'operatività dei collegamenti con la Sardegna: Aeroitalia ha gestito i voli da e per Cagliari ed Olbia, mentre ITA Airways ha assicurato l'operativo con la città di Alghero. Si segnala invece l'ingresso, a partire dalla IATA Winter Season 2025-2026, del vettore danese DAT sulla tratta Milano Linate - Ancona, servita nei mesi precedenti da SkyAlps. Il portafoglio di destinazioni offerte in regime di PSO (Public Service Obligation) include infine l'operativo di ITA Airways da e per Trieste, i collegamenti stagionali per l'isola d'Elba offerti da Small Fly ed il nuovo servizio da e per Comiso offerto da Aeroitalia a partire dalla IATA Winter Season 2025-2026.

Tra le principali discontinuità che hanno interessato l'aeroporto nel 2025 si segnalano gli effetti derivanti dalla nuova configurazione societaria di ITA Airways, principale vettore operante a Milano Linate. Nel gennaio 2025 si è infatti conclusa con esito positivo la prima fase del processo di acquisizione da parte del Gruppo Lufthansa, subordinata al rispetto dei *remedies* imposti dalla Commissione europea. Tra questi figura il ridimensionamento delle attività di ITA Airways a Linate: con l'avvio della IATA Summer 2025 il vettore ha quindi ceduto circa 30 slot giornalieri a easyJet, che li gestisce come *remedy taker* nell'ambito dell'accordo. Ulteriori slot sono stati trasferiti al Gruppo IAG e al Gruppo Air France-KLM.

Questi cambiamenti hanno determinato un riassetto delle quote di mercato tra i vettori e una maggiore diversificazione dell'offerta di destinazioni operate da Linate, con l'attivazione di nuovi collegamenti internazionali da parte di easyJet, tra cui Lisbona, Edimburgo e Manchester. Di conseguenza, nel 2025 il segmento domestico si è attestato al 43% del totale dei passeggeri gestiti, pari ad una variazione di -10 p.p. rispetto all'anno precedente; la quota di traffico internazionale (Europe ed extra Europe) ha registrato un incremento di pari valore. Si ricorda che il traffico identificato come "extra Europe" servito da Linate fa riferimento alle destinazioni site nel Regno Unito.

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 44% di share nel 2025, in riduzione rispetto al 2024 di -14 punti percentuali.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre





MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

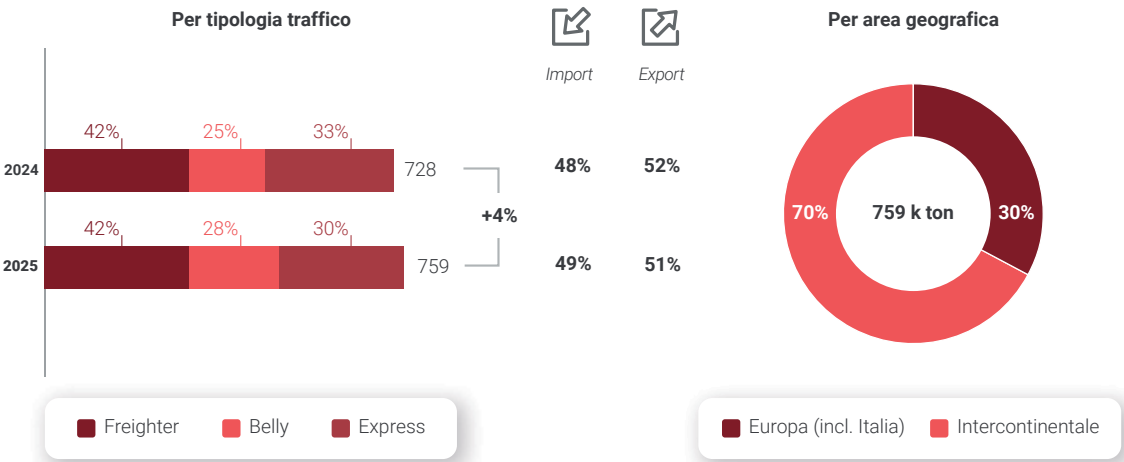
Cargo

Nel corso dell'esercizio 2025 il comparto cargo ha processato complessivamente 759 mila tonnellate di merce, con una crescita del +4% rispetto al 2024. Tale risultato, che rappresenta un record storico, è stato conseguito con il contributo sia del segmento all-cargo - che comprende i servizi dedicati esclusivamente al trasporto merce, includendo traffico espresso e voli freighter - sia del segmento belly, ovvero sia la componente di merce trasportata su voli dedicati al trasporto passeggeri.

I movimenti all-cargo operati nel 2025 sono stati 24,2 mila, in flessione del -2% rispetto al 2024. Le merci trasportate dal comparto risultano invece pressoché allineate agli stessi livelli dell'anno precedente, in termini di volume trasportato. Tuttavia, si osserva un diverso mix di traffico: la riduzione del segmento express è stata infatti compensata dalla crescita dei vettori freighter. Ciò determina un incremento del trasportato medio a movimento del comparto, che si attesta a 22,5 tonnellate/movimento (+2% rispetto al 2024). Nel corso del 2025 nuovi operatori - tra questi Camex e GeoSky- hanno avviato le proprie attività a Malpensa.

Infine, è rilevante segnalare la crescita (+17%) dei volumi trasportati da aeromobili a configurazione mista ("belly"), favorita dallo sviluppo dei collegamenti verso destinazioni di medio e lungo raggio. Il segmento incrementa così la propria incidenza sul totale delle merci trasportate raggiungendo il 28% di share, con una progressione di +3 punti percentuali sul 2024.

Merci [k ton] gennaio - dicembre



Nel corso del 2025 si è raggiunto un sostanziale equilibrio tra le componenti di import ed export, rispettivamente pari al 49% e al 51% del totale. A livello nazionale, la quota di mercato⁷ delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA risulta essere pari al 63% del totale del trasportato per via aerea.

⁷ Fonte | Assaeroporti/Aeroporti2030: quota di mercato calcolata sulla base dei dati di traffico progressivi a dicembre 2025



AVIAZIONE GENERALE

Nel corso del 2025, SEA Prime ha gestito complessivamente 35,9 mila movimenti di aviazione generale, in crescita del +4% rispetto al 2024; il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 638,4 mila tonnellate, risulta in aumento del +6% rispetto all'anno precedente. La dimensione media degli aeromobili si attesta a 17,8 tonnellate/macchina, pari al +1% rispetto al 2024 (17,6 tonnellate).

I volumi di traffico gestiti sono stati influenzati positivamente, come di consueto, dagli eventi di richiamo internazionale: il maggior numero di movimenti è stato registrato nella settimana del Gran Premio di Formula 1 di Monza e nel periodo della Women Fashion Week.

Lo scalo di Milano Linate Prime - primo per l'aviazione generale in Italia e terzo in eurozona - ha gestito 29,1 mila movimenti nel 2025, in aumento del +7% rispetto al 2024; nello stesso periodo, lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 6,8 mila movimenti, in diminuzione del -5% rispetto all'anno precedente.

Il numero dei passeggeri transitati dagli aeroporti di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 67,5 mila, risulta in aumento del +5% rispetto al precedente esercizio.

Aviazione Generale

	2025	2024	Δ abs	Δ%
Movimenti [k]	35,9	34,4	1,5	+4%
Linate	29,1	27,2	1,9	+7%
Malpensa	6,8	7,1	-0,3	-5%
Tonnellate [k]	638,4	605,0	33,4	+6%
Linate	511,4	465,1	46,3	+10%
Malpensa	127,0	140,0	-13,0	-9%
Passeggeri [k]	67,5	64,4	3,1	+5%
Linate	54,6	50,6	4,0	+8%
Malpensa	12,9	13,8	-0,9	-7%

Conto economico

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2025 è variato rispetto al 31 dicembre 2024, a seguito della cessione, perfezionata nel mese di febbraio 2025, della partecipazione del 30% del capitale sociale di dnata SpA (ex Airport Handling SpA) alla controllante dnata. Nel 2024 si era provveduto a riclassificare nella riga Risultato delle attività destinate alla vendita/cesstate la partecipazione valutata al fair value a seguito del raggiungimento, a dicembre 2024, dell'accordo per la cessione.

(in migliaia di euro)	2025	2024	Variazione	Var % 2025/2024
Ricavi di gestione	876.810	823.078	53.732	6,5%
Ricavi per lavori su beni in concessione	71.201	57.883	13.318	23,0%
Totale ricavi	948.011	880.961	67.050	7,6%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	173.342	191.408	(18.066)	(9,4%)
Altri costi di gestione	304.248	284.417	19.831	7,0%
Totale costi di gestione	477.590	475.825	1.765	0,4%
Costi per lavori su beni in concessione	67.171	54.675	12.496	22,9%
Totale costi	544.761	530.500	14.261	2,7%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	403.250	350.461	52.789	15,1%
Accantonamenti e svalutazioni	4.410	5.256	(846)	16,1%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	58.212	32.912	25.300	76,9%
Ammortamenti	69.384	69.024	360	0,5%
Risultato operativo	271.244	243.269	27.975	11,5%
Proventi (oneri) da partecipazioni	14.839	16.101	(1.262)	(7,8%)
Oneri (Proventi) finanziari netti	20.928	22.500	(1.572)	7,0%
Risultato prima delle imposte	265.155	236.870	28.285	11,9%
Imposte dell'esercizio	74.652	66.065	8.587	13,0%
Risultato netto da attività in funzionamento	190.503	170.805	19.698	11,5%
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cesstate	0	(241)	241	100,0%
Risultato di pertinenza dei terzi	(60)	5	(65)	(1300,0%)
Risultato del Gruppo	190.563	170.559	20.004	11,7%

⁽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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

L'EBITDA dell'esercizio 2025 ammonta a 403.250 migliaia di euro, in incremento rispetto a 350.461 migliaia di euro registrati nel 2024.

I risultati dell'esercizio includono alcune componenti non ricorrenti: la sopravvenienza attiva già contabilizzata nel primo semestre 2025 a seguito del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale e gli oneri straordinari sostenuti per la demolizione di un fabbricato, propedeutica alla realizzazione del nuovo Airport District a Linate.

L'esercizio 2024 includeva invece, tra i ricavi non ricorrenti, un premio in denaro riconosciuto ai dipendenti dal fondo infrastrutturale Ardian come gesto di apprezzamento per i risultati conseguiti dall'azienda, in occasione della vendita ad Asterion della quota detenuta in 2i Aeroporti. Tale contributo trovava integrale contropartita nei costi, generando un impatto neutro sull'EBITDA.

Al netto di tali impatti non ricorrenti, l'EBITDA 2025 è pari a 392.655 migliaia di euro e risulta in incremento rispetto al precedente esercizio (+42.194 migliaia di euro). La positiva performance dell'EBITDA è prevalentemente determinata dall'aumento dei volumi di traffico gestiti e dallo sviluppo dei ricavi non aviation, che hanno beneficiato anche dell'apertura delle nuove boutique di Louis Vuitton e Dior al terminal 1 di Malpensa, avvenuta nel secondo semestre dell'anno. Tali dinamiche positive sono state parzialmente compensate dall'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali mediamente inferiori a quelle precedentemente applicate, dai maggiori costi relativi al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di categoria, dall'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali e dall'aumento dei prezzi delle commodities energetiche.

Il risultato operativo (EBIT) del periodo ammonta a 271.244 migliaia di euro (+27.975 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024).

Per effetto delle dinamiche sopra esposte il Risultato del Gruppo è pari a 190.563 migliaia di euro (170.559 migliaia di euro nell'esercizio 2024).

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione dell'esercizio 2025 ammontano a 876.810 migliaia di euro e registrano un incremento di 53.732 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024. I ricavi del precedente esercizio includevano un provento straordinario di 4.104 migliaia di euro relativo al bonus erogato ai dipendenti sopra descritto. Al netto di tale componente non ricorrente l'incremento dei ricavi risulta pari a +57.836 migliaia di euro. Di seguito sono illustrati i principali fenomeni che hanno determinato tale performance.

I ricavi da **Aviazione commerciale passeggeri**, che includono la vasta gamma di servizi aviation e non aviation forniti a compagnie aeree e passeggeri presso gli scali di Linate e Malpensa, ammontano a 745.895 migliaia di euro. Tali attività registrano un incremento di +52.200 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024 dovuto in prevalenza alla crescita del traffico gestito. La componente aviation è stata impattata negativamente dall'entrata in vigore, a partire dal 1° luglio, dalle nuove tariffe aeroportuali (cfr. quanto già illustrato nella sezione "Quadro normativo e regolamentare di riferimento"). Invece, la componente non aviation, che comprende le attività retail e la gestione diretta di parcheggi e sale VIP, ha evidenziato una crescita dovuta, oltre che all'andamento del traffico, alle iniziative realizzate dal management, quali, ad esempio, l'apertura di nuovi punti vendita, l'ampliamento o l'apertura di sale VIP e le attività di revenue management in ambito parcheggi.

I ricavi da **Aviazione commerciale cargo**, che includono i servizi aviation e non aviation forniti agli operatori cargo (concentrati in prevalenza presso la Cargo City di Malpensa), ammontano a 53.523 migliaia di euro. Nel 2025 tali attività hanno evidenziato una riduzione di -1.453 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per l'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali, i cui effetti sono solo parzialmente compensati dai migliori risultati delle attività non regolate.

I ricavi da **Aviazione generale**, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate e presso il terminal



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

dell'aeroporto di Malpensa, ammontano a 28.459 migliaia di euro nell'anno. Tali ricavi registrano un incremento di +5.196 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio sia per il maggiore traffico gestito, sia per l'impatto positivo dell'entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali.

I ricavi da **altri business**, che includono principalmente la fornitura di servizi operativi, ICT e amministrativi ad alcuni clienti aeroportuali e la gestione dei parcheggi presso altri scali, ammontano a 48.933 migliaia di euro. Tali ricavi registrano un incremento di +1.893 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 57.883 migliaia di euro nell'esercizio 2024 a 71.201 migliaia di euro nell'esercizio 2025. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiori di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un general constructor terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione dell'esercizio 2025 sono pari a 477.590 migliaia di euro, in crescita di 1.765 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024. Tali costi includono, quanto precedentemente menzionato, ovvero: (a) la sopravvenienza attiva relativa al minor costo del lavoro stanziato per gli esercizi 2023 e 2024 (11.538 migliaia di euro) evidenziatasi nel mese di giugno 2025 in conseguenza dell'esito della negoziazione del nuovo CCNL e (b) costi non ricorrenti destinati alla demolizione di un parcheggio multipiano a Linate, nel contesto del progetto di riqualifica dell'area antistante l'Idroscalo. I costi dell'esercizio 2024 includevano, invece, 4.104 migliaia di euro relativi al premio in denaro erogato ai dipendenti e che trovava integrale contropartita nei ricavi.

I costi operativi sopra menzionati sono così composti:

- **costo del lavoro**: pari a 173.342 migliaia di euro, 184.880 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti innanzi descritte. Quest'ultimo valore si confronta con il valore di 187.304 migliaia di euro nel precedente esercizio. Nel confronto con il 2024 è opportuno considerare che tale esercizio incorporava uno stanziamento relativo all'incremento del nuovo CCNL superiore rispetto all'accordo

sottoscritto a giugno 2025 di 7.368 migliaia di euro. L'esercizio 2025 è inoltre caratterizzato da maggiori costi riconducibili sia all'incremento di organico, sia all'entrata a regime del premio di risultato e delle iniziative di welfare avviate nel corso dell'esercizio precedente.

L'organico medio dell'esercizio, pari a 2.596 Full Time Equivalent (FTE), è risultato superiore di 40 unità (+1,6%) rispetto al 2024. Tale incremento è conseguente al maggiore traffico gestito, alla parziale internalizzazione di attività in precedenza erogate da personale esterno e all'ampliamento del perimetro di attività (ad esempio per l'apertura di nuove sale VIP), in parte bilanciato dalla riduzione di organico per effetto del piano di pensionamenti anticipati avviato a fine 2022.

- **altri costi di gestione**, pari a 304.248 migliaia di euro, 303.306 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti già menzionate. Tale valore si confronta con 284.417 migliaia di euro del precedente esercizio e registra una crescita di +18.889 migliaia di euro. Tale incremento è attribuibile all'aumento dei volumi di traffico, all'aggiornamento di alcuni corrispettivi contrattuali, ad iniziative per il miglioramento della qualità del servizio e ai costi incrementali per l'apertura delle nuove sale VIP, i cui effetti risultano in parte compensati da azioni di ottimizzazione e contenimento dei costi.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 54.675 migliaia di euro nel 2024 a 67.171 migliaia di euro nell'esercizio 2025. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2025 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto pari a 4.410 migliaia di euro (accantonamento netto di 5.256 migliaia di euro nel 2024) determinato per 1.528 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (accantonamento netto per 737 migliaia di euro nel 2024), da un accantonamento netto di 1.594 migliaia di euro (accantonamento netto di 1.029 migliaia di euro nel 2024) relativo al fondo svalutazione crediti. I crediti sono valutati sulla base degli incassi ricevuti, del miglioramento di rating di alcuni clienti, della rideterminazione dei rischi di controparte.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Nella voce è ricompresa anche la svalutazione, pari a 1.198 migliaia di euro relativa ad alcune macchine x-ray ormai fuori linea e che non saranno più mantenute. Lo scorso esercizio in questa stessa voce era compresa una svalutazione di importo pari a 3.491 migliaia di euro, relativa a terreni e investimenti immobiliari di proprietà SEA, siti nel territorio di Vizzola Ticino. In entrambi i casi le svalutazioni si sono rese necessarie per adeguare il valore netto contabile al valore corrente di mercato.

Sempre in questa voce è compresa la svalutazione credito per terminal value, pari a 90 migliaia di euro, legata a immobilizzazioni uscite dal perimetro di riconoscimento dello stesso.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2025 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 58.212 migliaia di euro (32.912 migliaia di euro nell'esercizio 2024). Il valore dell'accantonamento è determinato sulla base del piano investimenti e della programmazione temporale degli stessi.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2025 gli ammortamenti aumentano di 360 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024, passando da 69.024 migliaia di euro a 69.384 migliaia di euro per effetto principalmente dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2025 i proventi netti da partecipazioni registrano una riduzione pari a 1.262 migliaia di euro, passando da 16.101 migliaia di euro del 2024 a 14.839 migliaia di euro del 2025 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il decremento è sostanzialmente riconducibile al peggioramento del risultato di alcune collegate.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 31 dicembre 2025, ammontano a 20.928 migliaia di euro, in diminuzione di 1.572 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. L'aumento degli oneri finanziari, a seguito dell'emissione del bond di 300 milioni a gennaio 2025 con scadenza 2032, è stato completamente compensato dai proventi finanziari derivanti dall'impiego della liquidità eccedente le temporanee esigenze di cassa. La liquidità viene investita in strumenti monetari a breve termine caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria. I fondi approvvigionati con l'emissione sopra citata hanno permesso di rimborsare anticipatamente (luglio 2025) il bond emesso nel 2020 con scadenza ottobre 2025.

Imposte

Le imposte dell'esercizio sono pari a 74.652 migliaia di euro in aumento rispetto all'esercizio 2024 (pari a 66.065 migliaia di euro).

L'aumento della voce imposte rispetto all'esercizio precedente è ascrivibile all'aumento del reddito imponibile.

Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate è pari a zero nell'esercizio 2025, mentre nell'esercizio di confronto comprendeva l'adeguamento al prezzo di vendita del valore della partecipazione sia nella società dnata SpA (ex Airport Handling Spa) sia nella società Disma. Esso include, quindi, anche la minusvalenza registrata nel consolidato, pari a 1.815 migliaia di euro, per effetto della cessione della partecipazione in Disma e calcolata sul patrimonio netto al momento della cessione, rettificato secondo i principi IAS/IFRS.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 190.563 migliaia di euro in aumento di 20.004 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024, che aveva registrato un utile pari a 170.559 migliaia di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	1.015.959	1.001.684	14.275
Immobilizzazioni materiali	113.422	95.593	17.829
Diritti d'uso beni in leasing	12.479	13.628	(1.149)
Investimenti immobiliari	103	105	(2)
Partecipazioni in società collegate	74.982	80.199	(5.217)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	73.767	73.927	(160)
Altre Attività Finanziarie Non Correnti	4.400	0	4.400
Altri crediti non correnti	47.142	26.878	20.264
Capitale immobilizzato (A)	1.342.255	1.292.015	50.240
Rimanenze	4.939	4.427	512
Crediti commerciali	158.462	173.225	(14.763)
Crediti per imposte dell'esercizio	256	848	(592)
Altri crediti	14.840	4.638	10.202
Altre Attività Finanziarie Correnti	3.300	402	2.898
Attività di esercizio a breve	181.797	183.540	(1.743)
Attività destinate alla vendita	0	11.000	(11.000)
Debiti commerciali	226.907	206.137	20.770
Altri debiti	267.256	264.415	2.841
Debiti per imposte dell'esercizio	10.695	54.668	(43.973)
Passività di esercizio a breve	504.858	525.220	(20.362)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita		0	0
Capitale circolante (B)	(323.061)	(330.680)	7.619
Fondi rischi e oneri (C)	(227.172)	(203.564)	(23.608)
Fondi relativi al personale (D)	(24.374)	(26.161)	1.787
Altri debiti non correnti (E)	(3.014)		(3.014)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	764.634	731.610	33.024
Patrimonio netto di Gruppo	(438.727)	(477.128)	38.401
Patrimonio netto di terzi	(211)	(56)	(155)
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(325.696)	(254.426)	(71.270)
Totale fonti di finanziamento	(764.634)	(731.610)	(33.024)

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Questi ultimi sono pari al 31 dicembre 2025 rispettivamente a 512.685 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2024 erano pari rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.342.255 migliaia di euro, registra un aumento di 50.240 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 principalmente per effetto:

- i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 101.752 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 65.979 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16);
- ii) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (5.217 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse;
- iii) dal decremento delle imposte differite attive nette pari a 160 migliaia di euro;
- iv) dall'incremento delle Altre attività finanziarie non correnti, pari a 4.400 migliaia di euro che corrispondono interamente alla quota a lungo del credito che Sea Spa vanta nei confronti di dnata per la vendita della partecipazione in dnata SpA (ex Airport Handling Spa);
- v) dall'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 20.264 migliaia di euro, principalmente attribuibile all'adeguamento del valore dell'attività relativa all'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -323.061 migliaia di euro, registra una variazione di 7.619 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve diminuiscono sensibilmente rispetto all'esercizio precedente per effetto di una diminuzione dei crediti commerciali, quasi completamente compensata dall'aumento degli altri crediti principalmente per il credito per dividendi da collegate e per l'incremento delle Altre attività finanziarie correnti, che rappresentano nel 2025 la quota a breve del credito che SEA SpA vanta nei confronti di dnata per la vendita della partecipazione in dnata SpA (ex Airport Handling Spa) (l'importo di 402 migliaia di euro, iscritto tra le "Altre attività finanziarie correnti" al 31 dicembre 2024, rappresentava il fair value dei contratti derivati sottoscritti dal Gruppo SEA che hanno permesso di limitare il rischio di una fluttuazione del tasso d'interesse di riferimento durante il periodo antecedente l'emissione del prestito obbligazionario completata a gennaio 2025) e da un leggero aumento delle rimanenze.

Le passività a breve hanno contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, essendo diminuiti gli altri debiti, solo parzialmente compensati dall'aumento dei debiti commerciali. La riduzione netta degli altri debiti è principalmente legata alla riduzione dei debiti tributari legata alla compensazione degli acconti precedentemente versati e dall'incremento dei debiti verso lo Stato il cui ammontare è legato al traffico aereo (canone concessorio, servizi antincendio, addizionali).

Il Capitale circolante netto è variato anche per la diminuzione delle Attività destinate alla vendita per un valore di 11.000 migliaia di euro. Nel 2024 le attività destinate alla vendita corrispondevano alla valutazione al fair value della partecipazione in dnata SpA (ex Airport Handling), riclassificata in tali righe secondo quanto previsto dall'IFRS 5 e ceduta a febbraio 2025.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2025 ammonta a 764.634 migliaia di euro, con un incremento di 33.024 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024.



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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2025	31 dicembre 2024	Variazione
Rimanenze	4.939	4.427	512
Crediti commerciali	158.462	173.225	(14.763)
Debiti commerciali	(226.907)	(206.137)	(20.770)
Crediti / (debiti) diversi	(262.855)	(313.597)	50.742
Altre Attività Finanziarie Correnti	3.300	402	2.898
Attività destinate alla vendita	0	11.000	(11.000)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
Totale capitale circolante netto	(323.061)	(330.680)	7.619

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo termine dei debiti tributari sorti a seguito dell'affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta, secondo quanto previsto dal D. Lgs. 192/2024.

Indebitamento finanziario netto

Al 31 dicembre 2025 l'indebitamento finanziario netto è pari a 325.696 migliaia di euro, in aumento di 71.270 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024, il cui saldo risultava pari a 254.426 migliaia di euro.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2024	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2025
Bilancio della Capogruppo	401.457	(229.953)	990	197.820	370.314
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	8.023	215		1.750	9.988
Rettifiche per valutazione equity collegate	72.198			(9.028)	63.170
Altre scritture di consolidamento	(4.494)			(40)	(4.534)
Bilancio Consolidato	477.184	(229.738)	990	190.503	438.938
Patrimonio Netto di terzi	56	215		(60)	211
Patrimonio Netto di Gruppo	477.128	(229.953)	990	190.563	438.727



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'EBIT o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per "Indebitamento finanziario Netto" o "Posizione finanziaria Netta" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).
- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.

- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti realizzati, al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non recurring" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non recurring".

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

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2025 investimenti per 152.434 migliaia di euro.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2025. Si specifica che durante l'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2025
Infrastrutture di Volo	23.418
Aerostazioni (compreso BHS)	56.928
Cargo	2.499
Edifici vari	6.691
Viabilità e Parcheggi	16.970
Reti e impianti	21.183
Sistemi/Progetti ICT	12.841
Mezzi di pista e piazzale e altre Attrezzatura	11.904
Totale investimenti	152.434

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (4 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (pari a zero nel 2025) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Le realizzazioni dell'esercizio 2025 si sono concentrate presso lo scalo di Malpensa e, in particolare, sul Terminal 1, che ha beneficiato di un'elevata visibilità durante il periodo delle Olimpiadi Invernali Milano Cortina 2026. Tali interventi hanno riguardato la manutenzione straordinaria di porzioni del terminal ovvero delle aree attigue e destinate alla sosta dei mezzi del trasporto pubblico locale. Sempre nel 2025, sono stati effettuati la riqualifica di una porzione delle infrastrutture di volo, l'adeguamento sismico dei fabbricati, il miglioramento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche e la riqualifica dei pontili di imbarco passeggeri. Inoltre, è stata completata la riconfigurazione della cosiddetta "area 700", incrementando così la capacità del piazzale aeromobili. Per quanto riguarda gli investimenti volti allo sviluppo commerciale, nel 2025 è stata completata la realizzazione di due nuovi negozi dedicati a brand internazionali del lusso.

Presso lo scalo di Linate, invece, sono proseguiti gli interventi di ampliamento del terminal di aviazione generale e dell'antistante parcheggio destinato agli operatori aeroportuali. Si segnala inoltre la prosecuzione delle opere in carico a SEA e propedeutiche alla valorizzazione dell'area Idroscalo (cd. progetto Linate Airport District).

In coerenza con la strategia di riduzione delle emissioni inquinanti, sono proseguiti gli interventi volti, da un lato, alla riduzione dei consumi e, dall'altro, alla produzione di energia da fonti rinnovabili; a tal proposito, nell'ultimo trimestre del 2025 è entrato in esercizio il nuovo impianto fotovoltaico.

Infine, la Società ha effettuato investimenti su entrambi gli scali per il rinnovo del parco mezzi operativi, con l'acquisizione di nuovi ambulift e bus interpista, prevalentemente a trazione elettrica.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Aggiornamenti sui contenziosi in corso

In merito a eventuali aggiornamenti sui contenziosi in corso intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2025".

Aggiornamenti su Quadro normativo e regolamentare di riferimento

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

Conferma del rating finanziario e miglioramento dell'outlook

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

Il rating assegnato a SEA riflette sia la solidità del profilo finanziario, confermato dalla performance del 2025

e da quelle previste per i prossimi anni, sia la robusta posizione di liquidità che garantisce ampia flessibilità finanziaria.

Chiusura temporanea di una pista dello scalo di Malpensa

Nel periodo compreso tra il 16 marzo ed il 9 maggio 2026 lo scalo di Malpensa sarà interessato da un importante piano di ammodernamento che comporterà la chiusura temporanea della pista 35L/17R. Per far fronte alla riduzione della capacità complessiva dell'aeroporto e contenere gli impatti sui vettori e sui passeggeri, SEA, per mezzo di un Provvedimento ENAC e per il solo periodo 29 marzo - 9 maggio 2026, ha ottenuto un incremento della soglia oraria di movimenti presso lo scalo di Linate. La capacità dell'aeroporto di Milano Linate, fissata a 18 movimenti orari (come da Provvedimento ENAC n. 01-420/DG del 12/02/2001), è stata così elevata fino ad un massimo di 8 movimenti aggiuntivi/ora. Pertanto, fermo restando il rispetto dei restanti vincoli normativi ed operativi che caratterizzano lo scalo di Linate, ai vettori operanti su destinazioni Schengen è stata offerta la possibilità di effettuare presso tale scalo alcuni voli originariamente programmati da Malpensa.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel 2025 il sistema aeroportuale milanese ha registrato una significativa crescita del traffico, sostenuta dall'evoluzione favorevole della domanda sia nel segmento passeggeri sia nel comparto cargo. Le prime evidenze del 2026 hanno confermato la prosecuzione di tale tendenza, con una crescita media dei passeggeri gestiti del +7% nel primo bimestre rispetto allo stesso periodo del 2025: vi hanno contribuito il progressivo ampliamento dell'offerta da parte dei vettori ed il rafforzamento della connettività internazionale. Anche le merci complessivamente gestite nei primi due mesi dell'anno hanno confermato, con un incremento dei volumi del +3%, il positivo andamento della domanda. Si rilevano tuttavia alcuni fattori di natura esogena, in parte di nuova insorgenza, che richiedono un monitoraggio costante e che potrebbero condizionare i risultati del Gruppo.

Alla fine del mese di febbraio lo scenario internazionale è stato caratterizzato dal repentino deterioramento della situazione geopolitica in Medio Oriente, con l'apertura di un nuovo fronte di conflitto che ha coinvolto in prima istanza Iran, Stati Uniti e Israele e che si è rapidamente esteso anche ad alcuni Paesi circostanti. Le conseguenze sono state immediate: la chiusura degli spazi aerei dei Paesi interessati e la sospensione delle attività negli hub della regione - tra cui Dubai, Abu Dhabi e Doha - hanno inciso sulla connettività intercontinentale, influenzando la programmazione dei vettori e la stabilità di diverse rotte di lungo raggio.

Tale scenario condiziona in modo significativo l'operatività delle compagnie aeree che hanno i propri hub nelle aree interessate, così come di quelle che vi operano collegamenti regolari, con ripercussioni anche sui volumi di traffico di Malpensa. Nel 2025, i mercati serviti da SEA che risultano direttamente o indirettamente interessati dal conflitto in Iran - individuati sulla base dei Paesi inclusi nel bollettino EASA del 28.02.2026 - hanno

rappresentato il 6% del traffico passeggeri complessivo del sistema aeroportuale.

L'apertura del nuovo fronte di conflitto in Medio Oriente - una delle aree mondiali a più elevata produzione di idrocarburi - ha determinato un brusco innalzamento dei prezzi delle principali commodities energetiche, la cui evoluzione risulta oggi difficilmente prevedibile, a fronte di uno scenario energetico che tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 è stato caratterizzato da una sostanziale stabilità. Tale dinamica potrebbe ripercuotersi anche sulla struttura di costo dei vettori, in particolare sulla loro spesa per l'approvvigionamento del jet fuel.

Pur in presenza dei fenomeni sopra descritti, l'aeroporto di Malpensa continua a registrare interesse da parte dei vettori per lo sviluppo del network, con nuove destinazioni e possibili incrementi di frequenze che, laddove confermati, contribuiranno anche alla crescita dell'attività belly cargo. L'andamento del traffico rimane tuttavia condizionato dall'incerta evoluzione degli eventi e da un possibile deterioramento della propensione al viaggio, quantomeno nel breve periodo. Pertanto, nei prossimi mesi sarà necessaria un'attenta valutazione delle condizioni di mercato, della disponibilità degli spazi aerei e delle dinamiche internazionali.

I fenomeni sopra menzionati, unitamente all'applicazione delle nuove tariffe aeroportuali - inferiori rispetto a quelle applicate nel 2025 a seguito del recepimento della Delibera 109/2025 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti - potrebbero condizionare il risultato 2026.

Il Gruppo continuerà a monitorare con attenzione tali variabili, mantenendo un approccio prudente nella pianificazione operativa e finanziaria e attivando tempestivamente azioni di mitigazione e contenimento dei costi.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

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

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

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

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

L'approccio metodologico

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

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

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

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

Governance di Risk Management

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

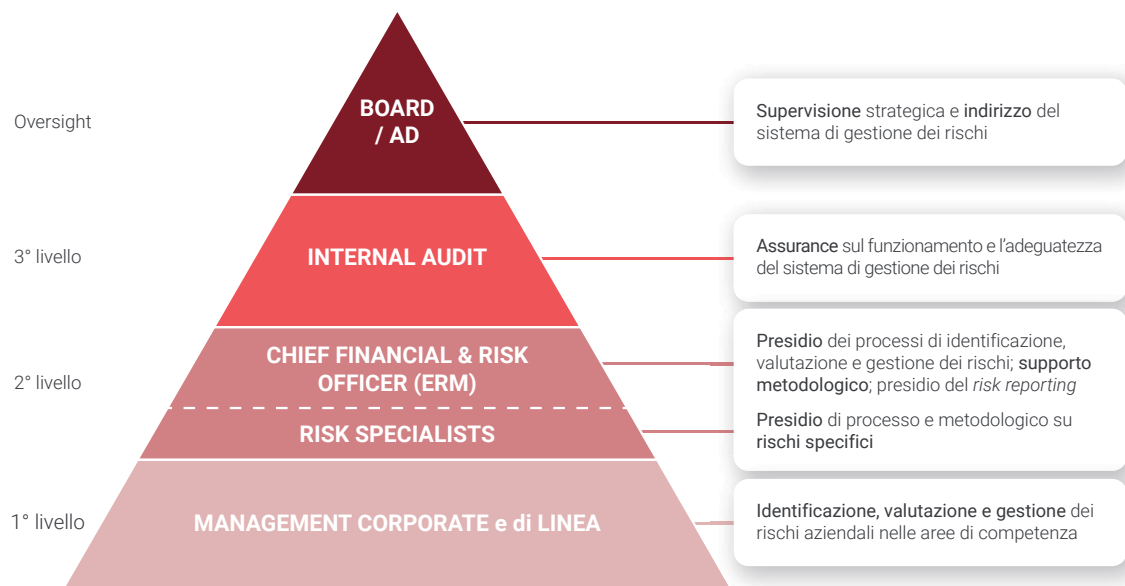
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici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

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

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

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

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



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Anche nel 2025 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della *Risk Heat Map* del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale e la funzione ERM. Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni dei rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione (ad esempio rischi afferenti all'ambito ESG).

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

1. Rischi di contesto esterno

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

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;
- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;

- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

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

Escalation tensioni geopolitiche

I conflitti e le crisi geopolitiche possono determinare, oltre a un impatto diretto sul traffico aereo, un incremento dei costi energetici e una contrazione prolungata dell'offerta e della domanda a livello globale. In particolare, permane il rischio di un'intensificazione della guerra tra Russia e Ucraina, di sviluppi negativi in Medio Oriente (tra cui Iran e Israele-Palestina) e di un peggioramento delle relazioni tra Cina e Taiwan. L'indebolimento della cooperazione internazionale, acuito da tensioni commerciali e logiche bilaterali, ostacola la gestione delle crisi e alimenta le tensioni geopolitiche.

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

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

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

Evoluzione del traffico aereo

Pandemie

La pandemia di Covid-19 ha causato la più importante battuta di arresto nella storia dell'aviazione civile, azzerando temporaneamente il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo. Non è possibile escludere l'insorgere, in futuro, di altre malattie con impatti paragonabili al Covid-19 sul settore del trasporto aereo.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree come modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti dal contesto macroeconomico o da scelte strategiche dei vettori derivanti da considerazioni sulla redditività, attuale o attesa, di determinate direttrici, possono comportare variazioni nei livelli di traffico sugli aeroporti del Gruppo.

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

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

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

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, emissioni, salute,

impronta acustica, sicurezza e pianificazione, inclusa la regolamentazione in materia di operatività notturna e diurna degli aeroporti. Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti, o introdurre complessità operative nello svolgimento delle attività caratteristiche del Gruppo. Su questo fronte si registra in particolare una crescente attenzione degli Enti Regolatori riguardo alle tematiche ESG e ambientali che potrebbe in futuro implicare maggiori costi operativi ad ogni livello della catena del valore.

Nuovi modelli tariffari e Contratto di Programma

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

Le consultazioni pubbliche previste dalla normativa, volte a definire nel dettaglio alcuni parametri tariffari di concerto con i vettori, hanno avuto luogo nel corso del 2025: al termine della consultazione, con Delibera n. 109/2025 del 2 luglio 2025, ART ha subordinato la conformità della proposta all'applicazione di specifici correttivi, successivamente recepiti nella proposta aggiornata. Alla data di redazione, la Delibera di conformità definitiva non è stata ancora emanata. Parallelamente, è ancora in corso il procedimento di sottoscrizione del Contratto di Programma 2024-2028.

Tali elementi di incertezza potrebbero in futuro generare un riallineamento dei corrispettivi, con impatti sugli *economics* del Gruppo.

Cambiamenti climatici

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

Negli ultimi anni si   assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici cos  detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensit , tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attivit , extracosti per la gestione delle emergenze e danni a infrastrutture e asset aeroportuali. Qualora questa tendenza dovesse proseguire, gli impatti sulle attivit  del Gruppo potrebbero



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

aggravarsi. Per mitigare tali rischi, il Gruppo ha adottato misure specifiche, tra cui la stesura del Piano di adattamento al cambiamento climatico.

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

Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

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

Nel 2025 SEA ha proseguito con gli interventi declinati nella propria Strategia Energetica, all'interno della quale è formalizzata la *road map* verso l'azzeramento delle emissioni in termini di interventi previsti, risorse allocate ed effetti sui quantitativi di emissioni prodotte. In particolare, alla fine del 2025 è entrato in esercizio il nuovo impianto fotovoltaico realizzato presso lo scalo di Linate.

SEA rimane esposta a rischi di transizione legati all'implementazione di tale Strategia, che include investimenti significativi, inclusa l'ulteriore adozione di fonti di energia rinnovabile per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili.

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

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

Fit for 55

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

All'interno del pacchetto normativo alcuni interventi riguardano nello specifico il settore del trasporto aereo, modificando l'attuale quadro regolatorio in materia di scambio delle quote di emissione (ETS) e introducendo l'obbligo per i vettori di utilizzo di percentuali crescenti di *Sustainable aviation fuel* (SAF).

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

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

Contesto macroeconomico

Nel corso del 2025 le prospettive macroeconomiche sono state progressivamente riviste al ribasso da istituzioni e operatori internazionali, a causa del persistere di tensioni commerciali e geopolitiche che hanno aumentato l'incertezza e indotto imprese e investitori a posticipare decisioni di spesa. In tale contesto, il rischio di un ricorso a politiche protezionistiche potrebbe riaccendere pressioni inflattive, incidendo sui prezzi dei beni importati e lungo le catene di approvvigionamento.

L'area euro ha registrato una crescita moderata nel 2025, ma rimane esposta a rischi di rallentamento; la dinamica inflattiva è parzialmente rientrata e, dopo una fase di riduzione dei tassi, la BCE ha assunto a partire da giugno 2025 un atteggiamento più attendista. L'allentamento di alcune tensioni commerciali (e.g. fra USA e Cina) e la relativa tenuta dell'economia statunitense hanno contribuito a contenere i rischi sistemici; tuttavia, la domanda interna in molti paesi europei resta debole e la fiducia di imprese e consumatori rimane fragile, alimentando il rischio di una recessione. In questo contesto, permangono vulnerabilità legate alla possibile contrazione dei flussi commerciali, anche in relazione a un eventuale aumento delle barriere tariffarie, e alla volatilità dei prezzi di input strategici, elementi che possono tradursi in un ridotto potere d'acquisto e in una minore propensione ai viaggi.

Il Gruppo risulta quindi esposto al rischio di una diminuzione del traffico passeggeri derivante dalla contrazione della domanda di trasporto aereo connessa a tali dinamiche macroeconomiche.



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

2. Rischi operativi e di business

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

Interruzione attività e qualità del servizio

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

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

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

Nel corso del periodo più recente sono emerse criticità sulla disponibilità del Jet Fuel presso lo scalo di Malpensa, riconducibili a vincoli logistici, produttivi e regolatori; qualora perdurassero, tali criticità potrebbero avere un impatto sulla competitività dello scalo anche alla luce della crescita di traffico attesa.

L'introduzione dell'Entry-Exit System (EES) ha aumentato il rischio di congestione ai controlli passaporti, in un contesto caratterizzato da leve gestionali solo parzialmente attivabili da SEA e dalla necessità di coordinamento con le Autorità competenti, a livello nazionale e comunitario: se i tempi di attesa dovessero mantenersi elevati, potrebbero verificarsi impatti negativi sull'operatività, le performance economico-finanziarie e la reputazione del Gruppo.

Infine, il conseguimento degli obiettivi di qualità previsti dal Contratto di Programma rappresenta un fattore di rischio prospettico per la performance economica-finanziaria e la reputazione del Gruppo qualora i target non fossero raggiunti.

Safety & security

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

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

Information Technology

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

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

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del 2025 sono in particolare proseguite le attività di compliance collegate all'adozione della Direttiva NIS2.

Affidabilità dei fornitori

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

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

People shortage

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

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

In passato, gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di problematiche minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno potrebbe acuirsi nel 2026 e negli anni seguenti. Il Gruppo continuerà pertanto a monitorare attentamente questo fenomeno, sviluppando strategie di *recruiting* e *retention* mirate e valutando con attenzione l'equilibrio tra le scelte di *make or buy* nelle proprie attività.

Sviluppo infrastrutturale e investimenti

Lo sviluppo infrastrutturale del Gruppo è strettamente legato ai Masterplan aeroportuali approvati su entrambi gli scali (nel 2019 per Linate e nel 2024 per Malpensa), che ne costituiscono il quadro di pianificazione a lungo termine, e alla capacità di SEA di portare a termine gli investimenti previsti.

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

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

3. Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2025 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile e la necessità di procedere al rifinanziamento del debito a tasso fisso espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 31 dicembre 2025:

- i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA a tasso variabile è pari al 27% e ad oggi non sono in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi;
- ii) nel corso dei primi mesi del 2025 è stata completata l'operazione di rifinanziamento del bond outstanding in scadenza ad ottobre 2025 mediante l'emissione, avvenuta il 22 gennaio 2025, di un nuovo prestito obbligazionario a tasso fisso con scadenza il 22 gennaio 2032.

Al 31 dicembre 2025 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 e prestito obbligazionario con scadenza 2025). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

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

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

c) Rischio prezzo delle commodity

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

Nelle ultime settimane dell'esercizio 2025 e nei primi mesi del 2026 si è osservata una fase di volatilità più pronunciata e dinamiche rialziste per alcune *commodities*.

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

costo, con il rischio di una riduzione dei servizi offerti o, nei casi più gravi, di insolvenza.

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

Rischio di liquidità

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

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

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo SEA dispone di 138 milioni di euro (valore che non considera i ratei attivi maturati sui c/c del Gruppo SEA e sugli strumenti monetari in essere al 31 dicembre 2025) di risorse liquide remunerate ad un tasso medio a tale data del 1,90%, di cui 100 milioni di euro investiti in strumenti monetari su un orizzonte temporale tra 1 e i 6 mesi e 38 milioni di euro su c/c bancari liberamente disponibili.

A tale liquidità si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2026 è stata prorogata a dicembre 2026, (ii) 113 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

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

4. Rischi legali e di compliance

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2025

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

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

ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

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

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

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

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

Il giudice di primo grado ha, pertanto, respinto le richieste risarcitorie di Ata Handling compensando le spese di giudizio tra le parti. In data 10 luglio 2024 è stato notificato atto di appello da parte di ATA Handling con fissazione della prima udienza al 23 novembre 2024, poi rinviata al 18 dicembre 2024. In tale sede il Giudice ha fatto precisare le conclusioni e ha fissato termine al 9 aprile 2025 per il deposito delle memorie conclusionali, rinviando la causa all'udienza del 28 maggio 2025. Il 28 maggio 2025 si è svolta l'udienza davanti al Collegio della Corte d'Appello di Milano. SEA ha replicato alle conclusionali di controparte ed il Collegio ha trattenuto la causa in decisione. A scioglimento della riserva assunta il 28 maggio scorso, la corte di Appello lo scorso ottobre ha disposto un'integrazione alla CTU di primo grado ritenendola opportuna ai fini della decisione. L'inizio delle operazioni peritali è stato fissato al 6 novembre 2025, dando termine per il deposito della CTU definitiva al 6 marzo 2026.

Le conclusioni cui è giunta la CTU evidenziano che "una ristrutturazione di SEAH dal lato dei costi avviata sin dal 2002 non avrebbe condotto ad una performance più favorevole per ATAH né per quanto riguarda l'evoluzione delle sue quote di mercato né, presumibilmente, nei ricavi medi dal servizio. In base alle evidenze disponibili,

pertanto, si ritiene di escludere l'esistenza di un danno subito da Parte Attrice." Alla luce di queste osservazioni, e delle conclusioni della CTU su riportate, ritenendo il rischio possibile, non sono stati stanziati specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione una volta emessa la sentenza di Appello.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

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

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

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

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

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole

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

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

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

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

In pari data, però, è stata pubblicata anche la sentenza n.990/2024 della Corte di Cassazione, resa nel giudizio promosso dalle Amministrazioni nei confronti di distinte società di gestione aeroportuale, nella quale è stato affermato che «L'obbligo che l'art. 1, comma 1328, della l. n. 296/2006 pone a carico delle società aeroportuali, di alimentare, in proporzione al traffico generato, il Fondo antincendi, ha natura di tributo vincolato "al fine di ridurre il



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti", ponendosi il vincolo di destinazione limitatamente alla fase d'impiego del gettito con la conseguenza che la successiva previsione di cui all'art. 4, comma 3 - bis del d. l. n. 185/2008, come inserita, in sede di conversione, dalla l. n. 2/2009, secondo cui "[l]e risorse del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, secondo periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato, destinate al Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del Ministero dell'interno, sono utilizzate, a decorrere dal 1° gennaio 2009, per il 40 per cento al fine dell'attuazione di patti per il soccorso pubblico da stipulare, di anno in anno, tra il Governo e le organizzazioni sindacali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per assicurare il miglioramento della qualità del servizio di soccorso prestato dal personale del medesimo Corpo nazionale dei vigili del fuoco, e per il 60 per cento al fine di assicurare la valorizzazione di una più efficace attività di soccorso pubblico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, prevedendo particolari emolumenti da destinare all'istituzione di una speciale indennità operativa per il servizio di soccorso tecnico urgente espletato all'esterno", non incide sulla persistenza del rapporto giuridico soggettivo d'imposta tra Stato e società medesime».

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

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

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

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

Con questa decisione la Corte ribadisce il principio secondo cui l'equità tributaria non si misura solo sull'uniformità dei soggetti coinvolti, ma anche sulla razionalità e coerenza dell'impianto normativo rispetto agli obiettivi di interesse pubblico perseguiti.

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

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

Nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano, confermando le sentenze di primo grado, aveva rigettato la domanda di Alitalia verso Tamoil, Total e KAI con le quali SEA era stata condannata a manlevare per la sua



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

quota l'importo della sentenza. Alitalia è stata condannata altresì al pagamento delle spese legali del doppio grado di giudizio e oltre alle spese della CTU. Anche la Corte di Cassazione, a novembre 2025, ha rigettato i ricorsi di Alitalia, dichiarato assorbiti i ricorsi incidentali e compensato le spese legali del giudizio. Tali posizioni possono pertanto considerarsi definitivamente chiuse.

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

Con l'impugnazione della sentenza, Sea ha ottenuto la sospensione dell'efficacia esecutiva della pronuncia di primo grado. In data 04 febbraio 2022, a seguito dell'istanza di sospensione depositata da SEA, è stato aperto il subprocedimento RG. 308-1/2022 e fissata l'udienza al 03 maggio 2022 con accoglimento della domanda di Sea, a cui è seguita il 07 giugno 2022 la prima udienza con modalità cartolare, con rinvio della causa per la precisazione delle conclusioni al 12 marzo 2024. In data 18 gennaio 2022, parallelamente, ADR ha notificato atto di citazione in appello (RG399/2022) e Sea si è costituita all'udienza del 07 giugno 2022 chiedendo la riunione dei procedimenti pendenti effettivamente disposta dalla Corte d'Appello. L'udienza è stata quindi differita al 14 luglio 2026.

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

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un

lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, nonché presso la Suprema Corte di Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in quattordici casi. Risulta ancora pendente in contenzioso un Avviso di liquidazione, per il quale si attende l'esito dell'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate avverso la Sentenza di 1° grado favorevole alla Società. Un ultimo Avviso di liquidazione a suo tempo impugnato si è chiuso viceversa in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate in entrambi i gradi di giudizio; pertanto, si attende l'emissione della cartella esattoriale per definirne il pagamento.

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

Altri contenziosi

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

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

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

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

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

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

22 ottobre 2024 i Commissari hanno accolto la richiesta per 5.523.485,15 euro in prededuzione chirografaria, con esclusione di 93.671,41 euro di crediti che risultavano essere già stati pagati da Alitalia (circostanza che ha trovato riscontro da SEA).

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

ALTRE INFORMAZIONI

Progetti cofinanziati dall'Unione Europea

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

- **TRUNSPORT:** Approvato dalla Commissione Europea l'11 luglio 2025, il progetto mira a potenziare la cyber-resilienza delle infrastrutture di trasporto attraverso lo sviluppo di un Cyber Security Hub (CSH). La piattaforma è progettata per supportare le fasi di preparazione, protezione e risposta alle minacce informatiche sui sistemi IT (Information Technology) e OT (Operational Technology). La durata prevista è pari a 39 mesi, con avvio operativo a gennaio 2026.
- **AGENDA** (*Accelerating Green Energy iNfrastructure Deployment in European Airports*): Il progetto AGENDA è un'iniziativa strategica europea finalizzata allo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi nel settore aeroportuale. L'obiettivo è garantire la conformità ai regolamenti AFIR (UE) 2023/1804 e TEN-T (UE) 2024/1679, sostenendo i target del Green Deal europeo e la neutralità climatica entro il 2050. L'avvio delle attività è datato giugno 2025 e la durata prevista è di 39 mesi.
- **RE-MXP:** il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per la mitigazione del rischio sismico e lo sviluppo di un sistema di smart monitoring all'interno di un quadro multi-rischio. La fine del progetto è prevista per il 2026. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Climate Change della presente relazione di bilancio.
- **U-ELCOME:** U-space European COMMon dEPloyment. Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli

per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto beni e persone. Il progetto è iniziato a novembre 2022, mentre la fine lavori è prevista dopo 36 mesi.

- **eMAGO** (electrification of Milan Airports' Ground Operations): il progetto, iniziato nel novembre 2022 e durerà 36 mesi, è relativo all'implementazione di soluzioni sostenibili e innovative, offrendo due soluzioni chiave per la fornitura di energia sia a Linate che a Malpensa.
- **OLGA:** hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente la carbon footprint del settore dell'aviazione attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo. Nel corso del 2025 il progetto OLGA ha incontrato criticità di natura autorizzativa e regolatoria, in particolare legate a vincoli imposti dai Vigili del Fuoco, che hanno reso non sostenibile la realizzazione dell'impianto secondo le modalità inizialmente previste. Tali elementi hanno portato all'interruzione delle attività operative e alla gestione ordinata delle conseguenze contrattuali e finanziarie. In parallelo alle attività legate all'idrogeno e all'Energia (WP5), sono proseguite anche le attività legate ai Trasporti Landside (WP2) sui temi della multimodalità dell'accesso all'aeroporto per merci, passeggeri e operatori, ai Trasporti Airside (WP3) sui temi dell'innovazione legata alla decarbonizzazione dei processi, delle infrastrutture e dei mezzi Airside, e alle attività legate all'efficientamento energetico del Terminal e alla biodiversità (WP4).



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

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

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

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

Sospensione del servizio di FaceBoarding

A seguito di comunicazione, notificata in data 16 settembre 2025, del provvedimento del Garante con cui si dispone la limitazione provvisoria del trattamento dei dati biometrici dei passeggeri per il tramite del sistema FaceBoarding, SEA ha prontamente sospeso il servizio. Il provvedimento formale è stato emanato dal Garante nel mese di novembre 2025 e SEA, il mese successivo, ha notificato la memoria difensiva, adducendo tutte le argomentazioni a propria tutela. Il 25 marzo 2026 è stato notificato il provvedimento sanzionatorio che chiude

l'istruttoria, ed è stata comminata una sanzione pari a € 68.000 che sarebbe ridotta del 50% qualora il pagamento venisse effettuato entro 30 giorni. Per la definizione dell'ammontare della sanzione sono stati considerati alcuni elementi a favore di SEA:

- La "natura colposa" e non dolosa della violazione e "moderato grado di responsabilità del titolare, preso atto in primis della circostanza che il trasgressore ha agito - soprattutto nella fase di progettazione e di iniziale avvio del FaceBoarding - in un quadro normativo contraddistinto da significativa incertezza giuridica";
- "il grado di cooperazione di SEA con l'Autorità, (...) costante nel corso di tutto il procedimento, caratterizzata da trasparenza e tempestività nei riscontri e posta in essere dalla Società e, in particolare dal suo Responsabile della Protezione dei Dati, in una ottica proattiva e costruttiva rispetto all'intera attività di indagine complessivamente condotta dal Garante";
- l'assenza di precedenti violazioni pertinenti commesse da SEA nonché la tempestività con cui il titolare ha sospeso il servizio FaceBoarding a seguito del provvedimento;
- il "limitato impatto del trattamento oggetto di esame in termini di danno subito dagli interessati. Sul punto, infatti, merita osservare che, con riferimento ai trattamenti dei dati biometrici dei passeggeri posti in essere da SEA per il tramite del FaceBoarding, non sono pervenute segnalazioni e/o reclami all'Autorità e che, nel periodo di funzionamento del sistema, non si sono verificate violazioni dei predetti dati a danno della Società".



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

Sistema di Corporate Governance

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

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

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

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

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

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

Risorse immateriali essenziali

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

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



MilanAirports

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2025

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 197.819.872,07.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile dell'esercizio 2025 pari a Euro 197.819.872,07 nel seguente modo:

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

Inoltre, propone la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 22.200.000,00 corrispondente a Euro 0,0888 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, restando il supero allocato nella riserva di provenienza.

Tale proposta risulta coerente con i piani di sviluppo di SEA e trova fondamento nei risultati dell'esercizio 2025, e, grazie alla solida posizione patrimoniale e finanziaria della Società, anche una distribuzione parziale delle riserve è compatibile con il contesto attuale.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti della SOCIETA' PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI S.E.A. tenutasi in data 28 aprile 2026, preso atto della Relazione Finanziaria Consolidata del Gruppo SEA che include la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità ai sensi del Dlgs 125/2025, ha deliberato:

1. di approvare Bilancio di Esercizio di SEA SpA al 31 dicembre 2025, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, che chiude con un utile di Euro 197.819.872,07;
2. di destinare l'utile dell'esercizio 2025 pari a Euro 197.819.872,07 nel seguente modo:
 - Euro 197.800.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,7912 per azione, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, con accredito del supero a Riserva Straordinaria;
 - Euro 19.872,07 a Riserva Straordinaria;
3. di fissare il termine per il pagamento del dividendo a decorrere dal giorno 11 giugno 2026, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre deliberato:

1. la distribuzione agli azionisti di riserve disponibili per un controvalore pari a Euro 22.200.000,00 corrispondente a Euro 0,0888 per azione;
2. di stabilire il pagamento delle suindicate riserve a decorrere dal giorno 11 giugno 2026, restando previsto che gli importi complessivi da pagare a ciascun socio saranno troncati al secondo decimale, restando il supero allocato nella riserva di provenienza.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 14 maggio 2026 dal sito internet <https://milanairports.com/it/relazione-finanziaria-annuale-2025>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.

Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e
dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



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

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

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 3.000.000 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



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



Abbiamo identificato il seguente aspetto chiave della revisione contabile:

Aspetti chiave	Risposte di revisione
Stima del fondo di ripristino e sostituzione	
Il fondo di ripristino e sostituzione (Fondo), iscritto nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, ammonta a Euro 211 milioni e include la stima del valore attuale degli oneri relativi alle spese di manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni dei beni in concessione che la Società stima di dover sostenere coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere sino al 2043. I processi e le modalità di valutazione e di determinazione di tale stima sono basati su assunzioni a volte complesse che, per loro natura, implicano il ricorso al giudizio degli Amministratori in particolare con riferimento alla natura degli interventi da effettuare, alla tempistica prevista degli stessi, alla quantificazione dei relativi costi e alla componente finanziaria, da applicarsi in funzione dei tempi di intervento. In considerazione del giudizio richiesto agli Amministratori per valutare la natura degli interventi, la tempistica degli stessi e la quantificazione dei relativi costi abbiamo ritenuto che tale tematica rappresenti un aspetto chiave della revisione. Il paragrafo "Fondi di ripristino e sostituzione dei beni in concessione" della nota 2.4 "Criteri di valutazione" e la nota 6.19 "Fondo rischi e oneri" delle note esplicative al bilancio d'esercizio illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.	Le nostre procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave hanno riguardato, tra l'altro: • la comprensione dell'accordo di concessione da cui origina l'obbligazione; • la comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del Fondo; • l'analisi critica della ragionevolezza delle assunzioni alla base del calcolo del Fondo, tramite la verifica della coerenza delle stesse rispetto alle previsioni industriali approvate dagli Amministratori per il periodo 2026-2029 ed alle proiezioni 2030-2043 elaborate dalla Società; • l'analisi delle principali variazioni intervenute nel Fondo rispetto all'esercizio precedente; • l'esecuzione di procedure di validità su un campione di utilizzi del Fondo occorsi nell'esercizio; • la verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato e dell'accuratezza del calcolo dell'attualizzazione del Fondo. Infine, abbiamo esaminato l'adeguatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative del bilancio d'esercizio in relazione all'aspetto chiave.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori e della relativa informativa;



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014

L'assemblea degli Azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. ci ha conferito in data 28 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO



Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-*bis*) ed e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e ai sensi dell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2025, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-*bis*, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-*ter*), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-*bis* del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Milano, 13 aprile 2026

EY S.p.A.

Luca Pellizzoni
(Revisore Legale)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 14 maggio 2026 dal sito internet <https://milanairports.com/it/relazione-finanziaria-annuale-2025>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.

Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A. AL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2025

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice civile

Signori Azionisti,

viene sottoposto al Vostro esame il progetto di bilancio di SEA relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, approvato dal Consiglio di amministrazione del 25 marzo 2026, che ha, altresì, provveduto a convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per il giorno 28 aprile 2026, in prima convocazione e, all'occorrenza, per il giorno 5 maggio 2026 in seconda convocazione.

L'Assemblea degli Azionisti in data 15 maggio 2025 ha nominato il Collegio Sindacale nella sua attuale composizione per il triennio di esercizio 2025-2027, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2027.

Il progetto di bilancio 2025 è stato redatto in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS - adottati dall'Unione Europea. Lo stesso è, altresì, corredato dalla relazione sulla gestione degli Amministratori.

La presente relazione è finalizzata a riferire all'Assemblea degli Azionisti sui risultati dell'esercizio 2025 e sull'attività svolta dal Collegio Sindacale durante tale esercizio, nonché a formulare proposte ed osservazioni in merito al bilancio ed alla sua approvazione.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Le attività di vigilanza, ai sensi dell'art. 2403 c.c., sono state svolte secondo i Principi di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, sulla base delle norme di riferimento per la Società.

Il Collegio, in particolare, ha vigilato sull'osservanza della legge, dello statuto e delle delibere dell'Assemblea, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sulla corretta attuazione del modello relativo all'assetto dell'organizzazione e del sistema amministrativo-contabile.

Ai fini dell'attività di vigilanza sono state tenute 11 riunioni, ai sensi dell'art. 2404 c.c., nel corso delle quali il Collegio ha altresì incontrato i Responsabili delle varie strutture e funzioni aziendali, la Società di Revisione Legale dei Conti e gli altri Organi di Controllo Interno, acquisendo informazioni e documentazione di cui risulta evidenza nei relativi verbali trascritti sul libro di cui all'art. 2421 c.c.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario con scadenza a 7 anni e rating A- da parte S&P Global e quotato presso la Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Il Collegio ha, altresì, partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di amministrazione (n. 10). Nel corso delle stesse, il Collegio ha, inoltre, acquisito le informazioni fornite, anche ai sensi dell'articolo 2381 c.c., dall'organo delegato sull'attività svolta, sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale della Società e delle proprie controllate.

Inoltre, il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endoconsiliari istituiti dal Consiglio ed ha, altresì, incontrato l'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs 231/2001.

Ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 125/2024, nell'ambito di tali compiti, il Collegio ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni previste dal predetto decreto, nonché sull'adeguatezza delle procedure, dei processi e delle strutture che presiedono alla predisposizione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, sul punto è stato costante il confronto con la Società di Revisione incaricata dell'attestazione del reporting ed il Comitato controllo rischi e sostenibilità.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;
- sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società siano conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Administration della Società responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza;
- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione sulla gestione rende informazioni sull'andamento economico delle società controllate e collegate. Nella Nota integrativa viene, inoltre, data evidenza delle operazioni con "parti correlate", indicando i valori economici e patrimoniali delle transazioni intervenute, dichiarate tutte avvenute a normali condizioni di mercato. La Procedura è stata revisionata con delibera del C.d.A. del 20 dicembre 2023 per adeguarla alle best practice e alle esigenze emerse dalle prassi applicative aziendali.

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della Società di Revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di Revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La Società di Revisione legale, EY S.p.A. ha rilasciato in data 13 aprile 2026 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS - adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38.

La Società di Revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione è coerente con il bilancio e redatta in conformità alle norme di legge.

Inoltre, EY, con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quale aspetto chiave della revisione contabile, del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

Oltre a quanto sopra, ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito "Decreto"), la società EY è stata incaricata di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della Rendicontazione consolidata di sostenibilità della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo" o "Gruppo S.E.A.") relativa



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta, ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione del Gruppo S.E.A.

Con Relazione emessa sempre il 13 aprile 2026, EY ha dichiarato che sulla base del lavoro svolto non sono pervenuti elementi che facciano ritenere che:

- la Rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo S.E.A. relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (European Sustainability Reporting Standards, di seguito "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" della Rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito "Regolamento Tassonomia").

La Società di Revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei non audit services (NAS), nonché rilasciato il benestare sull'incarico alla Società di Revisione dei conti per attività afferenti alla certificazione dei dati di bilancio ai sensi della Procedura di Gruppo sui non audit services vigente e con riferimento all'incarico a EY per la parte di competenza.

Nelle note al bilancio di esercizio, è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di Revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da EY e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete, da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accounts" emanato dallo IESBA., il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza.

Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di questo ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo e ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi le verifiche ritenute necessarie, mediante l'esame diretto dei documenti aziendali.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di Internal Audit e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una attività di controllo adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

Il Collegio in particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società sia tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti di gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere, attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione Auditing. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM), finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'assurance per gli stakeholder di riferimento;

- ha preso atto degli adeguamenti richiesti dalla Direttiva NIS e conseguentemente posti in essere dalla Società, nonché delle attività propedeutiche all'adozione della Direttiva NIS2; il Collegio Sindacale alla luce delle scadenze previste dalla normativa in parola monitorerà sia l'implementazione degli adempimenti sia l'adeguatezza della struttura organizzativa dedicata e delle procedure vigenti.
- ha approfondito e monitorato anche congiuntamente al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità le tematiche relative ai rischi ICT.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha dichiarato che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella sua relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Si ritiene di segnalare, inoltre, che in sede di redazione del bilancio al 31 dicembre 2025, non sussistendo indicatori di impairment, non è stato effettuato il test sui valori degli asset.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri con la Società di Revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

La struttura organizzativa della Società e del Gruppo è gestita dall'Amministratore Delegato, incaricato anche dell'istituzione e del mantenimento del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, attraverso un sistema di deleghe che hanno individuato i responsabili delle diverse direzioni. Il Collegio Sindacale ha verificato anche nel corso del 2025 il corretto esercizio delle deleghe.

Sulla base delle informazioni disponibili e delle verifiche effettuate, la struttura organizzativa appare adeguata in relazione alle caratteristiche dell'impresa e alle sue dimensioni, anche tenuto conto di quanto previsto dalle disposizioni recate dal decreto legislativo n. 14 del 2019, ed in particolare all'art. 375 del medesimo D. Lgs. che introduce un secondo comma all'art. 2086, c.c. e comporta l'obbligo per tutti gli imprenditori collettivi (compresa SEA S.p.A.) di assumere un assetto organizzativo che sia idoneo ad accertare tempestivamente anche le situazioni di crisi d'impresa e di permanenza della continuità aziendale da accertarsi in conformità a quanto stabilito dagli artt. 3, comma e 13, comma 2 del menzionato decreto legislativo n.14/2019.



Bilancio consolidato

È stato altresì predisposto il bilancio consolidato di Gruppo con riferimento alla seguente area di consolidamento:

Ragione Sociale	Sede legale	Capitale sociale al 31/12/2025 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2024 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Vertical Gateway S.p.A.	Via Vittor Pisani, 20 - Milano	100.000	50.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	1.500.000

In particolare, l'area di consolidamento include il bilancio 2025 di SEA, delle sue controllate e di tutte quelle società sulle quali esercita un'influenza notevole.

Il metodo di consolidamento adottato è quello integrale per le partecipazioni di controllo; mentre le società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Nell'area, oltre a SEA, sono quindi incluse, ciascuna con il proprio metodo di consolidamento:

Tabella area di consolidamento

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2025	% Possesso del Gruppo al 31/12/2025	% Possesso del Gruppo al 31/12/2024
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Vertical Gateway S.p.A.	Integrale	51%	51%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%



Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata in migliaia di euro:

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	1.015.966		1.001.684	
Immobilizzazioni materiali	8.2	113.415		95.593	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	12.479		13.628	
Investimenti immobiliari	8.4	103		105	
Partecipazioni in società collegate	8.5	74.982		80.199	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	73.767		73.927	
Altre Attività Finanziarie non Correnti	8.8	4.400			
Altri crediti non correnti	8.9	47.142		26.878	
Totale Attività non correnti (A)		1.342.255	0	1.292.015	0
Rimanenze	8.10	4.939		4.427	
Crediti commerciali	8.11	158.462	14.332	173.225	19.223
Crediti per imposte	8.12	256		848	
Altri crediti correnti	8.12	14.840	10.000	4.638	
Crediti finanziari correnti	8.13	60.289		165.406	
Altre attività finanziarie correnti	8.14	3.300		402	
Cassa e disponibilità liquide	8.15	78.448		62.213	
Totale Attivo corrente (B)		320.534	24.332	411.159	19.223
Attività destinate alla vendita (C)				11.000	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.662.789	24.332	1.714.174	19.223
Capitale sociale	8.16	27.500		27.500	
Altre riserve	8.16	220.664		279.069	
Risultato del Gruppo	8.16	190.563		170.559	
Patrimonio netto di Gruppo		438.727		477.128	
Patrimonio netto di terzi		211		56	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.16	438.938		477.184	
Fondo rischi e oneri	8.17	227.172		203.564	
Fondi relativi al personale	8.18	24.374		26.161	
Passività finanziarie non correnti	8.19	425.598		152.666	
Altri debiti non correnti	8.20	3.014			
Totale Passività non correnti (E)		680.158		382.391	
Debiti commerciali	8.21	226.907	8.044	206.137	12.146
Debiti per imposte dell'esercizio	8.22	10.695		54.668	
Altri debiti	8.23	267.256		264.415	
Passività finanziarie correnti	8.19	38.835		329.379	
Totale Passivo corrente (F)		543.693	8.044	854.599	12.146
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)					
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.223.851	8.044	1.236.990	12.146
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.662.789	8.044	1.714.174	12.146



Il conto economico consolidato presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2025		2024	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	876.810	78.529	823.078	82.629
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	71.201		57.883	
Totale ricavi		948.011	78.529	880.961	82.629
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(173.342)		(191.408)	
Materiali di consumo	9.4	(10.681)		(11.325)	
Altri costi operativi	9.5	(293.567)		(273.092)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(67.171)		(54.675)	
Totale costi operativi		(544.761)	(24.541)	(530.500)	(45.600)
Margine Operativo Lordo		403.250	53.988	350.461	37.029
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(4.410)		(5.256)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(58.212)		(32.912)	
Ammortamenti	9.9	(69.384)		(69.024)	
Risultato operativo		271.244	53.988	243.269	37.029
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	14.839	14.839	16.101	16.101
Proventi (oneri) finanziari	9.11	(20.928)		(22.500)	
Risultato prima delle imposte		265.155	68.827	236.870	53.130
Imposte	9.12	(74.652)		(66.065)	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		190.503	68.827	170.805	53.130
Risultato netto da Attività destinate alla vendita/cessate (B)	7			(241)	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		(60)		5	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		190.563	68.827	170.559	53.130
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,76		0,68	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,76		0,68	

Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2025 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c., né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente Relazione.

In merito alla prevedibile evoluzione della gestione per l'esercizio 2026, il Collegio ha preso atto che il risultato economico potrebbe essere influenzato non solo dal contesto geopolitico internazionale, ma anche dall'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario. Nello specifico, si segnala l'applicazione delle nuove tariffe aeroportuali - risultanti inferiori a quelle applicate nel corso del 2025 - a seguito del recepimento della Delibera n. 109/2025 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Il Collegio ha verificato che la Società ha già attivato procedure di monitoraggio e azioni di mitigazione dei costi per bilanciare la riduzione dei ricavi derivante dalla predetta contrazione tariffaria.

Inoltre, il Collegio, alla luce dell'attuale scenario internazionale e dei recenti sviluppi geopolitici intervenuti a partire dalla fine del mese di febbraio 2026, ritiene che siano stati acquisiti tutti gli elementi informativi necessari e sufficienti ai fini dell'identificazione degli impatti, effettivi e potenziali, derivanti dai conflitti in corso (tra cui Russia-Ucraina e Medio Oriente) sulle attività, sui sistemi di controllo e sui processi, sulla base di una valutazione condotta, per quanto possibile, sia sotto il profilo qualitativo sia quantitativo.



MilanAirports

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Conclusioni

Il Collegio, in esito a quanto sopra evidenziato e preso atto delle risultanze della complessiva attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e del giudizio contenuto nella relazione di revisione del bilancio, per quanto di sua competenza e sulla base delle informazioni tempo per tempo acquisite dall'Amministrazione e dalla Società di Revisione, ritiene che non sussistano motivi ostativi all'approvazione del Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, così come redatto dagli Amministratori e prende atto delle ulteriori proposte formulate dai medesimi nelle note esplicative.

Milano, 13 aprile 2026

Per il Collegio Sindacale

Simona Vittoriana Cassara

(Presidente)

Stefania Chiaruttini

(Sindaco effettivo)

Alessandro Cafarelli

(Sindaco effettivo)

Daniele Contessi

(Sindaco effettivo)

Luigi Di Marco

(Sindaco effettivo)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 14 maggio 2026 dal sito internet <https://milanairports.com/it/relazione-finanziaria-annuale-2025>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.

Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Indice

INDICE

57	1. Informazioni generali
58	Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità
60	Governance
68	Strategia
79	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
82	2. Informazioni ambientali
83	EU Taxonomy
83	Attività economiche ammissibili
88	Attività economiche allineate
89	Metodologia di calcolo degli indicatori
100	E1 Cambiamenti climatici
100	Strategia
103	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
104	Politica ambientale ed energetica [MDR-P]
105	Azioni [MDR-A]
111	Target [MDR-T]
112	Metriche [MDR-M]
118	E2 Inquinamento
118	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
119	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
119	Azioni [MDR-A]
119	Target [MDR-T]
119	Metriche [MDR-M]
121	E3 Acque e risorse marine
121	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
121	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
121	Azioni [MDR-A]
122	Target [MDR-T]
122	Metriche [MDR-M]
123	E5 Uso delle risorse ed economia circolare
123	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
123	Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]
123	Azioni [MDR-A]
124	Target [MDR-T]
125	Metriche [MDR-M]
127	3. Informazioni sociali
128	S1 Forza lavoro propria
128	Strategia
129	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
129	Politiche [MDR-P]
133	Azioni [MDR-A]
137	Target [MDR-T]
138	Metriche [MDR-M]

143	S2 Lavoratori nella catena del valore
143	Strategia
143	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
143	Politiche [MDR-P]
145	Azioni [MDR-A]
146	Target [MDR-T]
147	S3 Comunità interessate
147	Strategia
148	Politiche [MDR-P]
149	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
150	Azioni [MDR-A]
152	Target [MDR-T]
154	Metriche [MDR-M]
156	S4 Consumatori e utilizzatori finali
156	Strategia
156	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
157	Politiche per la Qualità [MDR-P]
158	Azioni [MDR-A]
161	Target [MDR-T]
166	4. Informazioni sulla governance
167	G1 Condotta delle imprese
167	Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
167	Politiche [MDR-P]
172	Azioni [MDR-A]
175	Target [MDR-T]
175	Metriche [MDR-M]
176	Allegati
176	Allegato 1: Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa [IRO-2]
180	Allegato 2: Elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE

— 1. Informazioni Generali



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI

Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità

CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLE DICHIARAZIONI SULLA SOSTENIBILITÀ [BP-1]

La presente Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (di seguito anche "Rendicontazione") è elaborata su base consolidata dal Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) (di seguito anche "il Gruppo", "SEA", "il Gruppo SEA" oppure "la Società") ai sensi dell'Art. 4 del D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125, che attua nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2022/2464/UE in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità. La rendicontazione segue gli standard di rendicontazione "European Sustainability Reporting Standards" ("ESRS"), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772, e il Regolamento (UE) 2020/852 (cd. Regolamento Tassonomia) [5 a].

La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2025 ha lo stesso perimetro di consolidamento del Bilancio Consolidato del Gruppo [5 b i].

Sono riportate informazioni riferibili alle operazioni proprie e alla catena del valore sia a monte che a valle. In merito alle operazioni proprie le informazioni comprendono le politiche, le azioni, gli obiettivi e le metriche connesse alle questioni di sostenibilità giudicate rilevanti a fronte degli esiti dell'analisi di doppia rilevanza del Gruppo. Con riferimento alla catena del valore, le informazioni considerano a monte i fornitori di beni e servizi più rilevanti e i fornitori delle attività di costruzione e manutenzione che operano nei sedimi aeroportuali, a valle sono inclusi gli altri attori dell'ecosistema aeroportuale, tra cui passeggeri, vettori, handlers, sub-concessionari di attività commerciali e di servizi operanti nel sedime, player del trasporto terrestre, e gli attori del territorio di riferimento come imprese, istituzioni, comunità limitrofe agli aeroporti del Gruppo [5 c].

Le informazioni inerenti alle risorse finanziarie allocate per le azioni che contribuiscono allo sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità

locali in S3 Comunità interessate sono omesse in quanto classificate come dato riservato [5 d].

Il Gruppo dichiara di non avvalersi delle esenzioni previste dagli articoli 19 bis, paragrafo 3 e 29 bis, paragrafo 3, della direttiva 2013/34/UE [5 e].

In base alle disposizioni transitorie dello standard ESRS 1 (c.d. "phase-in"), il Gruppo si è avvalso della possibilità di non riportare tutti gli obblighi informativi introdotti gradualmente che possono essere omessi nei primi anni di rendicontazione secondo gli standard ESRS. Tuttavia, il Gruppo ha fornito informazioni su politiche, azioni e obiettivi relativi alla propria catena del valore utilizzando dati già disponibili internamente o reperibili pubblicamente. Le richieste d'informativa materiali, ma soggette a phase-in, non rendicontate sono:

- ESRS 2 SMB-3: gli effetti finanziari attesi dei rischi e delle opportunità rilevanti dell'impresa sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari a breve, medio e lungo termine, compresi gli orizzonti temporali ragionevolmente attesi per tali effetti;
- E1-9: Effetti finanziari attesi derivanti da rischi fisici e di transizione rilevanti e opportunità potenziali legate al clima;
- E2-6: Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento;
- E3-5: Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità rilevanti connessi alle acque e alle risorse marine;
- E5-6: Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse e all'economia circolare.

CapEx e OpEx

Le risorse finanziarie possono dar luogo a costi operativi (si veda il paragrafo 9.5 Altri costi operativi nella Nota integrativa del Bilancio Consolidato) o, se ricorrono le condizioni e se strettamente correlate ad un investimento, possono dar luogo a CapEx (si vedano i paragrafi 8.1 Immobilizzazioni immateriali e 8.2 Immobilizzazioni immateriali nella Nota integrativa del Bilancio Consolidato) [MDR-A 69 b].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

INFORMATIVA IN RELAZIONE A CIRCOSTANZE SPECIFICHE [BP-2]

Orizzonti temporali

La Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità include informazioni derivate da analisi con orizzonti temporali a medio o lungo termine come definiti dall'ESRS 1, sezione 6.4, ad eccezione del processo di individuazione dei rischi fisici per eventi climatici estremi, che ha preso in considerazione il periodo 2021-2040 per il breve termine e il periodo 2041-2060 per il medio termine [9 a] come spiegato nel paragrafo "Processo di individuazione dei rischi fisici" [9 b].

Utilizzo di stime

Nella redazione della Rendicontazione, il Gruppo SEA si è avvalso di stime per il calcolo delle metriche dello standard E1 - Cambiamenti Climatici riguardanti le emissioni di Scope 3 [10 a]. Per approfondire la base per la preparazione, si rimanda al paragrafo "Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES" nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI [10 b]. L'adozione di criteri di calcolo accettati a livello nazionale e globale, così come di metodologie settoriali specifiche e conformi alle normative applicabili di comunicazione degli impatti, permette di ridurre il rischio di imprecisione dei dati [10 c]. Sono costantemente esaminate le opportunità di migliorare l'accuratezza delle informazioni attraverso partnership con le parti interessate attive nell'aeroporto [10 d].

Con riferimento alle operazioni proprie, il Gruppo SEA si

è avvalso di stime per il calcolo dell'inquinamento di acqua e suolo (E2-4) [11 a]. Il capitolo E2 INQUINAMENTO dettaglia le informazioni contestuali circa le misurazioni, comprese le ipotesi, le approssimazioni e i giudizi utilizzati [11 b i; b ii].

Con riferimento all'impatto socio-economico dell'attività aeroportuale sul territorio locale, sono state effettuate stime per la determinazione dell'impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico con riferimento al valore della produzione e all'effetto occupazionale sul territorio. Per maggiori approfondimenti si veda il capitolo S3 COMUNITA' INTERESSATE.

Le informazioni prospettiche sono state elaborate sulla base di ipotesi in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni che verranno attuate da parte del Gruppo. Dunque, gli importi monetari comunicati per il 2026, potrebbero essere soggetti a variazioni dovute a eventi non prevedibili [11 a]. Il budget del 2026 è formulato sulla base di previsioni dell'andamento di traffico, ricavi e costi [11 b i; b ii].

Laddove i dati riferiti all'esercizio 2024 pubblicati nella presente Rendicontazione fossero oggetto di riesposizione, le modifiche sono chiaramente indicate in corrispondenza dell'informativa di riferimento [13] [14].

Nella Rendicontazione sono riportati anche i dati quantitativi sull'esposizione della popolazione alle emissioni acustiche degli scali di Linate e Malpensa, come prescritto dal D.M. 31 ottobre 1997 [15].

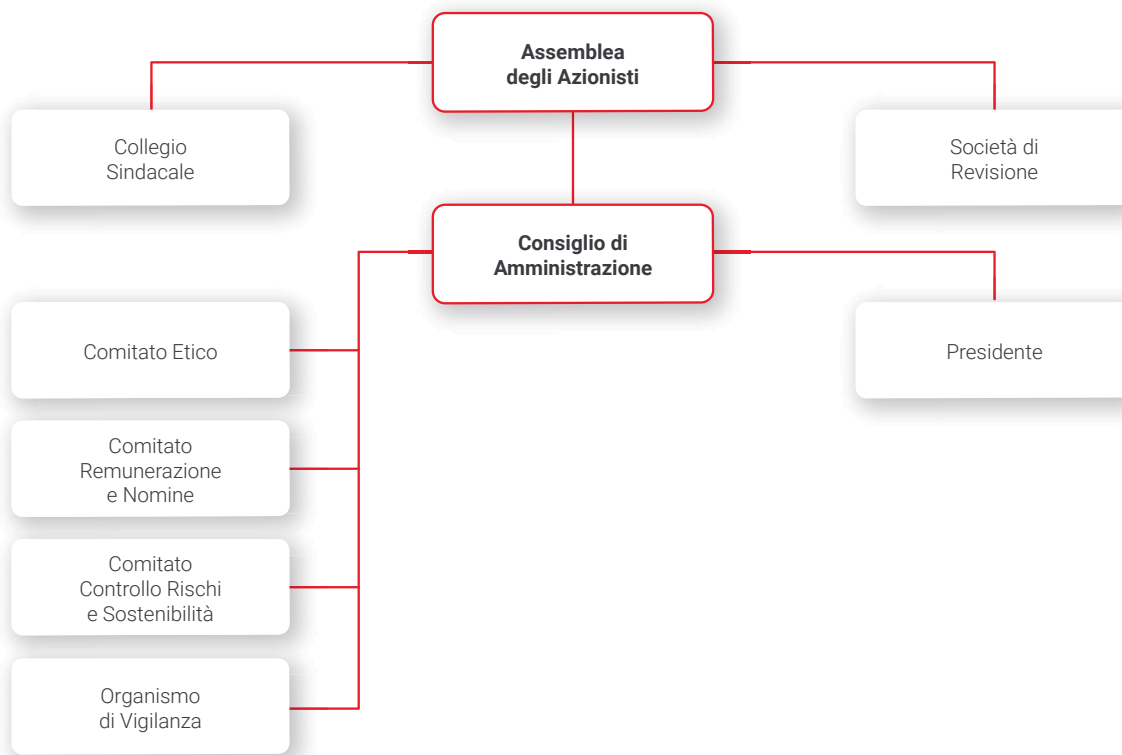


MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Governance

RUOLO E COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO E LE INFORMAZIONI FORNITE E QUESTIONI DI SOSTENIBILITÀ DA QUESTI AFFRONTATE [GOV-1] [GOV-2] [G1 GOV-1]



Il Consiglio di Amministrazione (CdA) di SEA [ESRS 2 21] è costituito per il 57% da uomini (4) e per il 43% da donne (3) [ESRS 2 21 d]. Il 100% dei membri ha acquisito esperienza professionale nel settore e/o in Italia [ESRS 2 21 c]. Il 14% (1 uomo) è un membro esecutivo, mentre l'86% (6) senza incarichi esecutivi è costituito per il 43% da uomini (3) e per il 43% da donne (3) tutti indipendenti [ESRS 2 21 a; e]. È assente una rappresentanza dei dipendenti e degli altri lavoratori [ESRS 2 21 b].

Il modello di corporate governance di SEA è di tipo tradizionale e comprende l'assemblea degli azionisti, il Consiglio di Amministrazione, che opera attraverso amministratori esecutivi e con poteri di rappresentanza, e il Collegio Sindacale. All'interno del CdA sono presenti il Comitato Etico istituito nel 2000, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) istituito nel 2002 come Comitato Rischi e ampliato a prerogative di sostenibilità nel 2018, e il Comitato Remunerazione e Nomine (CRN).

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale (AD, DG) è il principale responsabile della gestione dell'impresa e riferisce al CdA sulle attività svolte. Il Consiglio di Amministrazione ha nominato un Organismo di Vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/01 [GOV-1 22 a].

Il CdA detiene pieni poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società. Vigila sull'andamento generale della gestione, prestando particolare attenzione ai conflitti di interesse e confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Approva i piani strategici, le politiche e gli obiettivi relativi allo sviluppo sostenibile, monitorandone periodicamente l'attuazione. Esamina la natura e il livello di rischio connesso al perseguimento degli obiettivi strategici della Società, considerando tutti gli elementi rilevanti per il successo sostenibile di SEA. Valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e delle sue controllate, con particolare



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

riferimento al modello di Enterprise Risk Management (ERM), al Piano di Audit e al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01 (MOG) adottato dal 2003.

Ha la facoltà di nominare uno o più Amministratori Delegati e un Direttore Generale (AD.DG¹), attribuendo loro i relativi poteri e definendo la loro remunerazione. L'AD.DG è incaricato dell'esecuzione delle deliberazioni e della gestione corrente degli affari sociali. L'AD.DG e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche assicurano che il CdA possa costantemente monitorare impatti, rischi e opportunità, attraverso la definizione e l'aggiornamento periodico degli obiettivi [GOV-1 22 b; d] [GOV-2 26 a].

Il Collegio Sindacale è composto da cinque Sindaci effettivi (due donne e tre uomini) con la Presidenza affidata a una donna. Sono inoltre nominati, in conformità alla normativa vigente, due Sindaci supplenti (una donna e un uomo). Il Collegio Sindacale di SEA svolge i compiti attribuiti dalla legge e, in particolare, vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società per gli aspetti di competenza, del Sistema di Controllo Interno e di Gestione Rischi (SCIGR) e del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione. Il Collegio vigila sull'indipendenza della Società di Revisione verificando il rispetto delle disposizioni in materia nonché natura ed entità dei servizi diversi dalla revisione legale dei conti prestati alla Società ed alle sue controllate. Inoltre, nell'ambito dello svolgimento delle funzioni a esso attribuite dall'ordinamento, vigila sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 e ne riferisce eventuali osservazioni nella relazione annuale all'assemblea degli azionisti [GOV-1 22 b].

Il CdA approva, tra gli altri, il Codice Etico, il MOG, composto dalla "Parte Generale" e dalla "Parte Speciale", la Politica per la Prevenzione della Corruzione, la Politica per la Parità di Genere, la Politica per gli Acquisti Sostenibili [G1 GOV-1 5 a].

Nell'ambito della pianificazione strategica e della gestione del rischio, il CdA approva il Piano Industriale Integrato (ultimo Piano approvato 2025-2029) che contiene obiettivi ESG delineati in coerenza con gli esiti dell'analisi di doppia rilevanza, il sistema Enterprise Risk Management (ERM), formalizzato con una politica

dedicata, e il sistema di incentivazione del Management, che tiene conto delle performance di sostenibilità [G1 GOV-1 5 a].

A questi documenti approvati dal CdA, si aggiungono i manuali operativi per gli aeroporti di Malpensa e Linate, il Safety Management System, il Compliance Monitoring Management, il Manuale di Gestione per la Prevenzione della Corruzione e il Manuale di Gestione e Sicurezza delle Informazioni. Essi delineano ruoli, procedure operative e strumenti di gestione del rischio, assicurando un sistema integrato con flussi informativi costanti [GOV-1 22 c; c ii; c iii].

La Società dispone di presidi specifici per la gestione dei rischi ambientali, di salute e sicurezza sul lavoro e di corruzione, operando in conformità con le normative di settore. Le attività di identificazione, valutazione e gestione dei rischi sono svolte nell'ambito dei processi dei sistemi di gestione certificati ISO 14001, ISO 50001, ISO 9001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001 [GOV-1 22 c; c iii].

Il modello ERM è basato sulle migliori pratiche nazionali e internazionali, per identificare, valutare e monitorare rischi aziendali che possono influire sulla sostenibilità del business a medio termine. Un approfondimento si trova nel paragrafo "Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti" in questo capitolo [GOV-1 22 c iii].

Nel 2025 il CdA in carica si è riunito regolarmente per un totale di dieci volte. Alle riunioni hanno partecipato, su invito, i Manager della Società, che hanno esposto gli argomenti di loro competenza [GOV-1 22 c i].

Tutti gli Amministratori possiedono competenze adeguate ai loro compiti. La composizione attuale include figure con esperienza in aziende quotate in Borsa, garantendo un bilanciamento delle esperienze professionali in linea con le complessità del business di SEA [GOV-1 23]. Il CdA integra, attraverso i suoi componenti, l'esperienza maturata in ruoli di CEO e Amministratori Delegati di aziende infrastrutturali e in associazioni di settore, con competenze specifiche in cambiamento climatico, iniziative sociali, diritto penale d'impresa e lotta alla corruzione [GOV-1 23 a].

Si possono riscontrare, tra le varie expertise di diversi consiglieri, una lunga esperienza in materia di compliance, corporate governance, organizzazione, controllo interno e gestione dei rischi, responsabilità

¹ Al 31.12.2025, i ruoli di Amministratore Delegato e Direttore Generale di SEA sono ricoperti dalla medesima persona.



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

amministrativa delle imprese, nonché esperienze di pubblicazioni e partecipazione a convegni in qualità di relatori su tematiche ESG. Queste skills specifiche, a disposizione dei comitati endoconsiliari e dell'Organismo di Vigilanza contribuiscono a sviluppare una condotta dell'impresa più responsabile, trasparente ed affidabile [G1 GOV-1 5 b].

La formazione continua dei componenti del CdA e del Collegio Sindacale è una priorità per favorire la conoscenza del settore, delle dinamiche aziendali, della gestione dei rischi e del quadro normativo in evoluzione, anche in relazione allo sviluppo sostenibile. Le sessioni di induction organizzate nel corso dell'esercizio, oltre che dedicate ad approfondimenti sul business, hanno riguardato: la salute e sicurezza affrontate tramite un reporting sulle misure di prevenzione e sugli impatti delle stesse, la strategia energetica includendo la condivisione di obiettivi per la gestione delle emissioni, il cambiamento climatico e i progetti di finanziamento su temi ESG in corso di implementazione, la diversità e l'inclusione, l'engagement del personale, la qualità dei servizi tramite il monitoraggio costante degli indici di qualità e reputazionali di SEA, la cybersecurity [GOV-1 23 b]. Inoltre, il CdA e il CCRS sono stati informati sugli aggiornamenti normativi relativi alla rendicontazione sulla sostenibilità e con essi sono stati condivisi gli impatti, i rischi e le opportunità significativi a seguito dell'analisi di doppia rilevanza [GOV 2 26 c]. Su questi aspetti, il CdA è informato periodicamente da vari organi e comitati nell'ambito della conduzione delle rispettive attività.

Il Comitato Etico è responsabile della diffusione, osservanza, corretta interpretazione e aggiornamento del Codice Etico. Il Comitato è composto dal Presidente del CdA, che ricopre anche il ruolo di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e indipendente, dal Direttore People Management e dal Direttore Internal Audit. Il Comitato si riunisce con cadenza almeno semestrale, secondo il nuovo Regolamento, salvo urgenze particolari e, comunque, ogni volta che si renda necessario l'esame di tematiche afferenti direttamente od indirettamente al Codice Etico. Nel corso del 2025 si è riunito due volte. Per ogni riunione è stato redatto un verbale a cura del segretario appartenente alla Direzione Legal & Corporate Affairs. Il Comitato Etico informa il CdA con una relazione annuale, e comunque in caso di gravi violazioni, sull'attività svolta e sull'attuazione del Codice Etico. Redige una relazione analoga per le società controllate di SEA, destinata ai presidenti dei rispettivi Consigli di Amministrazione. Tale ultima informativa, essendo il Codice Etico delle controllate parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/01 approvato dalle singole società, può

essere, in alternativa, riportata nella "Relazione sullo stato di attuazione del Modello" predisposta dagli Organismi di Vigilanza delle Controllate. Il Comitato approva anche il Piano di Audit, un piano annuale di verifiche sull'attuazione del Codice Etico, eseguito dalla Direzione Internal Audit, che riferisce i risultati tramite una relazione annuale o un'informativa tempestiva, se necessario. Tale relazione include anche i risultati delle verifiche sul Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a] [G1 GOV-1 5 a].

In osservanza alle disposizioni del MOG, la Società ha rinnovato nel corso dell'esercizio 2025 il proprio Organismo di Vigilanza (OdV) con il compito di vigilare continuamente sull'efficace funzionamento e sull'osservanza del MOG, nonché di curarne l'aggiornamento, proponendo al CdA modifiche e integrazioni in tutti i casi in cui ciò si renda necessario. L'OdV è composto in forma collegiale da quattro membri di cui tre membri esterni, tra i quali un componente del CdA senza deleghe operative ed indipendente, due professionisti esterni indipendenti con comprovata competenza ed esperienza in materia di controllo, di governance, legale o etica, un membro interno, individuato nel Direttore Internal Audit della Società. L'OdV riferisce periodicamente al CdA sull'efficacia del MOG, trasmettendo semestralmente e annualmente una relazione sullo stato di attuazione, i controlli effettuati e le criticità emerse. Nel corso del 2025 l'OdV si è riunito 10 volte, per ogni riunione viene redatto un verbale [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a] [G1 GOV-1 5 a].

Si rimanda al capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE per approfondire il ruolo del Comitato Etico e dell'OdV nel processo di investigazione nei casi riguardanti la condotta dell'impresa.

Il CCRS ha un ruolo consultivo e propositivo nei confronti del CdA come definito nel relativo regolamento di funzionamento. Supporta il CdA, con cadenza almeno annuale, nelle valutazioni e decisioni relative al Sistema di Controllo Interno, Gestione dei Rischi e Sostenibilità [GOV-1 22 b] [GOV 2 26 a]. Ai lavori del CCRS partecipano il Presidente del Collegio Sindacale o altro sindaco da questi designato (rimane comunque salva la possibilità di partecipazione anche degli altri componenti del Collegio Sindacale), il Segretario del Comitato e il Direttore Internal Audit. Nel corso del 2025 il CCRS ha tenuto undici riunioni, coordinate dal Presidente e regolarmente verbalizzate dalla Direzione Legal & Corporate Affairs, con la partecipazione dei componenti del Collegio Sindacale e del Direttore Internal Audit, e l'audizione sia della Società di Revisione che dei Direttori e



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Responsabili di alcune funzioni aziendali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il Comitato Remunerazione e Nomine (CRN) è composto da tre amministratori indipendenti, ha funzioni consultive e propositive in materia di remunerazione e nomine di amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche. Tra i suoi compiti principali vi sono la definizione della politica di remunerazione, la valutazione della sua applicazione, la proposta di candidati per il CdA e la supervisione del processo di autovalutazione e successione degli amministratori esecutivi [GOV-1 22 a; b].

Il processo di governo in relazione alle tematiche connesse alla sostenibilità si compone di un livello strategico e di governance e di un livello più operativo di coordinamento e di gestione. I flussi informativi tra l'organo amministrativo, i comitati endoconsiliari, l'AD.DG e il management, quali Chief Financial & Risk Officer (CFRO), Chief Operating Officer (COO), Chief People & Supply Officer (CSPO), Chief Commercial Office (CCO) - insieme alle funzioni aziendali che a ciascuno di essi riportano - assicurano un allineamento continuo tra indirizzo strategico e gestione operativa. Questo sistema integrato garantisce coerenza, coordinamento e sinergia nell'attuazione delle iniziative di sostenibilità e nella gestione dei relativi impatti [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a]. Grazie ai flussi informativi sopra descritti, il CdA ha la possibilità di tenere conto degli elementi relativi a impatti, rischi e opportunità ESG nella definizione del Piano Industriale Integrato, della Strategia Energetica, della mappatura dei rischi (ERM) e del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici [GOV-2 26 b].

L'AD.DG è il principale responsabile della gestione dell'impresa e riferisce al CdA sulle attività svolte. Il CdA di SEA ha incaricato l'AD.DG di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, fissare le linee di indirizzo, verificarne l'adeguatezza e il funzionamento e assicurare la corretta gestione dei principali rischi aziendali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

SEA ha nominato il COO come Accountable Manager per la safety e security aeroportuale, in conformità con il Regolamento (EU) 139/2014 e le disposizioni ENAC (Ente Nazionale di Aviazione Civile). Il sistema di gestione della safety aeronautica (SMS) è stato implementato per garantire il rispetto della normativa. SEA ha ottenuto la certificazione per gli aeroporti di Milano Malpensa e Linate, dimostrando conformità ai requisiti organizzativi e infrastrutturali [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CFRO è responsabile delle attività finanziarie, di gestione del rischio, delle relazioni con gli investitori e dei rapporti con le autorità di settore (ART e ENAC) per

gli ambiti tariffari ed economici al fine di garantirne la conformità normativa. Inoltre, il CFRO è responsabile della Funzione Integrated ESG e della redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CCO sovrintende allo sviluppo commerciale delle business unit Aviation e Non Aviation, definendo gli orientamenti strategici commerciali e le conseguenti iniziative progettuali, in linea con gli obiettivi di performance operativa, finanziaria ed ESG [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CPSO supervisiona l'elaborazione delle strategie di sourcing, gestione, organizzazione, formazione, salute e sicurezza e sviluppo delle risorse umane. Garantisce la definizione delle politiche di approvvigionamento di beni, lavori e servizi e stabilisce la strategia di innovazione e le relative attività [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

In aggiunta ai comitati endoconsiliari, la Governance di SEA prevede ulteriori comitati interni. L'Executive Committee (EXECOM) è l'organo incaricato di sviluppare gli orientamenti strategici aziendali e sovrintendere all'attuazione delle azioni conseguenti, assicurando anche la gestione di eventuali iter informativi e autorizzativi previsti dal modello di governance. Esso è composto dall'AD.DG. (Chairman), dal Chief Financial and Risk Officer, dal Chief Operating Officer, dal Chief Commercial Officer, dal Chief People and Supply Officer, dal Direttore Cargo and Real Estate e dal Direttore Planning, Control & Regulatory Affairs.

Al Sustainability Committee spetta il compito di monitorare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, confrontandoli con quelli degli altri operatori aeroportuali comparabili e di valutare l'efficacia delle azioni intraprese, individuando eventuali misure migliorative da adottare.

Al Management Committee partecipano l'AD.DG e tutti i Chief, i Direttori e i Responsabili, compresi gli Amministratori Delegati e i Direttori Generali delle società controllate. Ha lo scopo di esaminare in modo integrato l'andamento degli aeroporti nei loro aspetti operativi, infrastrutturali e commerciali, oltre ai principali aspetti economici e finanziari, valutando l'efficacia delle azioni di business intraprese e possibili azioni migliorative da intraprendere [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a; b].

A luglio 2022 SEA ha istituito un gruppo di lavoro multidisciplinare denominato Net Zero Team, con l'obiettivo di progettare e attuare iniziative per ridurre le emissioni dirette e raggiungere il traguardo di Net Zero delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 market-based entro il 2030. Il program manager



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

del Team garantisce i collegamenti con il Sustainability Committee e il Management Committee seguendo le loro linee guida, e si impegna a garantire il rispetto degli standard del Programma Airport Carbon Accreditation (ACA) [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a; b].

A seguito dell'adozione del Sistema di Gestione UNI PdR 125, è stato istituito un Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione. Il Comitato è composto dall'AD.DG, dal CFRO, dal Chief People and Supply Officer, da altre figure chiave di diverse direzioni, e dal Responsabile della Funzione Integrated ESG. Al Comitato risponde il Responsabile Diversity & Inclusion and Welfare, incaricato di supervisionare il Sistema [GOV-1 22 a; b; c; c i; c ii] [GOV-2 26 a].

Il CdA ha altresì approvato le Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIIGR), applicabili a tutte le Società del Gruppo SEA, per assicurare che i principali rischi siano correttamente identificati, misurati, gestiti e monitorati. Il SCIIGR coinvolge tutti gli organi e le risorse a tutti i livelli, favorendo il raggiungimento degli obiettivi aziendali e adattandosi alle specificità di ciascuna società e processo. Inoltre, facilita lo scambio di informazioni per il controllo interno e il raggiungimento degli obiettivi, sfruttando sinergie tra i soggetti coinvolti. Per le funzioni di controllo sono utilizzati sistemi informativi affidabili e processi di reporting adeguati, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'organizzazione e dei processi di risk management, governance e compliance. La Direzione Internal Audit svolge un ruolo fondamentale nella verifica e valutazione del SCIIGR, seguendo i principi dell'IPPF (International Professional Practices Framework).

La Direzione Internal Audit verifica che il SCIIGR sia coerente con le Linee di Indirizzo, adeguato e funzionante, valutando l'efficacia delle attività operative, l'attendibilità delle informazioni di bilancio, la conformità alle leggi, la salvaguardia del patrimonio aziendale, e proponendo miglioramenti per i processi di controllo, gestione dei rischi e governance aziendale. Il Direttore Internal Audit dipende gerarchicamente dal CdA e dal Presidente, che ne dispone la nomina o la revoca. Le finalità, i poteri e le responsabilità della Direzione sono definiti in un mandato di internal audit, coerente con gli standard dell'Institute of Internal Auditors e approvato dal CdA. Le attività includono interviste, analisi, verifiche documentali e controlli a campione sui processi e attività oggetto di verifica.

Il CdA riceve tempestivamente informazioni su situazioni critiche, principalmente attraverso il CCRS e il Direttore

Internal Audit. La Direzione Internal audit predispone il Piano di Audit che è approvato, con cadenza almeno annuale, dal CdA, consultati preliminarmente il CCRS, il Collegio Sindacale e l'AD.DG, come indicato all'interno del proprio mandato [GOV-1 22 b; c; c i; c ii; c iii] [GOV-2 26 a].

INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE

[GOV-3]

Il CRN sottopone proposte al CdA per l'autorizzazione sulle condizioni del sistema di incentivazione [GOV-3 29 e]. Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al Management, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra performance e compensi. La performance è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi individuali, alcuni dei quali direttamente correlati a tematiche ESG.

I tre obiettivi ESG del 2025 sono:

1. Qualità del servizio sia erogata che percepita (ASQ - Airport Service Quality)
2. People Engagement Index
3. Indice di frequenza e gravità degli infortuni [GOV-3 29 a; b; c].

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

L'indicatore People Engagement Index costituisce uno dei parametri inclusi anche nel piano di Long Term Incentives (LTI), a sottolineare la rilevanza strategica del coinvolgimento dei lavoratori nella creazione di valore nel lungo periodo.

INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE

[E1-GOV-3]

Nel 2025 le emissioni di GES di Scope 1 e Scope 2 non sono state un ambito di valutazione ESG delle prestazioni [GOV-3 13].

DICHIARAZIONE SUL DOVERE DI DILIGENZA [GOV-4]

La seguente tabella contiene un riferimento agli elementi fondamentali della dovuta diligenza.

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
a) Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate ■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione ■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ■ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ■ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate ■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi ■ ESRs 2 INFORMAZIONI GENERALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti ■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima ■ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Politica Ambientale ed Energetica ■ E2 INQUINAMENTO Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento ■ E2 INQUINAMENTO Politica Ambientale ed Energetica ■ E3 ACQUE E RISORSE MARINE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine ■ E3 ACQUE E RISORSE MARINE Politica Ambientale ed Energetica ■ E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare ■ E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Politica Ambientale ed Energetica ■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti ■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni ■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche Condizioni di Lavoro Politica Salute e Sicurezza ■ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche Parità di trattamento e di opportunità per tutti Politica per la parità di genere UNI PdR 125 ■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti ■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni ■ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche Condizioni di lavoro



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
b) Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti ▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni ▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Politiche Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali Politica di sviluppo del traffico sull'aeroporto di Malpensa ▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Politiche Emissioni Acustiche Politica Ambientale ed Energetica ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Politica per la Qualità ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali ▪ G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti ▪ G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche Codice Etico ▪ G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) ▪ G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche Corruzione attiva e passiva Politica per la prevenzione della corruzione ▪ G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisiti Sostenibili
c) Individuare e valutare gli impatti negativi	▪ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ▪ ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti ▪ E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima ▪ E2 INQUINAMENTO Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento ▪ E3 ACQUE E RISORSE MARINE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine ▪ E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare ▪ S1 FORZA LAVORO PROPRIA Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ▪ S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ▪ S3 COMUNITÀ INTERESSATE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale ▪ S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo SEA
d) Intervenire per far fronte agli impatti negativi	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Azioni Adattamento ai cambiamenti climatici E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Azioni Mitigazione dei cambiamenti climatici e la gestione dell'energia E2 INQUINAMENTO Azioni Azioni per gestire l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo E3 ACQUE E RISORSE MARINE Azioni E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Azioni Consumo di risorse naturali E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Azioni Rifiuti S1 FORZA LAVORO PROPRIA Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria Azioni per salute e sicurezza S1 FORZA LAVORO PROPRIA Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria Azioni per la Parità di Genere S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni Azioni per la salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori S3 COMUNITÀ INTERESSATE Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni Emissioni Acustiche S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni Salute e Sicurezza dei Passeggeri G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Azioni
e) Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Target E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche E2 INQUINAMENTO Target E2 INQUINAMENTO Metriche E3 ACQUE E RISORSE MARINE Target E3 ACQUE E RISORSE MARINE Metriche E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Target E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Metriche S1 FORZA LAVORO PROPRIA Target S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Target S3 COMUNITÀ INTERESSATE Metriche S3 COMUNITÀ INTERESSATE Target S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Target



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

Il Gruppo SEA ha adottato un processo operativo per la redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità.

Il processo è progettato per assicurare, con ragionevole certezza, l'affidabilità delle informazioni fornite, descrivendo le attività, le tempistiche, i ruoli e le responsabilità delle Direzioni e delle Funzioni aziendali coinvolte nel processo di pianificazione, raccolta e controllo dei dati e delle informazioni di sostenibilità, nonché le attività volte alla redazione della Rendicontazione e alla relativa verifica e approvazione da parte dei soggetti e degli organi deputati.

La procedura è parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), di cui il Gruppo SEA ha approvato volontariamente le linee guida a ottobre 2024, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, e la strutturazione di adeguati flussi informativi. Il SCIGR tiene conto delle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, è ispirato alle best practice esistenti in ambito nazionale e internazionale ed è definito coerentemente ai modelli CoSO - Internal Controls e CoSO - ERM Framework emessi dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission [GOV-5 36 a].

Il SCIGR adotta un approccio preventivo ai rischi basato sul modello ERM, supportando decisioni consapevoli e coerenti con le linee di indirizzo strategico [GOV-5 36 b].

Sono stati individuati tre livelli di controllo per mitigare i rischi in relazione alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità:

- I livello: controlli di linea che sono diretti ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni di raccolta dati. Essi sono effettuati da Responsabili Diretti con l'obiettivo di (i) verificare l'esistenza e l'accuratezza dei dati; (ii) garantire la completezza; (iii) certificare l'attendibilità del dato raccolto;
- II livello: controlli sulla conformità, congruità e completezza del processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità. Essi sono effettuati dalla Funzione Integrated ESG e dalla Direzione Administration in coordinamento con la Direzione Planning, Control & Regulatory Affairs che hanno l'obiettivo di (i) verificare che il perimetro di rendicontazione sia completo e corretto sulla base del

perimetro di consolidamento (società consolidate integralmente) nel bilancio finanziario; (ii) verificare il corretto svolgimento e la tracciabilità dell'analisi di doppia materialità; (iii) controllare i contenuti da rendicontare; (iv) garantire che le informazioni nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità siano riportate in maniera conforme alla regolamentazione di sostenibilità vigente e coerenti con quelli degli anni precedenti, garantendo la comparabilità e la trasparenza; (v) verificare la completezza del processo approvativo delle informazioni;

- III livello: controlli di revisione interna volti a valutare periodicamente l'adeguatezza e l'efficacia del sistema dei controlli interni e del sistema informativo a livello del Gruppo come previsto dalle Linee di Indirizzo del SCIGR del Gruppo SEA [GOV-5 36 c].

La Società integra all'interno del processo di Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità i risultati della valutazione del rischio e dei controlli interni che sono regolati da procedure specifiche tra gli organi di amministrazione, direzione e controllo e le funzioni aziendali coinvolte nell'elaborazione [GOV-5 36 d].

Nell'ambito dell'incarico di valutazione dell'idoneità del SCIGR e di analisi dei risultati dei controlli, la Direzione Internal Audit trasmette agli organi di amministrazione, direzione e controllo relazioni periodiche proponendo, in caso di riscontro di eventuali carenze, gli interventi di miglioramento necessari e le relative tempistiche di risoluzione [GOV-5 36 e].

Strategia

STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE [SBM-1]

Il Gruppo SEA gestisce e sviluppa gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo a vettori, operatori aeroportuali e passeggeri tutti i relativi servizi necessari [40 a i].

In particolare, SEA è responsabile della manutenzione e dello sviluppo delle infrastrutture, tra cui piste di decollo e atterraggio, terminal passeggeri, hangar e aree di sosta per gli aeromobili. SEA si occupa anche della promozione dei suoi aeroporti come hub di riferimento per il traffico passeggeri e merci tramite campagne di marketing e accordi con le compagnie aeree per l'apertura di nuove rotte.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

ATTIVITÀ DEL GRUPPO SEA

- **Aviazione commerciale passeggeri:** costituita dall'insieme dei servizi regolati e non regolati offerti da SEA a supporto del traffico passeggeri. Nel primo gruppo rientrano, ad esempio, i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, il supporto alle attività di handling e rifornimento, i servizi di sicurezza, i servizi di supporto ai passeggeri a mobilità ridotta e la fornitura di banchi check-in e imbarco. I servizi non regolati riguardano invece la subconcessione di spazi per attività commerciali, la gestione di attività pubblicitarie e la commercializzazione di altri servizi quali parcheggi e sale VIP.
- **Aviazione commerciale cargo:** comprende l'insieme dei servizi regolati e non regolati forniti agli operatori cargo, concentrati presso la Cargo City di Malpensa, comprendenti i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, il supporto nelle attività di carico, scarico e spedizione, e subconcessione di magazzini e spazi logistici.
- **Aviazione generale:** comprende i servizi connessi al traffico business come i servizi connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, la subconcessione di spazi per la sosta e il ricovero degli aeromobili e la locazione di hangar.
- **Altri business:** servizi operativi, ICT e amministrativi ad operatori aeroportuali e la gestione di parcheggi passeggeri presso altri scali [40 a i; a ii; 42 c].

La gestione degli aeroporti del Gruppo richiede una strategia complessa, che integri efficienza operativa, sicurezza e qualità dei servizi. La catena del valore della Società si basa sulla sinergia tra infrastrutture, tecnologie, risorse umane e relazioni con clienti e fornitori, al fine di garantire un funzionamento ottimale e un'esperienza di viaggio di alto livello. Come concessionario, SEA assume un ruolo di coordinamento dell'intera filiera, incluse le infrastrutture di volo e il rapporto dell'infrastruttura con il territorio, al fine di garantirne lo sviluppo [42 c].

PRINCIPALI FORNITORI [42 c]

Le società aeroportuali si affidano a numerosi fornitori per il corretto svolgimento delle attività:

- **Società di costruzione e manutenzione:** responsabili della gestione delle infrastrutture, della manutenzione delle piste e dei fabbricati aeroportuali.
- **Società di sicurezza:** gestiscono, unitamente al personale interno, il controllo passeggeri, il monitoraggio degli accessi e la protezione perimetrale.
- **Aziende di pulizia e gestione ambientale:** assicurano la pulizia e l'igiene degli ambienti aeroportuali.
- **Fornitori di tecnologie IT:** sviluppano e mantengono sistemi di gestione aeroportuale, cybersecurity e automazione.

PRINCIPALI CLIENTI [42 c]

I clienti di una società di gestione aeroportuale possono essere suddivisi in diverse categorie:

- **Passeggeri:** usufruiscono delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali per i propri spostamenti.
- **Compagnie aeree:** utilizzano l'aeroporto come base operativa per voli di linea, charter e cargo.
- **Operatori commerciali:** gestiscono negozi, ristoranti e servizi all'interno dell'aeroporto.
- **Società di logistica e cargo:** utilizzano l'infrastruttura per il trasporto delle merci in ingresso e in uscita.
- **Operatori di handling aeroportuale:** forniscono servizi di assistenza a terra per aeromobili e passeggeri.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Nel 2025 il Gruppo SEA conta 2.619 dipendenti di cui 1.045 presso l'Aeroporto di Linate e 1.574 presso l'Aeroporto di Malpensa [40 a iii].

I ricavi totali del Gruppo SEA, generati dalle attività gestite e dai relativi servizi offerti sono pari a €876.810.021 nell'anno di rendicontazione [40 b].

Si illustrano di seguito gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo e la loro correlazione con gli elementi strutturali del business (servizi, mercati e clienti significativi) e con la strategia dell'impresa. Gli obiettivi sono divisi per ambito di intervento e fanno riferimento ai pilastri strategici del Piano Industriale Integrato 2025-2029.

Obiettivi di sostenibilità [SBM-1 40 e]	Business aeroportuale [SBM-1 40 f]	Strategia aziendale [SBM-1 40 g]
Realizzare infrastrutture resilienti agli eventi climatici estremi	Incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi è direttamente connesso alla sicurezza dei lavoratori dello scalo, la continuità delle operazioni e la qualità del servizio erogato ai passeggeri	Realizzazione e approvazione di un Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici per ciascun aeroporto, incluso un piano di interventi infrastrutturali nello scalo di Malpensa e l'attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente
Raggiungere la net zero carbon footprint entro il 2030	Elettrificare totalmente o parzialmente la flotta mezzi avrà un ritorno positivo sui passeggeri che li utilizzano per spostarsi nel sedime; efficientare i consumi energetici e utilizzare energia green beneficerà i concessionari e i retailer che hanno negli aeroporti le proprie attività commerciali	Interventi di efficientamento energetico e progressivo approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili attraverso parchi fotovoltaici, Power Purchase Agreement (PPA) e/o l'acquisto di Garanzie di Origine (GO) in coerenza con la Strategia Energetica del Gruppo SEA
Costruire un habitat lavorativo basato su piena parità di genere, crescente inclusività e compiuta valorizzazione delle diversità	Favorire una cultura aziendale inclusiva si rivolge in prima istanza ai dipendenti, ma anche alla comunità territoriale di riferimento del Gruppo SEA, in quanto esprime la volontà di valorizzare attraverso crescita professionale, gender equality e work-life balance, la relazione con i potenziali futuri collaboratori	In linea con il Piano Strategico per la Parità di Genere, valorizzazione delle opportunità di work-life balance e caregiving all'interno del piano di onboarding, formazione dedicata all'empowerment lavorativo femminile e sensibilizzazione su bias e stereotipi di genere, potenziamento del sistema di valutazione delle prestazioni correlato a interventi di politica retributiva, rafforzamento di tutti i servizi offerti legati alla genitorialità e formazione a tutti i livelli sulla tolleranza zero rispetto a ogni forma di violenza nei confronti dei dipendenti
Contenere l'impronta acustica e gestire una equa distribuzione dei suoi effetti in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello del 2018 per Malpensa e del 2008 per Linate sino al 2035	Mitigare il rumore aeronautico coinvolge le compagnie aeree, che producono le esternalità nella value chain a valle, gli Enti del trasporto aereo e le istituzioni impegnate nella formulazione degli interventi di mitigazione e i residenti nelle aree limitrofe agli aeroporti impattati	Introduzione di modalità sperimentali di utilizzo delle piste nel periodo notturno, in coordinamento con ENAC/ENAV, per distribuire in maniera più equilibrata l'impronta acustica sul territorio; realizzazione della revisione delle rotte di decollo ("SID") sulla base delle risultanze del tavolo tecnico della Commissione Aeroportuale, esclusione dal periodo notturno degli aeromobili più rumorosi, definizione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore e ogni altra misura prevista per i Master Plan approvati, concordati e disposti in Commissione e conseguenti all'applicazione della normativa di riferimento
Investire costantemente nel miglioramento dell'eccellenza degli ambienti e dei servizi, per migliorare la customer experience, collocando entrambi gli scali nella fascia alta delle performance di qualità erogata e percepita degli aeroporti europei	Digitalizzare e automatizzare i servizi al passeggero con l'adozione di nuove tecnologie in grado di rendere più veloce e gradevole l'esperienza aeroportuale e, al tempo stesso, più efficiente la gestione delle operazioni di scalo da parte delle compagnie aeree. Migliorare i servizi di accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta (PRM) riguarda la maggior fruibilità e la riduzione dei tempi di attesa dei servizi aeroportuali con benefici anche per l'efficienza delle operazioni da parte delle compagnie aeree	In linea con il Piano per la Qualità, investimenti in nuove tecnologie come face boarding, self bag drop, co-progettazione con le associazioni per la disabilità degli ambienti dedicati ai PRM e il potenziamento del servizio di assistenza



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo SEA ha inoltre in essere delle linee di credito revolving per €250 mln, utilizzabili sino al 2027 e per le quali è stata esercitata nel 2023 l'opzione ESG al fine di trasformarle in formato Sustainability-Linked. È stato definito con il sistema bancario un set di 2 KPI connessi a specifici target ambientali prefissati che dovranno essere verificati annualmente:

- Riduzione in termini assoluti delle emissioni GES di Scope 1 e 2 degli aeroporti di Linate e Malpensa calcolate secondo la metodologia del Programma ACA che nel 2025 (65,0 kton CO₂eq) è stata pari al -45% rispetto all'anno base 2019 (119,1 kton CO₂eq).
- Mantenimento dell'accreditamento del livello 4+ Transition del Programma ACA sino al 2027.

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

MODELLO DI CREAZIONE DI VALORE

Il modello di creazione del valore di SEA integra il capitale finanziario con le diverse forme di capitale non finanziario che sostengono la capacità della Società di produrre risultati economico-finanziari adeguati e durevoli nel tempo.

SEA riconosce l'esistenza di una relazione reciproca: un aeroporto favorisce lo sviluppo economico del territorio grazie alla connettività aerea, e allo stesso tempo un territorio dinamico alimenta la crescita del traffico aeroportuale. Per questa ragione il Gruppo investe e cura con attenzione i capitali non finanziari che rendono possibile questa interdipendenza virtuosa [42].

A seguire la descrizione dei diversi input di capitale:

- il capitale infrastrutturale di SEA è dato da tutti gli asset fisici che abilitano la Società allo svolgimento della gestione aeroportuale e che ne definiscono la capacità operativa. Comprende sia gli asset fisici gestiti direttamente (terminal, piste, magazzini, parcheggi, ecc.) che quelli non gestiti ma afferenti al sistema aeroportuale (strade, linee ferroviarie di accesso agli scali, ecc.). In base alla Convenzione sottoscritta con ENAC nel 2001 e valida fino al 2043, SEA è tenuta ad attuare il Piano di Sviluppo

Aeroportuale e a provvedere agli investimenti infrastrutturali in esso previsti. Con l'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma², SEA sarà tenuta alla realizzazione degli investimenti previsti nel relativo Piano degli Investimenti di durata quinquennale. Il Master Plan resta invece lo strumento di programmazione a lungo termine dell'adeguamento e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali [42 a];

- il capitale naturale corrisponde all'insieme delle risorse ambientali utilizzate e impattate dai processi aeroportuali e integrate nei processi di gestione del business. All'interno di tale categoria di capitale si ricomprendono anche le emissioni acustiche generate dall'attività degli aeroporti, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale. Il monitoraggio e la gestione, manutenzione e conservazione del capitale naturale avviene, nel Gruppo SEA, nell'ambito e per il tramite dei sistemi di gestione ambientali certificati (ISO 14001, ISO 50001, Airport Carbon Accreditation), dei processi di risk assessment ambientale, delle attività di compliance normativa e di progetti specifici [42 a];
- il capitale umano corrisponde alle caratteristiche e alle dimensioni dell'organico di dipendenti e collaboratori. La sua gestione e il suo sviluppo vengono governati attraverso politiche e azioni di empowerment (formazione, crescita, health & safety, diversity) e di engagement (welfare, comunicazione, benefit) rivolte a dipendenti e collaboratori [42 a];
- il capitale socio-relazionale corrisponde ad una dotazione di asset immateriali (reputazione, fiducia, collaborazione) che svolgono una funzione abilitante in termini di gestione e sviluppo del business. Riguarda la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli misurata attraverso indicatori di corporate reputation, employee engagement o customer satisfaction [42 a];
- il capitale intellettuale è la risorsa immateriale attraverso cui SEA genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Abbraccia il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione [42 a].

² Il Contratto di Programma negli aeroporti è un accordo vincolante tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale. Disciplina investimenti infrastrutturali, qualità dei servizi, tutela ambientale e la regolazione tariffaria per un periodo definito, solitamente pluriennale, garantendo la crescita sostenibile dello scalo.



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

L'output del Gruppo coincide con le attività caratteristiche svolte e con le modalità di esecuzione: rappresenta lo sforzo organizzativo, operativo e competitivo necessario a far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio e in linea con le sue aspettative. È misurato con indicatori di volume (indicatori di traffico passeggeri e merci) e di qualità (indicatori di efficacia ed efficienza delle performance operative). Esso evidenzia come il sistema aeroportuale abbia messo a disposizione infrastrutture moderne e funzionali e lo abbia fatto con la gestione oculata delle risorse [42 b].

L'outcome riflette l'impatto sistemico generato a beneficio del territorio: misura in che modo la gestione aeroportuale abbia agito da abilitatore e catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, grazie a una connettività aerea di qualità (mix di destinazioni, frequenze e tempi di connessione) coerente con le esigenze competitive del sistema territoriale servito [42 b].

Il valore economico generato si colloca a valle del processo di creazione del valore di SEA e dipende da una gestione equilibrata, efficace e lungimirante dei capitali finanziari e non finanziari. La presenza di Linate e Malpensa in un'area europea altamente dinamica e ricca, con forte base industriale e terziaria, vocazione all'export e crescente attrattività turistica, è un fattore decisivo per la performance imprenditoriale di SEA; allo stesso tempo, il ruolo degli scali è cruciale per lo sviluppo del territorio che non sarebbe così elevato e resiliente in loro assenza [42 b].

Nel 2025 non sono state apportate modifiche alla strategia e al modello di business del Gruppo SEA [45 c].

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

Le attività di ascolto e coinvolgimento degli stakeholder viene portata avanti regolarmente da tutte le Direzioni e Funzioni aziendali che si interfacciano coi portatori di interesse nell'esercizio delle loro attività. Le politiche di relazione con gli stakeholder rilevanti di SEA contemplano anche la progettazione e l'effettuazione nel tempo di attività strutturate di ascolto e coinvolgimento degli stessi, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, segnalazioni e suggerimenti in merito al profilo reputazionale della Società, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla salute e sicurezza e al benessere nell'ambiente lavorativo, alla qualità delle relazioni imposte con gli stakeholder e all'impatto che viene generato sul contesto. Vengono

effettuate periodicamente survey su campioni di stakeholder aziendali, suddivisi per categorie, affidate a primari istituti di indagini demoscopiche. Queste rilevazioni vengono spesso condotte a supporto di attività rilevanti come l'elaborazione dei Master Plan aeroportuali, l'analisi di materialità [ESRS SMB-2 45 b], il miglioramento della qualità del servizio ai passeggeri. A queste rilevazioni possono essere affiancati momenti più strutturati e approfonditi di confronto con gli stakeholder aziendali più rappresentativi [45 a; a ii; a iv].

I principali stakeholder di SEA sono [45 a i]:

- Autorità dell'aviazione civile nazionale e internazionale (ENAC, ENAV, EASA, Eurocontrol)
- Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- Compagnie aeree passeggeri e cargo
- Società di handling
- Retailer
- Fornitori
- Banche e istituti finanziari
- Passeggeri
- Dipendenti e collaboratori
- Istituzioni ed enti territoriali
- Business community dei territori di riferimento degli aeroporti gestiti
- Associazioni di interesse collettivo (ambiente, sociale, consumatori/utenti)
- Scuola e Università
- Sindacati
- Operatori del trasporto terrestre connesso agli aeroporti gestiti.

Il processo di coinvolgimento degli stakeholder contempla diverse modalità di ingaggio. La strategia aziendale di SEA per comprendere gli interessi e i punti di vista dei suoi lavoratori prevede dei momenti di condivisione con i dipendenti e con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza. Nei confronti dei dipendenti il Gruppo svolge survey specifiche, oltre all'indagine annuale sul clima aziendale attraverso la quale acquisisce feedback strutturati dai propri dipendenti. Grazie alla survey annuale SEA rileva il People Engagement Index [S1-SBM-2 12]. La comunicazione interna, sia online, sia in presenza, costituisce un'altra leva fondamentale per la condivisione della strategia aziendale [45 a iii].



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

In merito alla salute e sicurezza sul lavoro, SEA coinvolge i propri lavoratori in caso di modifiche significative all'organizzazione del lavoro e, più in generale, a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori [45 a v]. Come previsto dal Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), anche i lavoratori dei fornitori operanti nei sedimi aeroportuali sono coinvolti in un dialogo con il Gruppo. Gli strumenti utilizzati sono meeting, riunioni e interviste in occasione di audit e monitoraggio interno tramite le "Safety Walk" [S2-SBM-2 9]. Tutti i lavoratori hanno inoltre la possibilità di inviare segnalazioni attraverso i canali di comunicazione aziendali opportunamente predisposti (whistleblowing).

Inoltre, SEA coinvolge i passeggeri infortunati e, se possibile, i testimoni a seguito di incidenti alla salute e alla sicurezza, raccogliendo informazioni con interviste utili per analizzare le cause e definire misure correttive [45 a iii]. I casi più significativi o ricorrenti vengono discussi dalle funzioni aziendali preposte per stabilire interventi prioritari e strategie aziendali [S4-SBM-2 8] [45 c v].

SEA effettua interviste ai rappresentanti delle comunità per raccogliere specificatamente le loro percezioni sui tratti distintivi di SEA per le priorità di intervento in ambiti di sostenibilità ambientale e sociale. SEA collabora con i cittadini, le istituzioni locali, le compagnie aeree, le agenzie ambientali territoriali e le autorità di settore anche per ridurre e contenere i disagi legati al rumore generato dall'attività dei propri aeroporti. Le forme di coinvolgimento e dialogo avvengono sia nell'ambito dei lavori della Commissione Aeroportuale, sia pubblicando periodicamente online i dati delle emissioni acustiche degli scali e attivando e gestendo in maniera

continuativa diversi canali (e-mail, call center) a disposizione degli stakeholder per effettuare segnalazioni [45 a iii] [S3-SBM-2 7]. Tutti gli ambiti di intervento ambientale e sociale indicati come prioritari dalle comunità interessate sono - o diventeranno successivamente - parte integrante della pianificazione di sostenibilità di SEA.

La relazione con i passeggeri si basa su un sistema continuo di ascolto, che raccoglie opinioni, valutazioni e feedback attraverso diversi strumenti. La qualità percepita dei servizi viene monitorata tramite totem distribuiti nei terminal, mentre la passenger experience è analizzata attraverso interviste, rilevazioni qualitative online, analisi delle recensioni Google e tecniche osservative come shadowing ed eye tracking. I risultati di queste attività confluiscono in un set di dati che viene esaminato trimestralmente dal Comitato Qualità, il quale li utilizza per definire gli obiettivi di miglioramento dei servizi. Le indicazioni raccolte dai totem consentono inoltre interventi immediati per mantenere gli standard di qualità ed evitare deviazioni nel medio periodo. Un sistema di alert automatico segnala eventuali valutazioni negative concentrate in un breve lasso di tempo, permettendo di attivare rapidamente un intervento correttivo sul processo critico individuato. Sono previsti anche incontri periodici nell'ambito del Comitato per la Regolarità e la Qualità dei Servizi Aeroportuali e il coinvolgimento diretto delle associazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità nella verifica dei servizi e spazi aeroportuali [45 a iii; a iv; a v] [S4-SBM-2 8].

Il CdA è informato in merito alle opinioni e agli interessi degli stakeholder anche nell'ambito dell'approvazione della relazione finanziaria annuale comprensiva della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità [45 d].

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

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

Sottotema	Tipologia ³	Natura ⁴	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro ⁵ [48 a]			Coinvolgimento ⁶ [48 c ii]			Orizzonte temporale ⁷ [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI												
Mitigazione dei cambiamenti climatici	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO ₂ derivanti dai processi aeroportuali sotto il controllo di SEA (scope 1+2)		X			X		X	X	
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO ₂ scope 3 dal downstream			X			X	X	X	X
	-	E	Contributo al cambiamento climatico per effetto delle emissioni di CO ₂ scope 3 dall’upstream	X					X	X	X	X
Energia	-	E	Consumo rilevante di energia, per lo svolgimento delle operazioni proprie, sotto forma di: ■ combustibili per la mobilità intra-sedime ■ energia elettrica per l’alimentazione delle apparecchiature e l’illuminazione degli ambienti ■ energia termica per riscaldamento/raffrescamento degli ambienti		X		X			X	X	X
E2 INQUINAMENTO												
Inquinamento dell’aria	-	E	Contributo local air quality (LAQ) per effetto delle emissioni inquinanti derivanti dai processi aeroportuali sotto il controllo di SEA		X			X		X	X	X
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da accessibilità			X			X	X	X	X
	-	E	Contributo LAQ per effetto delle emissioni inquinanti derivanti da Aviation (LTO)			X			X	X	X	X

³ Per tipologia si intende se l'impatto risulta negativo (-) o positivo (+)
⁴ La natura dell'impatto fa riferimento a effettivo (E) o potenziale (P)
⁵ Il perimetro si riferisce alle tre principali tipologie: "U" - Catena del valore a monte, "OP" - Attività proprie, "D" - Catena del valore a valle
⁶ Il coinvolgimento si riferisce alle tre principali tipologie di connessione tra SEA e l'impatto: "Dir." - Diretto, "Contr." - Contributo, "Coll." - Collegato
⁷ "B" - Breve, "M" - Medio, "L" - Lungo

Sottotema	Tipologia ³	Natura ⁴	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro ⁵ [48 a]			Coinvolgimento ⁶ [48 c ii]			Orizzonte temporale ⁷ [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
Inquinamento dell'acqua	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei corsi d'acqua superficiali in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dall'operatività delle infrastrutture aeroportuali di Linate		X		X			X		
Inquinamento del suolo	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche di suolo e sottosuolo in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dall'operatività delle infrastrutture aeroportuali (distributori, dilavamento superfici)		X		X			X		
	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche di suolo e sottosuolo in cui vengono immesse sostanze inquinanti derivanti dalle attività svolte da soggetti collegati (depositi carburanti, servizi e reti distribuzione carburanti)			X			X	X		
E3 ACQUE E RISORSE MARINE												
Scarichi di acque	-	P	Alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei recettori degli scarichi di acque nere e meteoriche derivanti dall'operatività aeroportuale (incluso soggetti collegati: gestori dei depuratori a valle)		X			X		X		
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE												
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	-	E	Consumo di risorse naturali a valle dell'estrazione di materie per la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali	X					X	X	X	X
Rifiuti	-	E	Entità della quota di frazione indifferenziata di rifiuti solidi urbani (RSU) conferiti per lo smaltimento		X		X			X		
S1 FORZA LAVORO PROPRIA												
Condizioni di lavoro	-	P	Aumento degli indicatori infortunistici causati dalla mancata implementazione di misure e azioni per la salvaguardia di salute e sicurezza dei dipendenti		X		X			X		
	+	E	Contributo positivo al benessere e il work-life balance della popolazione aziendale tramite benefit e agevolazioni		X		X			X		

Sottotema	Tipologia ³	Natura ⁴	Impatto [48 c i] [48 c iv]	Perimetro ⁵ [48 a]			Coinvolgimento ⁶ [48 c ii]			Orizzonte temporale ⁷ [48 c iii]		
				U	OP	D	Dir.	Contr.	Coll.	B	M	L
Parità di trattamento e di opportunità per tutti	-	E	Disparità di trattamento e discriminazione dei dipendenti		X		X			X		
	+	E	Empowerment della comunità aziendale, grazie a percorsi di formazione professionali e rafforzamento delle soft skills		X		X			X		
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE												
Condizioni di lavoro	-	E	Eventi infortunistici a danno dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per attività di costruzione e manutenzione	X					X	X		
S3 COMUNITÀ INTERESSATE												
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	+	E	Sviluppo del commercio internazionale ed opportunità di crescita economica e turistica delle comunità locali dovuta alla presenza dell'aeroporto sul territorio e ai collegamenti generati	X	X	X		X		X		
	-	E	Rumore generato a danno delle comunità			X			X	X		
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI												
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	+	E	Miglioramento della customer experience grazie a progetti e iniziative finalizzati a garantire un maggior comfort agli utenti aeroportuali		X		X			X		
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	+	E	Miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto grazie alla progettazione di servizi di assistenza per le persone con disabilità		X		X			X		
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	-	E	Incidenti e/o eventi infortunistici a danno dei passeggeri che avvengono all'interno dei sedimi aeroportuali		X	X		X		X		
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE												
Gestione dei rapporti con fornitori	+	E	Promozione di più elevati standard di sostenibilità ambientali e sociali nei rapporti commerciali lungo la supply chain		X		X			X		

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

Sottotema	Tipologia	Descrizione	Orizzonti temporali		
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI			B	M	L
Adattamento ai cambiamenti climatici Mitigazione dei cambiamenti climatici Energia	Rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi) con conseguenze di lunga durata	Interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi) o dovute alle evoluzioni normative conseguenti, tali da comportare una riduzione temporanea nella domanda di trasporto aereo in tutto o in parte, possono generare impatti critici per il business di SEA. Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti "estremi" quali, ad esempio, bombe d'acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, tempeste di fulmini, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, i rischi per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati, nonostante le azioni di mitigazione specifiche recentemente adottate (come da Piano di adattamento ai cambiamenti climatici). Tale rischio include anche quello legato al possibile aumento dei premi assicurativi relativamente a danni agli asset causati da eventi estremi atmosferici		X	
	Rischi di transizione derivanti da un'evoluzione legislativa sulle emissioni (es. carbon tax) che potrebbe causare un incremento dei prezzi dei voli, con conseguente riduzione dei volumi di traffico, nonché un aumento dei costi operativi del Gruppo	Eventuali future regolamentazioni e tassazioni volte alla transizione verso l'azzeramento delle emissioni potrebbero comportare la necessità per gli aeroporti di adeguare le proprie infrastrutture alle nuove strategie di decarbonizzazione europee, esercitando una pressione a rialzo sui costi operativi e sugli investimenti		X	
	Rischio economico dovuto all'aumento dei costi dei fornitori legato alla loro dipendenza dalle fonti fossili	La possibile difficoltà di reperimento delle fonti fossili da parte dei fornitori può comportare un rischio economico per SEA derivante dall'aumento dei costi legati all'approvvigionamento energetico, con conseguenti ripercussioni sulle regolari attività dell'aeroporto e generare rallentamenti o sospensione dei servizi (ad esempio, la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta), con conseguenze sul profitto e sull'immagine dell'aeroporto			X
	Rischio economico causato dalla dipendenza dalle risorse energetiche (fonti fossili), che sono scarse e potrebbero essere disincentivate negli anni	La progressiva riduzione della disponibilità di combustibili fossili e la variabilità del loro prezzo possono generare il rischio di un aumento dei costi per l'azienda e di interruzione dei servizi erogati. In particolare, il rischio è maggiore se l'azienda non investe nella transizione verso le fonti di energia rinnovabili, l'autoproduzione di energia o l'efficienza energetica			X
	Rischio/opportunità di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi di riduzione della carbon footprint di emissioni GES Scope 1 e 2 inseriti nel Contratto di Programma Opportunità di carattere finanziario legata ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario		X	
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE					
Rifiuti	Rischio/opportunità di carattere finanziario legati al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi sulla differenziazione dei RSU previsti nel Contratto di Programma	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario.		X	

Sottotema	Tipologia	Descrizione	Orizzonti temporali		
S1 FORZA LAVORO PROPRIA					
Condizioni di lavoro	Rischio di discontinuità operativa dovuto al peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti causato dalla difficoltà di reperimento della manodopera specializzata (Skill Shortage)	Il settore del trasporto aereo potrebbe subire il cosiddetto fenomeno di Skill Shortage, causato dalla difficoltà del reperimento di manodopera specializzata richiesto per il tipo di business. Il trend è aggravato da specificità tipiche del processo di selezione e formazione dei lavoratori aeroportuali. Tale rischio potrebbe comportare rallentamenti o interruzioni dell'operatività dell'aeroporto, causando perdite di guadagno	X		
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI					
Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Rischio/opportunità di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi inseriti nel Contratto di Programma	Il mancato raggiungimento/raggiungimento degli obiettivi previsti dal Contratto di Programma presenta rischi/opportunità di carattere economico/finanziario	X		
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali				X	
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE					
Corruzione attiva e passiva	Rischi economici e di reputazione legati al verificarsi di episodi di corruzione o di pratiche commerciali scorrette	Nonostante i controlli che il Gruppo attua, potrebbero verificarsi eventi di corruzione o di altre pratiche di business non corrette nella catena di fornitura o all'interno del business. Questo rischio potrebbe causare danni alla reputazione dell'azienda con conseguenti danni economici. Le aziende nel settore aeroportuale possono affrontare rischi legati alla violazione di norme e regolamenti, principi etici e a pratiche anticoncorrenziali da parte di dipendenti, fornitori e partner. Ciò è dovuto a diversi fattori, tra cui le operazioni globali, la necessità di gestire più attori e subappaltatori locali, la complessità del finanziamento e dell'autorizzazione dei progetti, l'entità dei contratti coinvolti nella costruzione di grandi progetti infrastrutturali e il processo competitivo necessario per garantire appalti con enti pubblici e privati	X	X	X

In aggiunta alle richieste informative previste dagli standard ESRS per ciascuna tematica, il Gruppo ha individuato delle informazioni cosiddette entity-specific, ovvero ambiti non coperti in modo esaustivo dagli standard ESRS ma che necessitano di una rendicontazione specifica in quanto rilevanti per alcune categorie di stakeholder. Si tratta in particolare:

- i.

dell'esposizione al rumore degli aerei che ha un impatto su coloro che abitano nelle vicinanze degli aeroporti. Si rimanda alla sezione "Emissioni Acustiche" nel capitolo S3 COMUNITÀ INTERESSATE;
- ii.

del ruolo di infrastruttura logistica ad elevata connettività nazionale e internazionale, svolto dagli aeroporti del Gruppo, che produce rilevanti impatti positivi socio-economici su comunità e territori di

riferimento, con un fallout che va dalle immediate vicinanze agli scali sino all'intero Nord Italia. Si rimanda alla sezione "Impatto socio-economico" nel capitolo S3 COMUNITÀ INTERESSATE [\[48 h\]](#).

La resilienza della strategia e del modello aziendale si basa su un'analisi integrata sia qualitativa sia quantitativa, volta a valutare la capacità del Gruppo SEA di affrontare rischi rilevanti e di cogliere opportunità strategiche. Questa analisi è condotta, oltre che all'interno degli strumenti di pianificazione aziendale quali il Budget e il Business Plan, anche attraverso l'elaborazione di scenari di rischio, con orizzonti temporali che arrivano fino al medio termine (5 anni) e che consentono di mappare l'evoluzione potenziale delle variabili critiche. A questo scopo, SEA adotta una metodologia di Enterprise Risk



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Management (ERM) per identificare e monitorare i principali fattori di rischio, integrando i risultati nelle proprie strategie. L'approccio quantitativo, laddove applicato, comprende la stima degli impatti economico-finanziari degli scenari di rischio, al fine di collocarli all'interno delle scale di gravità dell'impatto adottate dal Gruppo. L'analisi qualitativa fornisce invece una visione d'insieme sugli aspetti non strettamente numerici secondo le scale di valutazione adottate [48 f].

Nell'ambito della mappatura dei rischi e delle opportunità eseguita nel corso dello svolgimento della doppia rilevanza, il Gruppo non ha riscontrato rischi ed opportunità nel breve periodo, con la sola eccezione del rischio corruzione che, per sua natura, è legato da considerazioni temporali. Sono stati individuati rischi e opportunità di medio e lungo periodo di carattere potenziale. Per la gestione dei rischi potenziali, il Gruppo è dotato di appositi presidi di controllo atti a minimizzare gli effetti potenzialmente negativi sulla situazione economico-finanziaria, mentre per le opportunità si rileva la connessione con il Contratto di Programma che contribuirà al raggiungimento degli obiettivi in esso contenuti [48 d]. Per maggiori informazioni sui rischi e le opportunità dell'ultima financial materiality si veda il paragrafo "Valutazione e individuazione di Rischi e Opportunità" a seguire.

Resta fermo che gli effetti attuali e previsti generati dai principali impatti, rischi e opportunità che influiscono sulla business strategy di SEA e sulle relazioni con la sua value chain riguardano l'operatività, le infrastrutture, il rapporto con il mercato e gli stakeholder e la governance interna. Il Gruppo ha indirizzato, ove necessario, la propria strategia al fine di assicurare che la gestione delle questioni di sostenibilità, i processi operativi aziendali e di pianificazione finanziaria siano adeguati. Per affrontare queste sfide sono stati elaborati i seguenti documenti strategici: Piano Industriale Integrato 2025-2029, Strategia Energetica 2023-2030, Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, Piano Strategico per la Parità di Genere, Piano di Qualità 2024-2028. La risposta di SEA agli effetti dei suddetti impatti, rischi e opportunità contempla dunque due livelli di intervento: misure di governance trasversali e azioni tematiche specifiche. Gli approfondimenti sugli impatti, rischi ed opportunità come l'approccio per gestirli attraverso politiche, azioni e target si ritrovano nei rispettivi capitoli dei temi materiali [48 b]. Nel 2025, non si è manifestato alcun effetto finanziario significativo collegato ai rischi identificati con l'analisi di doppia rilevanza.

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI [IRO-1]

Il Gruppo SEA conduce annualmente [53 h] un'analisi di doppia materialità con l'obiettivo di individuare gli impatti, i rischi e le opportunità materiali connessi allo svolgimento del business.

Il processo viene realizzato in linea con le indicazioni dell'EFRAG Materiality Assessment Implementation Guidance e include impatti, rischi e opportunità - positivi e negativi, potenziali ed effettivi, a breve, medio e lungo termine - riferiti all'intera catena del valore del Gruppo, sia in upstream che in downstream [53 a].

Individuazione dei temi potenzialmente materiali

L'aggiornamento della lista di IRO potenzialmente materiali è stato realizzato a partire dal risultato dell'analisi di doppia rilevanza del 2024, adottando tre linee di analisi:

- Corporate View: sono state esaminate le linee di sviluppo del business e le sue declinazioni di sostenibilità, le politiche aziendali e la mappa dei principali rischi [53 a]. Ciò è stato effettuato attraverso le interviste con le funzioni aziendali che presidiano i diversi temi e l'analisi della documentazione interna, fra cui il Business Plan Integrato, ERM Risk Assessment e Codice Etico [53 g].
- Context View: oltre a un'analisi delle normative approvate e in itinere a livello EU, è stato effettuato l'approfondimento dei più recenti policy framework, linee guida, schemi di certificazione, position paper su temi ESG riferiti al settore aviation e infrastructures a livello globale [53 a; g].
- Peer Benchmarking: sono stati analizzati i Sustainability Report 2024 "ESRS compliant" di sette gestori aeroportuali italiani ed europei, al fine di confrontare i rispettivi perimetri di doppia materialità e comprendere le valutazioni sottostanti [53 a; g].

Gli stakeholder esterni non sono stati formalmente coinvolti in questo processo poiché nell'ultimo anno non si sono registrati cambiamenti aziendali e di contesto tali da rimettere in discussione i temi considerati materiali [53 b iii].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

L'individuazione dei rischi e delle opportunità ha considerato, conformemente a quanto indicato nella guidance EFRAG, come potenziali fonti di generazione, gli impatti, le dipendenze del Gruppo da risorse naturali, umane e sociali e le relazioni commerciali. Da questa analisi non è emersa alcuna variante significativa rispetto agli IRO già identificati nell'esercizio precedente [53 b i].

La lista dei temi potenzialmente rilevanti, definita attraverso i passaggi sopra descritti, conta 35 item.

Valutazione e individuazione degli impatti materiali

La valutazione degli impatti materiali è stata condotta applicando i criteri previsti dagli ESRS per l'analisi della materialità d'impatto, considerando la severity dell'impatto (scala, ambito e irrimediabilità) e, nel caso degli impatti potenziali, anche la probabilità.

Per ciascun impatto identificato sono stati attribuiti punteggi compresi tra 1 e 4 (dove 1 = molto basso e 4 = alto). Il punteggio di materialità è stato calcolato attraverso la moltiplicazione dei fattori di valutazione (entità, ambito, irrimediabilità e probabilità) e successivamente sottoposto a una procedura di normalizzazione, per rendere comparabili gli impatti appartenenti a diverse categorie d'impatto.

Sono stati considerati materiali gli impatti che hanno superato la soglia di 22, usando come riferimento il database di "The Upright Project" (www.uprightproject.com) che raccoglie i dati di più di 50.000 aziende ed elabora le soglie di materialità che risultino in media rilevanti per ciascuna azienda [53 b iv].

L'analisi ha portato all'identificazione definitiva di 24 topic e sub-topic, i cui impatti sono stati successivamente classificati per tipologia (positivo/negativo; effettivo/potenziale) e per collocazione rispetto alle operazioni proprie e alla catena del valore (diretti, collegati, contributo) [53 b; b ii]. Rispetto all'esercizio precedente, è stato rilevato un topic aggiuntivo relativo alla "Gestione dei rapporti con i fornitori".

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

Valutazione e individuazione di Rischi e Opportunità

Nel Gruppo SEA l'individuazione dei rischi legati alla sostenibilità ricade sistematicamente all'interno del processo ERM, integrandosi quindi completamente

nel processo di gestione complessivo dei rischi. L'integrazione delle tematiche ESG all'interno del Risk Model agevola l'identificazione di questi rischi nel corso degli incontri di Risk Assessment col Management, permettendo l'intercettazione di quelli che potrebbero incidere sulla creazione di valore nel tempo. I rischi ESG vengono identificati al lordo delle azioni e dei presidi di mitigazione che SEA gestisce, in ottemperanza ai sistemi di gestione e alle relative normative di settore. La metodologia di valutazione e la modalità di prioritizzazione dei rischi ESG e dei rischi non legati alla sostenibilità è la medesima [53 c iii]. Il risultato finale del Risk Assessment viene portato all'attenzione del CCRS e successivamente approvato dal CdA [53 d].

Ai fini del processo di financial materiality, oltre ad acquisire le evidenze ESG del Risk Model, si tiene conto dell'esposizione ai rischi legati alle dipendenze del business da fattori ESG, quelli conseguenti all'assunzione formale, da parte della Società, di specifici obiettivi di sostenibilità e le conseguenze che possono derivare per la Società in caso di mancato o inadeguato presidio o di sottostima degli impatti riconosciuti come rilevanti a seguito del processo di impact materiality [53 a; c; e; c ii].

Nel contesto della financial materiality, SEA ha valutato i rischi su un orizzonte temporale di breve (meno di 1 anno), medio (1-5 anni) e lungo (oltre i 5 anni) ad eccezione dei rischi fisici legati al cambiamento climatico per i quali il breve periodo considera l'orizzonte temporale 2021-2040 e il medio periodo considera l'orizzonte 2041-2060. Tale valutazione è avvenuta attraverso metriche sia qualitative che quantitative in grado di rappresentare anche gli effetti economico-finanziari, con una scala a quattro livelli (Molto Basso, Basso, Medio, Alto) corrispondenti a livelli crescenti di impatto per magnitudo. Sono considerate le dimensioni economico-finanziaria, ambientale, di salute e sicurezza sul lavoro, reputazionale, operativa e di safety aeroportuale [53 c ii].

Come esito del Financial Materiality Assessment sono stati individuati come rilevanti 9 rischi e 4 opportunità. Rispetto all'assessment effettuato in occasione dell'esercizio precedente è stato escluso il rischio di riduzione del fatturato del Gruppo nel lungo periodo derivante dal mancato adattamento infrastrutturale dell'aeroporto all'evoluzioni tecnologiche di propulsione elettrica o a idrogeno, in quanto l'orizzonte di introduzione di tali innovazioni è stato traslato, dalle stesse aziende del settore, più avanti nel tempo, riducendone la probabilità di accadimento.

Per quanto concerne le nuove opportunità di carattere finanziario legate al raggiungimento (o mancato raggiungimento) degli obiettivi del Contratto di Programma



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

relativi a i) riduzione della carbon footprint; ii) tasso di raccolta differenziata dei RSU; iii) qualità dei servizi ai passeggeri, sono state integrate con i rischi derivanti dal mancato raggiungimento dei medesimi obiettivi. È stata infine aggiunta l'opportunità di carattere finanziario legata ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica nel sedime di Linate [48 g]. Le quattro opportunità individuate sono riferite ad elementi della contrattazione programmata (relativa alla quota di business regolamentata), che agganciano ad obiettivi di mitigazione ambientale e ad obiettivi di qualità del servizio ai passeggeri alcune premialità relative

all'applicazione delle tariffe. La valutazione di queste opportunità è integrata nel processo di gestione complessiva del business [53 f].

Si rimanda agli Allegati per un indice degli obblighi di informativa cui il Gruppo SEA ha adempiuto nella Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità e la tabella di tutti gli elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE elencati nell'Appendice B dell'Allegato II della CSRD [IRO-2 56].

— 2. Informazioni Ambientali



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

EU TAXONOMY

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea e del Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile della Commissione Europea, un ruolo centrale è assunto dal sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibili definito nel Regolamento (UE) 2020/852, che fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate ecosostenibili.

La Commissione europea ha sinora adottato gli atti delegati in riferimento ai seguenti obiettivi ambientali:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici;
- Adattamento ai cambiamenti climatici;
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
- Transizione verso un'economia circolare;
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare la Rendicontazione di Sostenibilità deve includere all'interno del documento informazioni su "come" e "in che misura" le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili. In accordo con quanto previsto dal Regolamento, un'attività per essere considerata "ecosostenibile" deve:

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

Obblighi di rendicontazione per le imprese non finanziarie

Le imprese non finanziarie devono rendicontare la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi

associati ad attività economiche considerate ecosostenibili, la quota delle loro spese in conto capitale (CapEx) e la quota delle spese operative (OpEx) delle stesse attività.

L'analisi sull'ammissibilità e sull'allineamento è stata effettuata da SEA per i 6 obiettivi previsti dal regolamento.

Attività economiche ammissibili

SEA ha - per il quarto esercizio - aggiornato l'analisi delle proprie attività economiche, al fine di valutarne l'eventuale ammissibilità e allineamento agli Atti Delegati del Regolamento EU Taxonomy. L'attività di valutazione è stata basata sull'individuazione delle specifiche attività economiche riferibili al business del Gruppo SEA, sull'analisi e verifica documentale dei criteri di contributo sostanziale, dei DNSH e sulla verifica dei criteri di allineamento alle Minimum Safeguards.

Gli obiettivi ambientali presi in considerazione nell'analisi discendono dalle caratteristiche specifiche delle attività economiche corrispondenti. Pertanto, sono stati individuati come obiettivi ambientali le cui attività economiche svolte da SEA possono potenzialmente contribuire: la mitigazione dei cambiamenti climatici e la transizione verso un'economia circolare. Non è stato considerato l'obiettivo relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici in quanto: a) il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, adottato da SEA nel 2024, non è specificamente declinato sui sottosistemi aeroportuali relativi alle attività economiche potenzialmente considerabili (4.9, 6.17 e 6.20); b) sebbene SEA abbia in corso il progetto Re-MXP che ha l'obiettivo di mitigare i rischi idrogeologici conseguenti ai cambiamenti climatici presso lo scalo di Malpensa, tali interventi sono stati avviati in assenza e a prescindere dal Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, adottato successivamente.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Attività economiche ammissibili

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
3.4	Manutenzione di strade e autostrade	Transition to a Circular Economy
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	Climate Change Mitigation
7.6	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	
7.7	Acquisto e proprietà di edifici	

3.4 MANUTENZIONE DI STRADE E AUTOSTRADE

Questa attività economica è applicabile a SEA in quanto si fa riferimento a manutenzione di “piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti”. L’attività in questione genera ricavi - attraverso i diritti di concessione d’uso delle infrastrutture di volo e delle aree di stand by degli aeromobili - oltre che investimenti e spese operative collegati agli interventi di riqualifica e manutenzione.

4.9 TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

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

6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

SEA realizza, gestisce e manutiene infrastrutture per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ delle operazioni proprie dell’aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria pre-condizionata agli aeromobili in sosta. L’attività genera ricavi attraverso la riscossione di diritti aeroportuali legati all’attività di gestione delle infrastrutture centralizzate. Gli investimenti riguardano la realizzazione degli impianti 400 Hz per aeromobili in sosta e delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi operativi di sedime.

6.20 OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER IL TRASPORTO AEREO

SEA svolge attività per conto di società di handling operanti nei propri aeroporti, a fronte della quale incamera ricavi (ad es. de-icing, interventi di manutenzione per terzi, trasporto passeggeri in area air-side) e sostiene investimenti e spese operative riguardanti, l’acquisto, l’esercizio e la manutenzione delle relative apparecchiature (mezzi operativi di piazzale, mezzi di trasporto passeggeri, ecc.).

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

SEA ha sostenuto e sosterrà investimenti specifici derivanti da attività di installazione e manutenzione di un parco fotovoltaico a Linate, rispetto al quale incamera ricavi da beni in concessione.

7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

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

Valutazione di allineamento all'obiettivo "Climate Change Mitigation"

La valutazione di allineamento all'obiettivo Climate Change Mitigation è stata effettuata considerando la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH delle attività economiche 4.9, 6.17, 6.20, 7.6 e 7.7. Di seguito si espone il risultato di tali valutazioni.

4.9 TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 89	Criterio soddisfatto La rete di distribuzione degli aeroporti (ASDC - Altri sistemi di distribuzione chiusa) è a sua volta interconnessa alla rete di distribuzione nazionale
Do not significant harm	
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Transition to a circular economy	Criterio soddisfatto Le attuali condizioni generali di esecuzione di lavori di costruzione o manutenzione applicano misure specifiche per la massimizzazione del riuso, riciclo e recupero dei rifiuti generati
Pollution prevention and control	Criterio soddisfatto Le apparecchiature elettriche contenenti fluidi dielettrici (es. olio di isolamento) utilizzate nella rete di distribuzione (es. trasformatori isolati in olio, condensatori di potenza, ecc.) sono in origine certificati come esenti da PCB
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa

6.17 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 168	Criterio soddisfatto Gli aeroporti sono dotati di sistemi per l'alimentazione elettrica dei veicoli operanti nel sedime e per la fornitura di energia elettrica e aria pre-condizionata per gli aeromobili in sosta
Do not significant harm	
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Sustainable use and protection of water and marine resources	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Transition to a circular economy	Criterio non applicabile L'attività non prevede la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione. Il criterio DNSH relativo all'obiettivo Transition to a circular economy si ritiene pertanto non applicabile
Pollution prevention and control	Criterio soddisfatto Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei Master Plan e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi

6.20 OPERAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA PER IL TRASPORTO AEREO

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Amended Climate Delegated Act 2021/2139 - Allegato 1" pag. 38	Criterio soddisfatto Parte della flotta di veicoli per l'assistenza a terra ha una alimentazione elettrica. Inoltre, i passeggeri vengono movimentati anche attraverso bridge che sostituiscono la movimentazione degli autobus in piazzale
Do not significant harm	
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate è stato predisposto e adottato dall'azienda nel 2024
Sustainable use and protection of water and marine resources	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi. Orizzonte di validità: 2030 Linate, 2035 Malpensa
Transition to a circular economy	Criterio non applicabile L'attività non prevede la presenza di rifiuti da costruzione e demolizione. Il criterio DNSH relativo all'obiettivo Transition to a circular economy si ritiene pertanto non applicabile
Pollution prevention and control	Criterio soddisfatto Specifiche indicazioni e prescrizioni a riguardo sono formulate alle imprese che eseguono i lavori in ottemperanza a specifiche prescrizioni delle VIA dei Master Plan e come previsto dalle condizioni generali di contratto che prevedono la predisposizione di specifici Piani Ambientali di Cantiere
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in riferimento ai relativi Master Plan. I relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA) contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

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

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 181	Criterio soddisfatto Conclusa nel 2025 la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 5,8 MWp al servizio dello scalo di Linate
Do not significant harm	
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1

7.7 ACQUISTO DI IMMOBILI ED ESERCIZIO DELLA PROPRIETÀ SU TALI IMMOBILI

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 1" pag. 182	Criterio non soddisfatto Nessun edificio presente nei sedimi aeroportuali alla data del 31/12/2025 è dotato di APE classe A. Le restanti casistiche previste non sono applicabili a SEA
Do not significant harm	
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1

Valutazione di allineamento all'obiettivo "Transition to a Circular Economy"

La valutazione di allineamento all'obiettivo Transition to a Circular Economy è stata effettuata considerando la conformità ai criteri di contributo sostanziale e ai DNSH dell'attività economica 3.4. Di seguito si espone il risultato di tali valutazioni.

3.4 MANUTENZIONE DI STRADE E AUTOSTRADE

Criteri di contributo sostanziale	Esito valutazione
Vedi "Mitigation Climate Delegated Act 2020/852 - Allegato 2" pag. 44	Criteri non soddisfatti
Do not significant harm	
Climate change mitigation	Criterio soddisfatto
Climate change adaptation	Criterio soddisfatto Il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici degli aeroporti di Malpensa e Linate, predisposto e adottato dall'azienda nel 2024, soddisfa i criteri di cui all'appendice A dell'allegato 1
Sustainable use and protection of water and marine resources	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi
Pollution prevention and control	Criterio soddisfatto
Protection and restoration biodiversity and ecosystem	Criterio soddisfatto Entrambi gli aeroporti sono stati recentemente sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale in riferimento ai relativi Master Plan. I SIA contengono le opportune Valutazioni di Incidenza (Valutazione appropriata) in riferimento alla tutela degli habitat e degli ecosistemi

Attività economiche allineate

Ad esito della valutazione di allineamento si fornisce di seguito evidenza delle attività economiche ritenute - totalmente o parzialmente - allineate, e una sintesi dei risultati.

Attività economiche ammissibili

Sezione	Attività	Obiettivo ambientale
4.9	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Climate Change Mitigation
6.17	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	
6.20	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	
7.6	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	

KPI Tassonomia 2025

	Ricavi	CapEx	OpEx
Ammissibile	358.203.956	109.468.393	72.893.071
(di cui allineata)	17.162.853	21.966.969	3.388.165
Non Ammissibile	589.806.848	42.965.213	7.213.408
Totale	948.010.804	152.433.606	80.106.480
% allineato su ammissibile	4,8%	20,1%	4,6%
% allineato su totale	1,8%	14,4%	4,2%



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Metodologia di calcolo degli indicatori

I dati di fatturato, di spese operative e di spese in conto capitale relativi alle attività ammissibili e alle attività allineate alla Tassonomia, utilizzati per il calcolo degli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) e delle percentuali sui valori del bilancio, sono rappresentati secondo i modelli forniti nell'Allegato V del Regolamento Delegato 2023/2486, che modifica il Regolamento Delegato 2021/2178.

REVENUES

Per il calcolo del turnover associato alla tassonomia SEA ha individuato i ricavi riconducibili alle attività mappate, identificando la parte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi non regolati 2025, sulla base delle descrizioni dei contenuti delle attività economiche ammissibili.

La valutazione dei ricavi regolati ammissibili è stata effettuata andando a ricondurre le attività economiche considerate dalla tassonomia con i servizi regolati forniti⁸.

Dato che le attività individuate ai fini della tassonomia e i corrispettivi regolati non sono perfettamente coincidenti è stata applicata una logica di prevalenza, identificando i corrispettivi regolati che coincidono in gran parte con le attività economiche della tassonomia più pertinenti.

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

- 3.4 Manutenzione di strade e autostrade
- 6.20 Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

- 7.7 Acquisto e proprietà di edifici.

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

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

Il calcolo dei ricavi ammissibili/allineati alla tassonomia è stato effettuato inserendo al numeratore la quota di ricavi ottenuta dalla metodologia sopra descritta e al denominatore il fatturato netto del Gruppo consolidato al 31.12.2025.

SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX)

Il calcolo relativo alle spese in conto capitale (CapEx) è stato effettuato inserendo al numeratore le attività definite come allineate e al denominatore i CapEx totali realizzati dal Gruppo.

SPESE OPERATIVE (OPEX)

Il calcolo relativo alle spese operative (OpEx) è stato effettuato inserendo al numeratore i costi di manutenzione (esterni e interni) e di pulizia delle attività ammissibili/allineate alla tassonomia e al denominatore il totale dei costi delle medesime voci.

⁸ Delibera n. 38/2023 - Misura 7, paragrafo 7.1.1, comma 3

Garanzie minime di salvaguardia

Le garanzie minime di salvaguardia sono procedure attuate da un'impresa che svolge un'attività economica al fine di garantire che essa operi in linea con le linee guida OCSE destinate alle imprese multinazionali e con i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle 8 convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

Le nove categorie valutate a livello di Gruppo SEA sono state le seguenti: politiche sui diritti umani, due diligence e risk assessment sui diritti umani, gestione degli impatti sui diritti umani, meccanismi di reclamo, interessi del consumatore, anticorruzione, concorrenza e fiscalità.

L'allineamento delle attività di SEA ai principi sopra citati viene garantito attraverso policy, procedure, sistemi di gestione e controllo, secondo le modalità di seguito descritte:

Valutazione Minimum Safeguards

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 0 Condanne per violazione normativa di riferimento	Sentenze di condanna per responsabilità ex D. Lgs. 231	SEA non è destinataria di sentenza di condanna in Italia o all'estero, per Responsabilità amministrativa di cui al D. Lgs. 231/2001 o normative analoghe
STEP 1 Integrazione delle pratiche di business responsabile nelle politiche e nei sistemi di gestione	Adozione di un documento sull'impegno su Diritti Umani/Occupazione	■ Codice Etico (Diritti Umani, Equità, Inclusione) ■ Codice di Condotta Fornitori ■ Politica per la parità di Genere (UNI PdR 125) ■ Politica Salute e Sicurezza (ISO 45001)
1.2 Tutte le policy e le procedure sono approvate dai massimi organi di governo societario (CdA, AD,DG) 1.3 Le policy sono pubblicate sul sito corporate, dove sono descritti anche i contenuti, le procedure e le prassi adottate sui temi rilevanti	Adozione di un documento sull'impegno Ambiente	Politica integrata Ambiente Clima ed Energia (Sistemi di gestione certificati ISO 14001, Airport Carbon Accreditation, ISO 50001)
	Adozione di un documento sull'impegno Lotta alla corruzione	Politica per la Prevenzione della Corruzione (ISO 37001)
	Adozione di un documento sull'impegno Qualità Servizio e Tutela Consumatori	■ Carta dei Servizi ■ Politica sulla Qualità (Sistema di Gestione ISO 9001)
	Adozione di un documento sull'impegno Privacy e Data Protection	Policy sulla Cybersecurity (Sistema di Gestione ISO 27000)
	Adozione di un documento sull'impegno Concorrenza	■ Policy del Gruppo SEA sullo sviluppo del traffico ■ Procedura sugli accordi commerciali di incentivo ai vettori ■ Procedura "Affidamento spazi commerciali"
	Adozione di un documento sull'impegno Fiscalità	Codice Etico - Statement di condotta fiscale



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 2 Risk assessment e valutazione degli impatti	La Società conduce Risk Assessment basato su analisi own operations/value chain, nonché industry, geographic location e/o fattori di rischio entity specific) finalizzato a identificare le aree di rischio più significative	■ Implementato un modello ERM ispirato alle principali best practice nazionali ed internazionali che si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per la Società ■ Il risk model è strutturato in quattro categorie: ■ rischi di contesto esterno ■ rischi operativi e di business ■ rischi finanziari ■ rischi legali e di compliance ■ Nel 2019 sono state esplicitate le aree di rischio in ambito ESG che potrebbero compromettere la creazione di valore nel tempo dell'azienda e dei propri stakeholder ■ Gli eventi individuati nel risk assessment sono valutati e prioritizzati sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso. La valutazione tiene in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio ■ L'impatto è valutato su 4 dimensioni: economico-finanziaria, HSE (Health, Safety, Environment), reputazionale, operativa
	A seguito del Risk Assessment la Società ha individuato rischi/impatti negativi significativi, effettivi o potenziali, relativi a own operations, o cui ha contribuito (o potrebbe contribuire) mediante value chain, o a cui è "direttamente collegata"	A seguito di Risk Assessment e di Double Materiality Assessment condotte nel 2025 la Società ha individuato: ■ 13 impatti negativi di tipo ambientale ■ 5 impatti negativi di tipo sociale ■ 6 rischi di tipo ambientale ■ 2 rischi di tipo sociale ■ 1 rischio di governance
	Nell'ambito del Risk Assessment la Società consulta i propri stakeholder rilevanti o coinvolti dai rischi/impatti identificati (es. personale, fornitori, clienti, comunità)	■ Nel processo di Risk Assessment non è prevista la consultazione degli stakeholder esterni rilevanti ■ Nel processo di Double Materiality Assessment gli stakeholder rilevanti vengono coinvolti per la mappatura degli impatti
	La Società aggiorna il Risk Assessment con cadenza periodica, al fine di rivalutare i rischi/impatti a intervalli regolari	■ La Società aggiorna annualmente la mappa dei principali rischi attraverso il processo di Risk Assessment
STEP 3 Azioni di prevenzione, mitigazione o cessazione degli impatti negativi individuati	La Società, a valle della conduzione del Risk Assessment/Analisi del contesto/Analisi di materialità, ha identificato rischi/impatti negativi significativi effettivi (o potenziali) e ha attivato misure di prevenzione, mitigazione o cessazione nei seguenti ambiti	La Società implementa: ■ Azioni di prevenzione, mitigazione o cessazione nell'ambito delle attività previste dai sistemi di gestione adottati per ciascun tema: ISO 14001, ISO 37001, ISO 27001, ISO 45001, Airport Carbon Accreditation ■ Piani di intervento finalizzati alla prevenzione/mitigazione degli impatti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e sulla continuità delle operazioni (Piano di Adattamento Climatico) ■ Adozione di Protocolli di attuazione delle Politiche ■ Formazione efficace di lavoratori, dipendenti e organi direttivi ■ Modifica delle attività operative (limitazioni delle attività in fasce orarie sensibili e sperimentazioni di rotte di decollo alternative per limitare i disagi acustici per i residenti) ■ Investimenti nel miglioramento dell'efficienza energetica di infrastrutture e attrezzature ■ Inserimento di clausole nei contratti commerciali con i fornitori ■ Implementazione di screening/sistemi di rating dei fornitori attraverso: processo di qualifica all'Albo Fornitori, assegnazione di rating ESG



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 4 Monitoraggio e implementazione dei risultati	La Società ha adottato sistemi di monitoraggio delle azioni di prevenzione, mitigazione, cessazione intraprese per valutarne l'efficacia	- Implementati processi di monitoraggio nell'ambito delle attività previste dai sistemi di gestione adottati: ISO 14001, ISO 37001, ISO 27001, ISO 45001, Airport Carbon Accreditation, UNI PdR 125/2022 - Monitorate e seguite l'implementazione e l'efficacia delle azioni conducendo revisioni periodiche interne dei risultati conseguiti, comunicandoli ai livelli pertinenti all'interno dell'impresa
	La Società ha coinvolto gli stakeholder rilevanti interessati (es. personale, fornitori, clienti, comunità) per raccogliere feedback sull'efficacia del monitoraggio delle azioni di prevenzione, mitigazione, cessazione	- Implementate indagini interne (Survey sul clima interno, survey per la valutazione dei servizi di welfare erogati, survey sulla percezione della cultura D&I) - Implementate indagini esterne (Customer Satisfaction Index, Airport Service Quality, Stakeholder Survey, Mystery Shopping)
	La Società riporta gli esiti delle attività di monitoraggio ai vertici aziendali e conduce periodicamente un riesame delle prestazioni	Gli esiti delle attività di monitoraggio effettuate in connessione con la conduzione di Sistemi di Gestione certificati vengono riportati all'attenzione dei vertici aziendali attraverso i meeting di Riesame della Direzione
STEP 5 Meccanismi di segnalazione e processi di rimedio	La Società implementa un sistema di segnalazione dedicato a tutti gli stakeholder interni ed esterni all'azienda (es. personale, fornitori, clienti, comunità)	Istituito un sistema di whistleblowing Chiunque può effettuare una segnalazione, in particolare: - Dipendenti della Società e i componenti degli organi di amministrazione e controllo - Stakeholder e/o persone che intrattengono/hanno intrattenuto o intendono intrattenere rapporti di lavoro, di collaborazione o d'affari con SEA - Prese in considerazione sia le segnalazioni in cui l'identità del segnalante sia manifesta sia le segnalazioni anonime e si garantisce ai segnalanti le tutele di legge previste - La segnalazione deve essere inviata agli Organi competenti: Comitato Etico, Organismo di Vigilanza, Direzione Auditing di SEA, Presidente del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità Canali interni e modalità di segnalazione - Piattaforma whistleblowing - Posta ordinaria - Incontro diretto con gli organi competenti per il tramite della Direzione Internal Audit
	La Società adotta un processo strutturato per la gestione tempestiva delle segnalazioni ricevute	Il processo operativo di gestione della segnalazione si articola nelle seguenti fasi: - Ricezione e verifica preliminare - Istruttoria - Definizione di un "action plan" - Reporting - Monitoraggio - Archiviazione I dati afferenti alla generalità del segnalante (ove disponibili), di eventuali soggetti segnalati e i contenuti della segnalazione, sono sempre trattati con il massimo riserbo ed esclusivamente dagli Organi competenti
	La Società ha ricevuto segnalazioni da parte di stakeholder interni o esterni all'azienda in merito a potenziali violazioni	Ricevute n. 26 segnalazioni da stakeholder interni in merito a potenziali violazioni, delle quali 22 sono state chiuse con riscontro fornito al segnalante e 4 in corso di verifica
	A seguito della ricezione della segnalazione di cui al punto precedente, la Società ha attivato gli strumenti per rimediare alle potenziali violazioni	Nessun nuovo intervento attivato nel 2025



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Ambiti di Valutazione	Topic	SEA Status
STEP 6 Comunicazione	La Società formalizza all'interno di un documento (es. Report di Sostenibilità annuale, Report tematico) o sul proprio sito web il processo di dovuta diligenza (Step 2, Step 3, Step 4) e i processi di rimedio (Step 5)	Formalizzazione all'interno della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del processo di due diligence e dei processi di rimedio
	La Società formalizza all'interno di un documento (es. Report di Sostenibilità annuale, Report tematico) o sul proprio sito web le comunicazioni in merito alle condanne ricevute	Formalizzazione all'interno della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità annuale e sul sito corporate le comunicazioni in merito alle condanne ricevute

QUOTA DEL FATTURATO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE E AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Anno finanziario 2025		Codice (a)	Ricavi assoluti (€ in migliaia)	Quota di ricavi, anno 2025	Criteri per Contributo Sostanziale						Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Quota di ricavi allineati alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2025	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione	
Attività economiche																				
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica		4.9 CCM	5.969	0,6%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio		6.17 CCM	2.571	0,3%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo		6.20 CCM	4.562	0,5%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per energie rinnovabili		7.6 CCM	4.062	0,4%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%	A		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			17.163	1,8%	1,8%												0%			
di cui abilitante			4.062	0,4%														A		
di cui di transizione			0	0%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																				
Manutenzione di strade e autostrade		3.4 CE	17.386	1,8%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	2,8%		
Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo		6.20 CCM	23.717	2,5%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	3,2%		
Acquisto e proprietà di immobili		7.7 CCM	299.938	31,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	31,1%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)			341.041	36,0%	34,1%	-	-	-	1,8%	-							37,8%			
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)			358.204	37,8%	36,0%	-	-	-	1,8%	-							37,8%			
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia			589.807	62,2%																
Totale (A+B)			948.011	100%																

Quota di fatturato/Fatturato totale		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	1,8%	36,0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	1,8%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

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

Anno finanziario 2025		Criteri per Contributo Sostanziale										Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)								
	Codice (a)	Capex assoluti (€ in migliaia)	Quota di Capex, anno 2025	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di Capex allineata alla tassonomia o ammissibile, anno fiscale 2025	Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria	
Attività economiche																				
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
	Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	3.133	2,1%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
	Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17 CCM	4.173	2,7%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	10.762	7,1%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	0%			
	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per energie rinnovabili	7.6 CCM	3.899	2,6%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	3,2%	A		
Capex di attività ambientalmente sostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			21.967	14,4%	14,4%												3,2%			
di cui abilitante			3.899	2,6%													0%	A		
di cui di transizione			0	0%																
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																				
	Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	18.235	12,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	23,5%		
	Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo	6.20 CCM	2.518	1,7%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	1,2%		
	Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	66.749	43,8%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	35,9%		
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)			87.501	57,4%	45,5%	-	-	-	-	12,0%							65,7%			
A. Capex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)			109.468	71,8%	59,9%	-	-	-	-	12,0%							68,9%			
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																				
Capex delle attività non ammissibili alla tassonomia			42.965	28,2%																
Totale (A+B)			152.434	100%																

Quota di CapEx/Capex totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	14,4%	59,9%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	12,0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

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

Anno finanziario 2025		Anno		Criteri per Contributo Sostanziale								Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Categoria attività abilitativa	Categoria attività transitoria	
	Codice (a)	Opex assoluti (€ in migliaia)	Quota di Opex, anno 2025	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità e ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Opex allineata alla tassonomia o idonea, anno fiscale 2025			
Attività economiche																				
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	4.9 CCM	2.689	3,4%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%		
	6.20 CCM	699	0,9%	Y	N	N	N	N	N	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%		
Opex delle attività ambientalmente sostenibili (allineati alla tassonomia) (A.1)		3.388	4,2%	4,2%														0%		
di cui abilitante		0	0%															0%		
di cui di transizione		0	0%																	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (g)																				
Manutenzione di strade e autostrade	3.4 CE	9.303	11,6%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Y	Y	Y	Y	-	Y	Y	Y	12,6%		
	6.20 CCM	20.248	25,3%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	28,7%		
Acquisto e proprietà di immobili	7.7 CCM	39.954	49,9%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	47,2%		
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non sostenibili dal punto di vista ambientale (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		69.505	86,8%	75,2%	-	-	-	-	-									91,7%		
A. Opex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		72.893	91,0%	79,4%	-	-	-	-	-									91,7%		
B. TASSONOMIA-ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI																				
Opex delle attività non ammissibili alla tassonomia		7.213	9,0%																	
Totale (A+B)		80.106	100%																	

Quota di Opex/Opex totali		
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	4,2%	79,4%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	11,6%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Attività legate al Gas e al Nucleare

In conformità con il Regolamento 2021/2178 e in luce dei chiarimenti della Commissione, si riporta il Template 1 dell'Allegato XII al Regolamento Delegato 2021/2178 relativo alle attività della Società.

ATTIVITÀ LEGATE ALL'ENERGIA NUCLEARE		
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/ freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI

Strategia

PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI [E1-1]

Le misure di decarbonizzazione della Strategia Energetica, approvata dal CdA nel 2023 [E1-1 16 i], costituiscono il piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici. Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 il livello 4+ Transition del Programma ACA, rilasciato a fronte di un piano di riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2, che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 96% rispetto a quello del 2010, oltre che di impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la gestione delle emissioni di Scope 3. Nel giugno 2025 è stata aggiornata la curva di decarbonizzazione e avviato il processo verso una nuova politica aziendale per l'acquisto di carbon credit [E1-1 14].

La Strategia Energetica declina nell'orizzonte 2024-2030 le curve dei consumi e delle emissioni di SEA, che incorporano una valutazione delle emissioni di GES "bloccate" di Scope 1 e Scope 2. Tali emissioni sono residuali e risultano connesse a specifiche tecnologie e materiali necessari all'attività aeroportuale (prodotti refrigeranti per apparecchiature elettriche, prodotti anti-ghiaccianti per aeromobili, piste e piazzali). Complessivamente incidono per circa il 4% del totale delle emissioni Scope 1 e Scope 2; al fine del conseguimento dell'obiettivo Net Zero saranno gestite tramite crediti di carbonio, nello specifico carbon removals [E1-1 16 d].

Il settore di SEA è incluso negli indici di riferimento dell'UE allineati con l'Accordo di Parigi [E1-1 16 g]. Il suddetto target di riduzione delle emissioni è stato fissato in linea con i criteri del Livello 4+ Transition dell'ACA che prevede la definizione di un obiettivo che permetterà di raggiungere la limitazione del riscaldamento globale a +1,5 °C in linea con l'accordo di Parigi, come richiesto. Si rimanda al paragrafo "Riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 e gestione delle emissioni di Scope 3" di questo capitolo per un approfondimento [E1-1 16 a].

Le misure per ottenere questi risultati sono presentate nel paragrafo "Misure di decarbonizzazione" di questo capitolo. Queste verranno progressivamente integrate e sviluppate per poter comporre un quadro di interventi ed investimenti in grado di garantire l'ottenimento

dell'obiettivo [E1-1 16 j]. Le principali leve di decarbonizzazione sono: l'efficienza energetica, l'elettificazione, il passaggio ad altri combustibili con minore contributo carbonico e l'uso di energia da fonti rinnovabili. Si rimanda al paragrafo "Mitigazione dei cambiamenti climatici e gestione dell'energia" per maggiori approfondimenti [E1-1 16 b].

La Strategia Energetica considera anche cambiamenti di servizi e attività fino al 2030: l'espansione di Malpensa Terminal 1, con l'incremento delle emissioni, e l'abbattimento di edifici di servizio per la realizzazione del Linate Airport District, con riduzione delle emissioni a parità di volume edificato.

La Strategia guida le scelte di consumo e di approvvigionamento fino al 2030, seguendo le best practice aeroportuali europee quali il modello "Sustainable Strategy for Airport" proposto da ACI Europe, le policy e i framework sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050), nonché gli obiettivi internazionali di sostenibilità (SDGs) [E1-1 16 c].

Non si comunicano obiettivi o piani volti ad allineare le attività economiche (ricavi, CapEx, OpEx) ai criteri fissati nel regolamento delegato 2021/2139 della Commissione [E1-1 16 e].

Il Piano Industriale Integrato 2025-2029 ha identificato l'adattamento ai cambiamenti climatici come un pilastro di business strategico, ottimizzando l'utilizzo dell'infrastruttura esistente al fine di incrementare la resilienza dello scalo di Malpensa agli eventi climatici estremi. Nel 2024 il Gruppo SEA ha elaborato il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PACC), che ha identificato una serie di interventi infrastrutturali nello scalo e l'attivazione di un sistema di monitoraggio intelligente. Accanto alle misure di adattamento, SEA ha integrato tali interventi con le azioni previste nel piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici assicurando coerenza e complementarità tra riduzione dell'impronta emissiva e aumento della resilienza operativa [E1-1 16 h].

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [E1-SBM-3]

I rischi risultati materiali a valle dell'analisi di doppia rilevanza possono essere categorizzati come di seguito:



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Rischi fisici:

- Rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi di natura eccezionale (es. eventi climatici estremi).

Rischi di transizione:

- Rischi di transizione derivanti da un'evoluzione legislativa sulle emissioni (es. carbon tax) che potrebbe causare un incremento dei prezzi dei voli, con conseguente riduzione dei volumi di traffico, nonché un aumento dei costi operativi del Gruppo;
- Rischio economico dovuto all'aumento dei costi dei fornitori, legato alla loro dipendenza dalle fonti fossili;
- Rischio economico e strategico causato dalla dipendenza dalle risorse energetiche (fonti fossili), che sono scarse e potrebbero essere disincentivate negli anni;
- Rischio di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione della carbon footprint di Scope1 e 2, inseriti nel Contratto di Programma [SBM-3 18].

L'analisi di resilienza ai rischi fisici, comprensiva della valutazione degli scenari climatici, è stata sviluppata nell'ambito dei Piani di Adattamento al Cambiamento Climatico⁹ (PACC) redatti per gli aeroporti di Linate e Malpensa e si focalizza sui rischi fisici connessi ai cambiamenti climatici, mentre non include la valutazione dei rischi di transizione [SBM-3 19 b].

L'obiettivo principale è garantire la continuità operativa in vari scenari climatici futuri, affrontando vulnerabilità infrastrutturali, operative e ambientali. Il PACC è stato progettato in modo completo per proteggere gli aeroporti dai rischi fisici posti dai cambiamenti climatici e rappresenta un valido strumento programmatico per

affrontare e mitigare in modo mirato le vulnerabilità associate alle condizioni climatiche in evoluzione.

SEA nel redigere il Piano ha adottato le raccomandazioni dell' European Aviation Climate Change Adaptation Working Group, guidato da Eurocontrol ed ACI Europe. Il gruppo di lavoro ha l'obiettivo di coadiuvare i gestori aeroportuali nell'individuare un approccio complessivo nella gestione dei rischi fisici legati al clima. Il processo metodologico adottato per la redazione dei PACC è stato articolato in diverse fasi:

- fase iniziale di identificazione dei futuri scenari climatici;
- fase dedicata all'analisi del rischio climatico, condotta attraverso l'individuazione dei potenziali impatti e la loro valutazione in termini di rischio, considerando la probabilità di accadimento e la severità dei danni;
- fase di sviluppo di specifiche azioni di mitigazione dei rischi;
- fase finalizzata alla definizione e validazione di obiettivi di adattamento, alla valutazione periodica dell'effettiva attuazione delle azioni e all'aggiornamento del Piano.

Al fine di adottare un approccio prudenziale che consideri i rischi più rilevanti e le loro potenziali conseguenze sulle infrastrutture e sulle operazioni aeroportuali, l'analisi di resilienza ha utilizzato lo scenario climatico più severo, rappresentato dal RCP 8.5¹⁰ al 2040 [IRO-1 20 b; b i]. Il PACC sarà sottoposto a revisione quinquennale, eventualmente riallineando l'analisi dei rischi sulla base degli scenari climatici ed emissivi aggiornati [RA 7 a].

Nel PACC le proiezioni climatiche sono state eseguite su due orizzonti temporali: 2040, per il breve termine, e 2060 per il medio termine¹¹.

⁹ Nel PACC gli elementi potenzialmente esclusi sono i seguenti: i) catena del valore a monte: fornitori di beni e servizi, come materiali utilizzati per la manutenzione e le costruzioni aeroportuali; ii) operazioni proprie: gli impatti economici connessi ai rischi fisici da cambiamento climatico sono stati solo preliminarmente stimati, in particolare su asset aeroportuali, sugli impianti di condizionamento e sul consumo energetico a lungo termine; iii) catena del valore a valle: impatti di dettaglio su partner commerciali come compagnie aeree e operatori logistici, che potrebbero subire effetti derivanti da interruzioni del servizio causate da eventi climatici estremi [SBM-3 19 a] [RA 6] [RA 7c].

¹⁰ Lo scenario RCP 8.5 rappresenta un caso di "business as usual" a livello globale con alte emissioni di gas serra, in cui non vengono adottate significative misure di mitigazione climatica. Considerando i pericoli potenzialmente più severi, lo scenario minimizza il rischio di sottovalutazione delle possibili conseguenze dei cambiamenti climatici [RA 13 b]. Il documento raccoglie la conoscenza scientifica più attuale in materia di cambiamento climatico [RA 13 a]: garantisce proiezioni regionali ad alta risoluzione e livelli di confidenza definiti per i maggiori trend climatici, incorporando al tempo stesso l'evoluzione dei macro-fattori di tipo politico, economico e sociale [RA 13 c] e delinea scenari di cambiamenti climatici futuri basati su diversi livelli di emissioni di gas serra, utilizzando i percorsi RCP 4.5 e RCP 8.5. Questi scenari consentono di valutare le possibili variazioni delle temperature, delle precipitazioni e degli eventi estremi come parte dell'analisi di rischio climatico. Gli intervalli temporali sono utilizzati per confrontare le anomalie climatiche rispetto al periodo di riferimento 1986-2005, utilizzato per rappresentare le condizioni di base, ricostruite tramite i dati monitorati dalle stazioni meteorologiche regionali lombarde, al fine di esaminare l'evoluzione dei cambiamenti climatici nel tempo. Le proiezioni climatiche, sviluppate sulla base degli scenari emissivi RCP 4.5 (scenario intermedio) ed RCP8.5 (scenario business as usual) così come definiti dall'IPCC, sono state elaborate a livello sito-specifico considerando i dati desunti dal "Rapporto sugli indici e le proiezioni climatiche per la rappresentazione dei cambiamenti climatici attesi" edito da ARPA Lombardia nel 2021, e proiettate al 2040 e al 2060 [RA 13 d].

¹¹ Tali proiezioni sono state elaborate sulla base dei dati disponibili e desunti dal Sixth Assessment Report on Climate Change pubblicati dal IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) nel 2023.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Rispetto all'obiettivo dell'Accordo di Parigi (RCP 1.9 che prevede al 2100 +1,5°C), su cui si è basata la Strategia Energetica e l'obiettivo Net Zero, il PACC adotta un orizzonte temporale al 2040. Ne consegue che, pur condividendo l'obiettivo comune di promuovere la resilienza e la sostenibilità, gli orizzonti temporali delle due strategie adottate dal Gruppo SEA risultano distinti. Mentre la Strategia Energetica si focalizza su un intervento mirato alla riduzione delle emissioni nel breve termine, il PACC si concentra sull'analisi e sulla gestione dei rischi climatici a medio-lungo termine. Questa differenziazione consente a SEA di affrontare in maniera complementare sia le sfide immediate legate alla transizione energetica, sia quelle future legate agli impatti climatici sulle infrastrutture e sulle operazioni aeroportuali [RA 7 b].

Una volta definiti gli scenari climatici futuri, sono stati individuati gli impatti climatici prevedibili¹² e, di conseguenza, gli asset e gli ambiti aeroportuali maggiormente rilevanti e potenzialmente esposti a tali impatti. I livelli di rischio sono stati valutati combinando la severità del danno con la probabilità attesa del suo verificarsi. Questo approccio metodologico è coerente con le linee guida internazionali fornite dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO)¹³ e da ENAC¹⁴ e con il quadro di riferimento definito da Eurocontrol e ACI Europe nel documento 'Adapting European Aviation to a Changing Climate: Guidance on Risk Assessment and Adaptation', sviluppato in collaborazione con l'European Aviation Climate Change Adaptation Working Group di cui SEA è membro attivo. Le proiezioni climatiche prevedono inverni più miti, estati più calde ed eventi di piogge estreme. Si prevede anche un incremento delle piogge intense, che potrebbe sovraccaricare le infrastrutture di drenaggio delle acque, e una maggiore frequenza di temporali con forti venti [SBM-3 19 c].

Al 2040, per Malpensa gli impatti climatici caratterizzati da livello di rischio significativo sono i seguenti dieci [SBM-3 19 c]:

- Aumento del rischio incendio da materiale infiammabile (es. superamento del flashpoint del carburante nelle giornate calde);
- Danni da surriscaldamento alle infrastrutture;
- Surriscaldamento degli edifici operativamente significativi;

- Aumento della domanda energetica per il raffrescamento durante l'estate che comporta un aumento della spesa energetica e delle emissioni;
- Stress termico per il personale, in particolare per coloro che svolgono ruoli altamente fisici;
- Impatti sulla salute e sul comfort termico dovuti a ondate di calore per il personale e per i passeggeri all'interno dei terminal e sugli aeromobili nei piazzali;
- Allagamenti localizzati dovuti a piogge intense che mandano in crisi il sistema di drenaggio delle acque meteoriche;
- Danni diretti alle infrastrutture e alla operatività dovuti a precipitazioni estreme;
- Danni diretti alle infrastrutture e alla operatività dovuti a tempeste;
- Venti forti durante tempeste che possono causare danni a infrastrutture e alla operatività.

Per Linate, ai dieci impatti climatici a rischio più rilevante considerati per Malpensa si aggiunge il seguente [SBM-3 19 c]:

- Possibili esondazioni del fiume Lambro dovute a piene con tempi di ritorno di 200 e 500 anni.

Nel PACC le azioni di mitigazione del rischio sono state sviluppate attraverso un processo partecipativo che ha coinvolto tutti i principali dipartimenti operativi dell'aeroporto, quali safety aeroportuale, operations, manutenzione, sviluppo infrastrutture e gestione ambientale. Le misure che SEA ha già implementato o sta implementando sono state individuate durante i Climate Workshops, che hanno coinvolto tutti gli stakeholder interni in discussioni collaborative per valutare i rischi climatici e definire interventi adeguati. Le azioni di mitigazione del rischio sono ambiziose ma mirate, con l'intento di rafforzare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, garantire la sicurezza e l'efficienza delle operazioni e ridurre al minimo l'impatto ambientale. Le azioni di mitigazione del rischio proposte comprendono studi di fattibilità idraulici ed energetici, analisi e monitoraggio continui, aggiornamenti di procedure operative e standard progettuali, integrazioni della resilienza climatica nei Master Plan aeroportuali, e implementazioni di sistemi integrati e predittivi di gestione. La definizione

¹² Gli impatti sono stati determinati a partire dall'individuazione dei pericoli acuti e cronici, quali: incendio di incolto, ondata di calore, ondata di freddo/gelata, forti precipitazioni, inondazioni, siccità (solo per Linate), tempesta, cicloni, uragani, tifoni, variabilità della temperatura, stress termico [RA 11 a].

¹³ Climate Change: Climate Risk Assessment, Adaptation and Resilience - 2022; Safety Management Manual 4th edition 2018

¹⁴ Linee Guida per la elaborazione e valutazione del safety risk assessment LG-2021/001-GEN



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

delle priorità per l'attuazione delle azioni di mitigazione è guidata dai risultati dell'analisi del rischio. Il PACC si concentra nell'affrontare prima i rischi più gravi e probabili, garantendo che gli aspetti più critici delle operazioni e delle infrastrutture aeroportuali siano protetti. Questa scala di priorità assicura che le risorse siano allocate in modo efficace. Al centro dell'adattamento ai cambiamenti climatici c'è il Progetto Malpensa Resiliente (Re-MXP); progetto quinquennale, iniziato a novembre 2021, elaborato da SEA e cofinanziato nell'ambito del progetto europeo CEF 2 Transport, descritto nel paragrafo "Azioni nel Progetto Re-MXP" di questo capitolo [RA 7 c].

A partire dal 2025, l'entità degli interventi infrastrutturali e impiantistici necessari per mitigare il rischio derivante dal cambiamento climatico viene valutata attraverso la redazione di studi e progetti che incorporano le linee guida del PACC. Viene altresì verificata puntualmente la possibilità di accedere a finanziamenti o cofinanziamenti della Commissione Europea, come già avvenuto per il progetto Re-MXP, l'iniziativa messa in atto da SEA per gestire il rischio di adattamento ai cambiamenti climatici di Malpensa [SBM-3 19 b] [RA 8 b].

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI AL CLIMA [E1-IRO-1]

Processo di individuazione degli impatti sui cambiamenti climatici

SEA ha valutato i suoi impatti effettivi sui cambiamenti climatici grazie alla misurazione dell'inventario delle emissioni di Scope 1 e di Scope 2 e alla stima delle emissioni di Scope 3 che determinano il contributo di

SEA al cambiamento climatico [20 a; RA 9]. Fra i suoi impatti SEA ha individuato anche il consumo di energia per lo svolgimento delle operazioni proprie, sotto forma di combustibili per la mobilità intra-sedime, energia elettrica per l'alimentazione delle apparecchiature e l'illuminazione, e l'energia termica per riscaldamento/raffrescamento degli ambienti.

Processo di individuazione dei rischi fisici

L'analisi di doppia rilevanza ha rilevato un rischio di perdita di ricavi a causa delle interruzioni delle attività per eventi climatici estremi con conseguenze di lunga durata.

Gli eventi climatici estremi che generano il rischio fisico sono stati individuati attraverso il PACC che guida la pianificazione strategica e finanziaria per la gestione del rischio climatico [IRO-1 20 b ii; RA 11 a; b; c; d; RA 13 a]. Si rimanda al paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" di questo capitolo per un approfondimento sul PACC.

Il rischio è stato valutato nell'ERM per probabilità e severità fin dove il sistema permette, ossia a 5 anni (medio termine), includendo nel perimetro di analisi anche questo rischio il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione [RA 11 b; c].

Ipotesi di dettaglio in materia climatica, come ad esempio quelle derivanti dall'adozione di parametri basati sui modelli IPCC, non vengono elaborate nell'ambito del Bilancio Consolidato di SEA, poiché tali strumenti sono tipicamente impiegati per analisi prospettiche e non per la rendicontazione di un esercizio passato. Il Bilancio Consolidato di SEA rappresenta in modo veritiero e corretto i fatti e gli eventi occorsi nell'ultimo esercizio o derivanti da esercizi precedenti, utilizzando quindi un approccio "a consuntivo" e non "prospettico". Inoltre, i fondi rischi e oneri non contengono riferimenti espliciti a scenari climatici di dettaglio, in quanto, secondo lo IAS 37, un fondo deve essere rilevato quando un'entità



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

ha un'obbligazione in corso quale risultato di un evento passato e può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione [RA 15].

Processo di individuazione delle opportunità e dei rischi di transizione

Il processo di individuazione dei rischi di transizione e delle opportunità è stato sviluppato rispettivamente mediante l'analisi di doppia rilevanza e la stesura del Contratto di Programma. Non sono stati considerati scenari climatici [20 c; 21; RA 12 c; 13].

Il Risk Assessment ERM [IRO-1 20 c i], i cui risultati sono stati utilizzati nell'analisi di doppia rilevanza, ha passato al vaglio tutti gli attivi e le attività del Gruppo SEA. Gli eventi di transizione sono stati individuati nel breve, medio e lungo periodo. Si precisa, tuttavia, che questi eventi sono stati valutati in termini di probabilità ed entità entro 5 anni, ossia nel breve e medio periodo [RA 12 a], con il supporto delle funzioni aziendali competenti rispetto alle dimensioni economico-finanziaria, ambientale, salute e sicurezza sul lavoro, reputazionale, operativa e di safety aeroportuale [IRO-1 20 c ii]. I rischi di transizione e i relativi eventi sono quelli già esposti nel paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" del presente capitolo.

Il Contratto di Programma contempla una opportunità legata ad una premialità tariffaria correlata anche al raggiungimento del target di riduzione delle emissioni del Gruppo SEA, compatibile con le limitazioni del riscaldamento globale a +1,5°C. Un'altra opportunità è stata individuata in merito ai progetti di efficienza energetica e installazione di capacità fotovoltaica nel sedime di Linate [IRO-1 20 c i; RA 12 a].

Nell'ambito della stesura della Strategia Energetica sono stati declinati strumenti, obiettivi e tempistiche. Non sono state individuate attività aziendali incompatibili con la transizione verso un'economia neutrale dal

punto di vista climatico. Si rimanda al paragrafo "Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici" e al paragrafo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale" di questo capitolo per un approfondimento [E1-1 21; RA 12 d].

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Il Gruppo SEA si impegna a ridurre in modo significativo le emissioni sotto il proprio controllo, sia dirette (Scope 1) che indirette (Scope 2), per conseguire l'obiettivo Net Zero entro il 2030 per entrambi gli aeroporti. Questo impegno è sancito nella Politica Ambientale ed Energetica che affronta in modo integrato le sfide legate al cambiamento climatico [E1-2 25].

SEA garantisce la conformità ai requisiti normativi e agli standard applicabili riguardanti l'ambiente e l'efficienza energetica - inclusi schemi e certificazioni volontarie e condizioni dei processi autorizzativi ambientali - e supporta soluzioni per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali. Attraverso una partecipazione attiva ai programmi finanziati europei e nazionali, il Gruppo SEA promuove la transizione energetica in tutte le sue declinazioni, sia per le proprie attività che per quelle degli operatori. La transizione all'elettrico del parco mezzi e la sperimentazione di soluzioni a zero emissioni per le attrezzature aeroportuali, incluso l'impiego di idrogeno, fanno parte di questa strategia. Inoltre, si impegna a supportare le terze parti che operano nei propri aeroporti nella riduzione delle loro emissioni (Scope 3).

La Politica sottolinea il supporto all'introduzione dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) e ai contributi per la costruzione delle roadmap nazionali ed europee. Relativamente alle emissioni legate all'accessibilità,



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

l'impegno si concentra sullo sviluppo di infrastrutture che consentano lo shift modale verso il trasporto collettivo a basse emissioni (treno e metropolitane), integrato con infrastrutture di ricarica destinate all'utenza aeroportuale. SEA opera, inoltre in modo da minimizzare gli impatti e cogliere le opportunità regolatorie e finanziarie offerte dal crescente focus sulla sostenibilità [MDR-P 65 a].

La Politica sancisce l'impegno di SEA anche verso gli aspetti ambientali per la salvaguardia del territorio, con particolare riferimento alla minimizzazione degli impatti legati alla gestione idrica, alle emissioni acustiche e inquinanti, e alla gestione dei rifiuti. L'approccio di SEA alla sostenibilità ambientale passa, infatti, anche dal coinvolgimento attivo di tutti gli attori del sistema aeroportuale attraverso un ascolto e una comunicazione trasparente con interlocutori, nonché una partecipazione proattiva a programmi nazionali e internazionali [MDR-P 65 e].

La Politica Ambientale ed Energetica, consultabile sul sito internet di SEA - Sezione Sostenibilità¹⁵ [MDR-P 65 f], si applica al Gruppo SEA, coprendo sia l'aeroporto di Malpensa che quello di Linate. Il perimetro include tutte le attività aeroportuali proprie, le infrastrutture, i consumi e le emissioni dirette e indirette, nonché l'influenza esercitata sull'intero ecosistema aeroportuale, sulla mobilità, sulla filiera e sul territorio, con un approccio integrato a sostenibilità, transizione energetica e resilienza climatica [MDR-P 65 b].

La Politica, la cui attuazione è responsabilità dell'AD. DG [MDR-P 65 c], è integrata nel Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia di SEA, periodicamente oggetto di monitoraggi e verifiche interne ed esterne [MDR-P 65 a]. Infatti, la Politica di SEA rientra nell'ambito delle certificazioni ISO 14001 e ISO 50001, oltre che con il Programma ACA, assicurando la conformità ai requisiti normativi [MDR-P 65 d].

Azioni [MDR-A]

ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Azioni nel Progetto Re-MXP [MDR-A] [E1-3]

All'interno del Progetto Re-MXP¹⁶ sono previsti interventi volti a gestire il rischio di perdita di ricavi causati da interruzioni per eventi climatici eccezionali [68 a]. Il progetto prevede numerosi interventi tutti volti ad aumentare la resilienza ai fenomeni meteorologici estremi.

Dal 2022 SEA sta progressivamente migliorando il sistema di drenaggio in cinque aree del sedime per ridurre il rischio di inondazioni [68 a] con benefici anche alle terze parti che operano in aeroporto [68 b]. Nel 2024 sono iniziati i lavori relativi ai progetti specifici di "Terminal 1" e di "Viabilità fronte Sheraton", la cui conclusione è prevista nel 2026; nel 2025 è stato completato il progetto relativo alla riqualifica della pista 35L che include il rifacimento del sistema di drenaggio il cui dimensionamento è stato progettato in linea con le indicazioni del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici [68 e], che verrà realizzato nella primavera 2026.

In aggiunta, nel 2026 [68 c] verrà completato e implementato un sistema di "smart monitoring" dello scalo di Malpensa [68 a] per il monitoraggio sismico e del sistema di drenaggio che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture, sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali. Il sistema selezionerà e integrerà i dati raccolti per la generazione di un modello digitale in grado di performare funzioni predittive, gestite da Malpensa Control Room [68 b]. La comunicazione dei progressi avverrà in linea con le richieste del programma CEF 2 Transport [68 e].

¹⁵ <https://milanairports.com/sites/default/files/2025-03/Politica%20ambientale%20ed%20energetica%2031.01.2025.pdf>

¹⁶ <https://milanairports.com/it/sostenibilita/tutti-i-progetti-sea/re-mxp>

Gli interventi richiedono un investimento complessivo da parte di SEA di €24,1 mln, di cui il 30% coperto dai contributi del progetto europeo. Nel 2025 l'investimento è stato pari a €12.668.000 mentre €8.213.000 sono previsti per il 2026 [MDR-A 69 a; b; c]. SEA prevede di richiedere una proroga per completare gli interventi del progetto Re-MXP nel 2027 rispetto al 2026 [68 c].

MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E GESTIONE DELL'ENERGIA

Misure di decarbonizzazione [MDR-A] [E1-3]

La seguente tabella elenca le misure di decarbonizzazione [29 a], suddivise per leve. Le misure ambiscono ad una riduzione prevista di 104.578 tCO₂eq al 2030 rispetto la baseline del 2010 [29 b] e trovano copertura finanziaria nel Piano Industriale Integrato [RA 21]. Al 31.12.2025 la riduzione delle emissioni di GES ottenuta è pari a 44.349 tCO₂eq [29 b].

L'obiettivo sarà raggiunto tramite il contenimento della domanda energetica, la realizzazione di impianti fotovoltaici propri e l'acquisto di energia prodotta da fonti rinnovabili.

Efficienza energetica	Realizzazione dei progetti di efficientamento energetico degli impianti operanti all'interno degli edifici
Elettrificazione	Sostituzione flotta con mezzi a basse emissioni (elettrici e ibridi) Realizzazione delle infrastrutture per l'alimentazione elettrica e la climatizzazione degli aeromobili in sosta
Uso di energia da fonti rinnovabili	Realizzazione Parco FV Linate e Malpensa Utilizzo di energia elettrica e termica green certificata dall'acquisto di GO
Passaggio ad altri combustibili	Predisposizione infrastrutturale per l'approvvigionamento di HVO Supporto alla definizione roadmap italiana per una transizione energetica sostenibile

L'attenzione del Gruppo SEA verso l'implementazione della Strategia Energetica si evince anche dalle risorse finanziarie allocate per gli impianti fotovoltaici, gli investimenti nella mobilità elettrica e nella climatizzazione degli aeromobili in sosta. Si rimanda al capitolo EU Taxonomy per approfondimenti relativi al 2025 [29 c ii]. Si rimanda a quanto dichiarato nel paragrafo "Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità" nel capitolo ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI per la relazione tra investimenti e spese operative di tutte le misure di decarbonizzazione con il Bilancio Consolidato [29 c i].

Sostituzione flotta con mezzi a basse emissioni (elettrici e ibridi)

Per la riduzione delle emissioni di Scope 1 nel 2025 SEA ha continuato ad aggiornare [68 c] la propria flotta con mezzi low carbon [68 a]. Nel corso dell'anno, il parco veicoli di Linate e Malpensa [68 b] ha registrato un incremento significativo della componente elettrica e ibrida. La tabella seguente riassume l'evoluzione della flotta auto a basse emissioni nei due scali tra il 2024 e il 2025.

Aeroporto	Auto elettriche 2025	Auto ibride 2025	Auto elettriche 2024	Auto ibride 2024
Linate	32	26	27	36
Malpensa	72	52	65	31

A fine 2025, la flotta auto complessiva conta 189 veicoli (di cui 182 elettrici/ibridi), ormai quasi completamente rinnovati: solo il 4% è ancora composto da mezzi con motore endotermico tradizionale. Nel corso del 2025 sono state restituite 58 auto, di cui 57 a benzina/gasolio, e sono stati immessi in flotta 39 nuovi mezzi, tra cui 3 a gasolio per esigenze operative.

Nel 2025, il parco bus interpista mostra dinamiche differenziate nei due aeroporti, come riportato nella tabella seguente. Complessivamente, nel 2025, sono stati acquistati 9 bus di cui 3 a Linate e 6 a Malpensa.

Aeroporto	Totale bus	Elettrici	Endotermici
Linate	17	0	17
Malpensa	29	22	7

I bus a diesel sono alimentati prevalentemente tramite HVO. Per il 2026 non sono previste variazioni nella consistenza né nella composizione del parco bus. Per quanto concerne gli altri mezzi operativi, l'introduzione della motorizzazione elettrica è stata avviata limitatamente ai veicoli per i quali la propulsione elettrica risulta più matura.

Aeroporto	Trattori traino	Ambulift	Deicers
Linate	19 (diesel)	17 (4 elettrici)	12 (diesel)
Malpensa	6 (1 elettrico)	8 (3 elettrici)	8 (diesel)

Il parco veicoli è stato di fatto completamente rinnovato e dal 2025 in poi il rinnovo della flotta veicoli e mezzi operativi è proseguito sistematicamente sulla base delle esigenze di sostituzione dei mezzi a fine vita/contratto.

L'investimento del Gruppo SEA nel 2025 per l'acquisto dei bus elettrici è stato pari a €4.545.000 [MDR-A 69 b] mentre le spese operative per il noleggio sono state pari a €748.800; lo stesso importo di spese operative è previsto anche per il 2026 [MDR-A 69 c].

Efficientamento energetico, Parco FV Linate e utilizzo di energia elettrica e termica green

Nel corso del 2025, SEA ha proseguito l'attuazione della propria strategia di decarbonizzazione dei consumi energetici, attraverso un insieme coordinato di interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni di Scope 2 e all'incremento dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili.

L'insieme di queste iniziative contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e neutralità climatica al 2030 previsti dalla strategia energetica del Gruppo SEA e dagli impegni assunti nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation [68 a].

Le principali azioni intraprese riguardano [68 b; c; e]:

- la prosecuzione di un programma di efficientamento energetico degli impianti tecnologici degli edifici aeroportuali;
- l'avvio della produzione di energia rinnovabile, con l'entrata in esercizio nel novembre 2025 dell'impianto fotovoltaico da 5,8 MWp presso l'aeroporto di Milano Linate e lo sviluppo del progetto di un analogo impianto presso Malpensa con potenza stimata di circa 10 MWp (completamento previsto entro il 2028 in seguito all'approvazione del Master Plan);
- il ricorso all'acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili certificata tramite Garanzie di Origine (GO) e la predisposizione delle attività necessarie all'avvio di una gara per la sottoscrizione di un Power Purchase Agreement (PPA) per l'approvvigionamento di energia rinnovabile nel medio-lungo periodo;
- lo sviluppo di sistemi avanzati di monitoraggio e gestione dell'energia, attraverso la realizzazione di una Smart Energy Platform.

Più nel dettaglio, il programma di efficientamento comprende [68 b; c]:

- revamping delle Unità di Trattamento Aria (UTA) presso Malpensa Terminal 1 e Linate, finalizzato alla riduzione degli assorbimenti elettrici e delle perdite di carico degli impianti. Gli interventi riguardano complessivamente 93 UTA a Malpensa e 34 UTA a Linate. Alla fine del 2025 risultano completati circa il 60% degli interventi a Linate e circa il 15% a Malpensa, mentre le restanti attività sono in corso di realizzazione;
- efficientamento dei gruppi frigoriferi elettrici presso Linate, mediante installazione di sistemi adiabatici e altri interventi di miglioramento del rendimento energetico degli impianti. Tale intervento è stato completato nel corso del 2025;
- upgrade tecnologico dell'impianto di illuminazione presso Malpensa Terminal 1, con sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali con sistemi LED ad alta efficienza e implementazione di sistemi di regolazione e supervisione. L'intervento di revamping verrà completato nella prima parte del 2026.

Complessivamente, gli interventi di efficientamento energetico attualmente in corso e quelli programmati consentiranno, a regime, una riduzione stimata delle emissioni pari a circa 10.000 tCO₂eq rispetto al periodo precedente al piano di interventi.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Per la realizzazione dei progetti di efficientamento energetico nel 2025 è stato fatto un investimento pari a €5.103.000 [MDR-A 69 b] e per il 2026 è previsto un investimento di €1.179.000 [MDR-A 69 c].

Per la realizzazione degli impianti fotovoltaici nel 2025 l'investimento è stato pari a €3.870.000 [MDR-A 69 b], per il 2026 si prevede un investimento di €1.224.000 e spese operative pari a €59.200 per la manutenzione dell'impianto nello scalo di Linate [MDR-A 69 c].

Infine, l'acquisto di energia elettrica green ha comportato nel 2025 spese operative per €96.666 [MDR-A 69 b]; nel 2026 le spese operative per l'acquisto di energia green saranno €84.543 [MDR-A 69 c].

Infrastrutture per l'alimentazione elettrica, HVO e la climatizzazione degli aeromobili in sosta. Distribuzione di SAF per gli aeromobili e idrogeno verde per i mezzi aeroportuali

SEA promuove soluzioni sostenibili per i partner Aviation che gestiscono mezzi e aeromobili. SEA ha elaborato un piano d'azione per lo sviluppo di infrastrutture per la sostenibilità del trasporto aereo e per l'approvvigionamento di carburanti a basse emissioni (HVO) e la distribuzione di SAF [68 a].

Al 2025 sono state messe a disposizione 220 colonnine di ricarica di cui 62 a Linate e 158 a Malpensa (nel 2024 erano 72 colonnine di ricarica, di cui 18 a Linate e 54 a Malpensa) [68 e]. Nel 2025 [68 c] è proseguita l'installazione di stazioni per la ricarica elettrica a Linate e Malpensa, sia air-side che land-side, per alimentare mezzi operativi di SEA e degli handler e la realizzazione di Aircraft Ground Power Unit (AGPU) in entrambi gli aeroporti (34 a Linate - disponibilità totale attuale pari a 39; 56 a Malpensa - disponibilità totale attuale pari a 175) [68 a]. Le realizzazioni previste nell'ambito del progetto e-MAGO, tra cui le prese di ricarica intelligenti (Smart Power Sockets) per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (Ground Support Equipment - GSE), verranno completate nel corso del 2026 a seguito della richiesta di proroga del termine del progetto.

Gli intervenienti rientrano nel progetto europeo e-MAGO e potranno accedere a un finanziamento pubblico fino all'importo di €4,40 mln a fronte di opere realizzate per un totale di €14,67 mln [MDR-A 69 a].

Dal 2025 al 2028 è operativo un altro progetto supportato con fondi europei denominato AGENDA che prevede i seguenti interventi:

- acquisizione e messa in servizio di 21 sistemi di fornitura di aria condizionata (PCA) e 9 sistemi di alimentazione elettrica a 400 Hz presso l'aeroporto di Malpensa;
- realizzazione di stazioni di ricarica ad alta potenza di cui 9 per autobus elettrici presso Malpensa (air-side) e 2 a Linate (air-side); 6 prese di ricarica a Malpensa e 3 a Linate per ambulift SEA; 48 prese di ricarica a Malpensa e 32 prese a Linate per veicoli handler [68 b, c, e].

È attiva la distribuzione di carburante di origine biogenica HVO impiegabile in sostituzione del gasolio per veicoli e mezzi operativi diesel operanti in air-side a Linate e Malpensa [68 a, c]. Grazie all'accordo di collaborazione con Eni sono stati adeguati i distributori di carburanti per autotrazione per affiancare l'erogazione di HVO a quella di benzina e gasolio tradizionali. L'utilizzo di HVO al posto del gasolio permette la riduzione delle emissioni di CO₂ (circa 80%) considerando l'intero ciclo di vita del prodotto [68 b, c, e]. Nel 2025 si è concluso l'adeguamento dei distributori e l'avvio della distribuzione sistematica di HVO anche a Linate. Nel corso del 2025 l'incidenza di HVO erogato rispetto al totale di gasolio è risultata pari al 32% a Malpensa (in 12 mesi) e al 34% a Linate (in 10 mesi). Il prodotto HVO è stato erogato sia a mezzi SEA (con incidenze pari al 56% e 59% rispettivamente per Malpensa e Linate sul totale di gasolio consumato) sia a operatori terzi. Il consumo di SEA è risultato il 63% del totale di HVO erogato dimostrando la maggiore propensione e impegno all'utilizzo di carburante a ridotte emissioni.

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

Nell'ambito del progetto Horizon Green Airports denominato hOLGA (hOListic Green Airport), avviato nel 2021 e la cui conclusione è prevista per il 2026 [68 c], SEA ha ottenuto l'approvazione per realizzare un elettrolizzatore destinato alla produzione e distribuzione di idrogeno verde presso l'aeroporto di Malpensa, in forma sperimentale [68 a; b]. Tuttavia, l'iniziativa, che avrebbe dovuto alimentare gli autobus del servizio navetta, non è stata implementata a causa di ritardi nelle approvazioni, che hanno reso le tempistiche incompatibili con la durata del progetto finanziato. Grazie al concept progettuale sviluppato, si sta ora concretizzando l'implementazione di un impianto simile in air-side, nell'ambito del progetto europeo finanziato denominato AGENDA. Questo progetto mira ad alimentare i mezzi per i servizi di rampa, identificati inizialmente in tre veicoli di servizio, con entrata in funzione prevista entro il 2027 Infrastrutture



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

per l'alimentazione elettrica, HVO e la climatizzazione degli aeromobili in sosta. Distribuzione di SAF per gli aeromobili e idrogeno verde per i mezzi aeroportuali

SEA promuove soluzioni sostenibili per i partner Aviation che gestiscono mezzi e aeromobili. SEA ha elaborato un piano d'azione per lo sviluppo di infrastrutture per la sostenibilità del trasporto aereo e per l'approvvigionamento di carburanti a basse emissioni (HVO) e la distribuzione di SAF [68 a].

Al 2025 sono state messe a disposizione 220 colonnine di ricarica di cui 62 a Linate e 158 a Malpensa (nel 2024 erano 72 colonnine di ricarica, di cui 18 a Linate e 54 a Malpensa) [68 e]. Nel 2025 [68 c] è proseguita l'installazione di stazioni per la ricarica elettrica a Linate e Malpensa, sia air-side che land-side, per alimentare mezzi operativi di SEA e degli handler e la realizzazione di Aircraft Ground Power Unit (AGPU) in entrambi gli aeroporti (34 a Linate - disponibilità totale attuale pari a 39; 56 a Malpensa - disponibilità totale attuale pari a 175) [68 a]. Le realizzazioni previste nell'ambito del progetto e-MAGO, tra cui le prese di ricarica intelligenti (Smart Power Sockets) per alimentare i mezzi di rampa e di servizio agli aeromobili (Ground Support Equipment - GSE), verranno completate nel corso del 2026 a seguito della richiesta di proroga del termine del progetto.

Gli intervenienti rientrano nel progetto europeo e-MAGO e potranno accedere a un finanziamento pubblico fino all'importo di €4,40 mln a fronte di opere realizzate per un totale di €14,67 mln [MDR-A 69 a].

Dal 2025 al 2028 è operativo un altro progetto supportato con fondi europei denominato AGENDA che prevede i seguenti interventi:

- acquisizione e messa in servizio di 21 sistemi di fornitura di aria condizionata (PCA) e 9 sistemi di alimentazione elettrica a 400 Hz presso l'aeroporto di Malpensa;
- realizzazione di stazioni di ricarica ad alta potenza di cui 9 per autobus elettrici presso Malpensa (air-side) e 2 a Linate (air-side); 6 prese di ricarica a Malpensa e 3 a Linate per ambulift SEA; 48 prese di ricarica a Malpensa e 32 prese a Linate per veicoli handler [68 b, c, e].

È attiva la distribuzione di carburante di origine biogenica HVO impiegabile in sostituzione del gasolio per veicoli e mezzi operativi diesel operanti in air-side a Linate e Malpensa [68 a, c]. Grazie all'accordo di collaborazione con Eni sono stati adeguati i distributori di carburanti per autotrazione per affiancare l'erogazione di HVO a quella di benzina e gasolio tradizionali. L'utilizzo di HVO al posto del gasolio permette la riduzione delle emissioni di CO₂ (circa 80%) considerando l'intero ciclo di vita del prodotto [68 b, c, e]. Nel 2025 si è concluso l'adeguamento dei distributori e l'avvio della distribuzione sistematica di HVO anche a Linate. Nel corso del 2025 l'incidenza di HVO erogato rispetto al totale di gasolio è risultata pari al 32% a Malpensa (in 12 mesi) e al 34% a Linate (in 10 mesi). Il prodotto HVO è stato erogato sia a mezzi SEA (con incidenze pari al 56% e 59% rispettivamente per Malpensa e Linate sul totale di gasolio consumato) sia a operatori terzi. Il consumo di SEA è risultato il 63% del totale di HVO erogato dimostrando la maggiore propensione e impegno all'utilizzo di carburante a ridotte emissioni.

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

Nell'ambito del progetto Horizon Green Airports denominato hOLGA (hOListic Green Airport), avviato nel 2021 e la cui conclusione è prevista per il 2026 [68 c], SEA ha ottenuto l'approvazione per realizzare un elettrolizzatore destinato alla produzione e distribuzione di idrogeno verde presso l'aeroporto di Malpensa, in forma sperimentale [68 a; b]. Tuttavia, l'iniziativa, che avrebbe dovuto alimentare gli autobus del servizio navetta, non è stata implementata a causa di ritardi nelle approvazioni, che hanno reso le tempistiche incompatibili con la durata del progetto finanziato. Grazie al concept progettuale sviluppato, si sta ora concretizzando l'implementazione di un impianto simile in air-side, nell'ambito del progetto europeo finanziato denominato "AGENDA". Questo progetto mira ad alimentare i mezzi per i servizi di rampa, identificati inizialmente in tre veicoli di servizio, con entrata in funzione prevista entro il 2027 [68; b; c]. L'azione prevede un finanziamento pubblico di €1,2 mln [MDR-A 69 a]. Nel 2025 è stato realizzato un investimento di €388.000 e sono stati impegnati €170.000 di spese operative [MDR-A 69 b].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Dal 2022 SEA, in collaborazione con Eni, ha reso possibile per le compagnie aeree rifornirsi con carburante Jet A1 in miscela con SAF (Sustainable Aviation Fuel) negli aeroporti di Linate e Malpensa. Per favorire l'adozione di questo combustibile sostenibile, SEA nel 2023 e 2024 ha implementato un Support Program per l'utilizzo di SAF, agevolando l'adozione da parte delle compagnie aeree e sostenendo l'avvio di questa nuova filiera. Con l'entrata in vigore degli obblighi di fornitura di SAF previsti dal regolamento n. 2023/2405 RefuelEU Aviation a carico dei fornitori di carburanti per l'aviazione, il programma di supporto SAF di SEA è stato interrotto. In base ai dati forniti dai gestori dei depositi di carburanti per l'aviazione, l'incidenza di SAF puro sul totale erogato nel 2025 è risultata pari a 1,47% a Linate e 0,97% a Malpensa [68 a; b; c].

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

A maggio 2024 SEA ha partecipato e promosso il progetto SAVES (Sustainable Aviation Vectors for Energy transition), in collaborazione con ENEA (Ente Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) con il coinvolgimento di Aeroporti di Roma e dei consorzi di partner industriali (20 per SEA) sotto la supervisione di ENAC [68 a; b]. Il progetto - conclusosi del marzo del 2025 - ha coinvolto attivamente gli operatori aeroportuali nella realizzazione di uno studio di fattibilità per introdurre l'idrogeno negli hub aeroportuali, analizzando in modo completo l'intera filiera – dalla produzione allo stoccaggio, fino agli usi finali. L'iniziativa ha previsto inoltre la selezione di casi di studio utili a condurre una gap analysis, l'individuazione delle principali barriere all'implementazione e la definizione di linee guida nazionali che consentano di scalare e replicare le esperienze nei diversi aeroporti. Nell'ambito dell'attività tecnica, è stata sviluppata un'analisi della domanda potenziale di idrogeno, delle modalità di produzione e degli scenari futuri di utilizzo nel settore aviation. [68 c].

Nel 2025 non si comunicano risorse finanziarie per questa azione [MDR-A 69 b] e non sono previste per il futuro [MDR-A 69 c].

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

Il Gruppo SEA sostiene direttamente già da anni lo sviluppo di infrastrutture che consentiranno lo “shift modale” verso il trasporto collettivo a basse emissioni in treno e metropolitana, integrato con infrastrutture di ricarica elettrica destinate all'utenza aeroportuale [68 a].

Nel 2025 a Malpensa [68 b; c] sono stati completati i lavori per la conclusione del nuovo collegamento T2-Gallarate finalizzato al rafforzamento del servizio ferroviario e all'ampliamento dell'offerta verso Milano con nuove destinazioni (es. Svizzera). L'iniziativa “MXP North Rail Access” è di competenza di Ferrovie Nord in collaborazione con SEA, Regione Lombardia, CINEA (Agenzia Esecutiva Europea per il Clima, le Infrastrutture e l'Ambiente) e la Commissione Europea DG-MOVE. L'avvio dell'esercizio ferroviario è avvenuto a gennaio 2026 [68 a; b; c; e].

A Linate il 2025 è stato il primo anno completo di esercizio dell'intera tratta della Linea Metropolitana M4 “blu” dalla stazione di S. Cristoforo a quella di Linate Aeroporto. Metropolitana Milanese ha completato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del prolungamento della Linea M4 da Linate Aeroporto a Segrate AV e avviato le specifiche procedure approvative; il progetto dovrebbe essere completato entro il 2032 [68 b; c].

Nel 2025, inoltre, SEA ha finalizzato la predisposizione del “Piano di sviluppo dell'accessibilità aeroportuale 2024 -2035” che definisce un framework di azioni e iniziative coordinate con lo sviluppo del sistema infrastrutturale regionale e nazionale con due orizzonti temporali, al 2030 e 2035. Gli obiettivi di modal share indicati sono:

Anno	Aeroporto	Auto (%)	Trasporto collettivo (%)
2030	Malpensa	48-54%	46-52%
2030	Linate	24-32%	68-76%
2035	Malpensa	44-52%	48-56%
2035	Linate	22-30%	70-78%

Per il completamento della linea ferroviaria T2 Gallarate gli investimenti sono stati effettuati da soggetti diversi da SEA [MDR-A 69 b].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Target [MDR-T]

ADATTAMENTO E MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI [MDR-T] [E1-4]

Nel contesto del Progetto Re-MXP per l'adattamento al cambiamento climatico, non si comunica un target ai fini di questa Rendicontazione [MDR-T 81].

Nell'ambito della mitigazione al cambiamento climatico SEA ha definito un piano per ridurre le emissioni assolute di Scope 1 e Scope 2 impegnandosi a raggiungere il Net Zero entro il 2030 [E1-4 33].

Come già detto, tale obiettivo prevede una riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 market-based del 96% al 2030, equivalente a 104.578 tCO₂eq [MDR-T 80 e], degli aeroporti di Linate e Malpensa [MDR-T 80 a; b; c], rispetto le emissioni del 2010 pari a 109.384 tCO₂eq [MDR-T 80 d; E1-4 33; 34 a; b].

Il valore base, che è rimasto invariato dal 2010 [E1-4 34 c] così come l'anno base [E1-4 RA25 b], è un valore assoluto definito come somma delle emissioni di Scope 1 e Scope 2. Esso riflette le emissioni di un anno in cui sono state realizzate le normali operazioni senza eventi eccezionali che avrebbero potuto distorcere i dati. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 sono state analizzate rispetto le tendenze delle emissioni negli anni precedenti ed è stata verificata l'assenza di anomalie [E1-4 RA25 b].

Dal punto di vista metodologico, gli obiettivi sono allineati all'IPCC e all'Accordo di Parigi per limitare l'aumento della temperatura media globale e a non superare 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali [80 f; E1-4 34 e; E1-1 16 a; RA 30 c]. Il target è stato definito in linea anche con il Programma ACA, una metodologia strutturata e riconosciuta a livello internazionale per fissare obiettivi di riduzione delle emissioni che può essere considerato un percorso di decarbonizzazione settoriale. Tale metodologia prevede che gli aeroporti considerino alcuni elementi per la definizione di obiettivi ambiziosi ma al tempo stesso realistici. Fra questi, lo scenario che ipotizza nessun intervento significativo di riduzione delle emissioni, che includerebbe comunque:

- Evoluzione storica delle emissioni nell'aeroporto
- Numero previsto di passeggeri futuri
- Crescita prevista dei movimenti del traffico aereo
- Esistenza di sviluppi pianificati per nuovi terminal e/o piste

- Sviluppi nel trasporto pubblico che forniscono accesso ai passeggeri
- Decarbonizzazione della generazione di elettricità della rete
- Aumento dell'efficienza del carburante dei veicoli
- Cambiamento della composizione del carburante dei veicoli [E1-4 34 e; 16 a].

La certificazione ACA garantisce che tutte le emissioni dirette e indirette da energia acquistata siano incluse nel calcolo. Sempre a livello metodologico, il Programma ACA è allineato con il Protocollo GHG, i principi della ISO 14064 e le Linee Guida ISO Net Zero IWA 42:2022, che stabiliscono il quadro e la gestione delle emissioni [E1-4 34 b].

Il Programma ACA prevede che il target sia supportato da un piano di gestione delle emissioni, il Carbon Management Plan, che definisce la traiettoria per il raggiungimento del target e le azioni da implementare per rimanere in linea [MDR-T 80 f]. Al 2025, le performance di SEA sono in linea con il target. Il monitoraggio avviene annualmente sulla base del bilancio delle emissioni, che mostrano una tendenza costante dal 2023. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 nel 2025 si mantengono nel complesso stabili: le variazioni di emissioni di CO₂ di scope 2 sono state compensate attraverso un maggiore utilizzo di energia elettrica green (GO) pari a circa il 35%. A differenza del 2024, non è stata utilizzata energia termica green [MDR-T 80 j]. A proposito delle leve di decarbonizzazione impiegate dal Gruppo SEA si veda il paragrafo "Strategia" del presente Capitolo [E1-4 34 f; 16 b].

Il Programma ACA prevede, in aggiunta, lo sviluppo di un piano di partnership con le parti interessate, lo Stakeholder Partnership Plan, che guidi attivamente le terze parti presenti nell'aeroporto verso la riduzione delle emissioni. SEA ha sviluppato il piano includendo tutte le parti interessate che sono responsabili di un contributo significativo all'impronta di Scope 3 [80 h]. Coerentemente con il livello 4+ Transition del Programma ACA, SEA è impegnata nella riduzione anche delle emissioni di Scope 3, agendo in sinergia con i propri stakeholder [MDR-T 72]. Ciononostante, non è ancora stato definito un target quantitativo sulla riduzione di emissioni indirette di Scope 3, benché SEA monitori attentamente i trend delle singole categorie di emissioni Scope 3 applicabili e l'effetto delle sue politiche su di esse [MDR-T 81].

Metriche [MDR-M]

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO [E1-5]

Tabella - Consumi e mix energetico (MWh) [E1-5 37; 38; 39; RA 34]

	2025	2024
Consumo totale di energia ¹⁷	386.006	388.625
Consumo totale di energia da fonti fossili	331.794	320.374
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	0	0
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	5.071	9.508
Consumo di combustibile da gas naturale	330	564
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	0	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	326.392	310.302
- Consumo di energia elettrica da fonti fossili, acquistati o acquisiti	93.010	105.760
- Consumo di calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	233.382	204.542
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	54.213	68.251
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica, il biogas, l'idrogeno rinnovabile, ecc.)	4.659	23
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	49.554	68.228
- Consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	49.554	34.478
- Consumo di calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	0	33.750
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	0	0
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	14%	18%
Quota di elettricità green sul consumo elettrico totale	35%	25%
Quota di energia termica green sul consumo di energia termica totale	0%	14%

Nel confronto tra 2024 e 2025, la variazione della percentuale di energia proveniente da fonti rinnovabili non riflette una diminuzione dell’impegno verso la decarbonizzazione, ma deriva invece da una diversa composizione del mix energetico.

È importante sottolineare che i vari vettori energetici hanno fattori di emissione differenti; di conseguenza, anche a parità di consumi complessivi, una loro differente distribuzione può incidere sulle emissioni prodotte. Pertanto, la sola incidenza percentuale dei MWh rinnovabili sul totale dei consumi energetici non descrive pienamente l’effettivo contributo alla decarbonizzazione.

SEA definisce il mix e le quantità di energia rinnovabile secondo un criterio di coerenza con gli obiettivi di decarbonizzazione previsti dal percorso Net Zero 2030. Nello specifico, il mix energetico adottato nel 2025 - caratterizzato da un aumento della quota di elettricità certificata da GO e una riduzione dell’energia termica green - ha consentito a SEA di ridurre ulteriormente le emissioni di Scope 1 e 2 rispetto al 2024. Ciò è stato possibile grazie al maggiore ricorso a energia elettrica green che, in ragione del più elevato fattore emissivo associato al corrispondente vettore convenzionale, ha determinato un effetto di decarbonizzazione più significativo. Si noti, inoltre, che la riduzione complessiva delle emissioni è stata resa possibile anche dalla diminuzione dei consumi di combustibili fossili petroliferi, grazie alla progressiva elettrificazione delle flotte aziendali e al crescente impiego di HVO.

¹⁷ La società non produce energia da fonti non rinnovabili e nucleari



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Tutti i dati riportati in tabella provengono da misurazioni dirette. Per la benzina e il gasolio sono stati utilizzati i fattori di conversione di densità specifici dei fornitori principali. Per il gas naturale è stato utilizzato il fattore di conversione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC"¹⁸ (media dei valori degli anni 2022-2024) [MDR-M 77 a]. I consumi energetici diretti sono compresi nelle verifiche delle emissioni di Scope 1 e Scope 2 sia da parte di ACA, con cadenza triennale, e annualmente dal certificatore terzo [MDR-M 77 b].

Il Gruppo SEA opera in un settore classificato ad alto impatto climatico secondo quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 2023/137¹⁹. L'attività principale del Gruppo, identificata con il codice NACE 52.23 - servizi di supporto al trasporto aereo, rientra nella sezione H del suddetto regolamento, che individua i settori caratterizzati da elevata intensità di emissioni di gas a effetto serra [E1-5 42].

Tabella - Intensità energetica rispetto ai ricavi netti (MWh/migliaia di euro) - [E1-5 RA 37]

	2025	2024
Consumo totale di energia delle attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività	0,44	0,47

Il denominatore nel calcolo dell'intensità energetica corrisponde ai ricavi netti presentati alla voce "Ricavi di gestione" in Conto Economico [E1-5 43].

¹⁸ Fonte: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC" <https://www.ets.minambiente.it/Download/281/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202022-2024.pdf>

¹⁹ Fonte: Classificazione statistica delle attività economiche – NACE Revisione 2.1 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/LSU/?uri=oj:JOL_2023_019_R_0002



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

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

Durante il 2025 [RA 42 c], le emissioni di Scope 1, Scope 2 e Scope 3 del Gruppo sono state calcolate secondo la metodologia ACA per il livello 4+ Transition. Per il calcolo delle emissioni di Scope 3 del 2025, SEA ha adottato la metodologia del GHG Protocol che considera anche le emissioni upstream e downstream [E1-6 47] [MDR-M 77 a].

Con riferimento alle emissioni di Scope 1 del 2025, per il calcolo delle emissioni di gas naturale e gasolio per il riscaldamento sono stati utilizzati i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC"²⁰ (media dei valori degli anni 2022-2024). Per il gasolio per autotrazione, HVO e la benzina sono stati utilizzati i fattori di emissione del DEFRA²¹ [E1-6 RA 39 b] [MDR-M 77 a]. SEA genera emissioni biogeniche di Scope 1 in virtù dell'impiego di HVO per l'alimentazione dei propri autoveicoli per un totale di 17,7 tCO₂eq [E1-6 RA 43 c].

Le emissioni di Scope 2 sono rappresentate dalla somma delle emissioni generate dal consumo di energia elettrica, termica e frigorifera.

Per le emissioni di Scope 2 "location-based" è stato utilizzato il fattore di emissione nazionale ISPRA²² pari a 0,2159 tCO₂eq/MWh (rapporto ISPRA 413-2025) [E1-6 RA 45 d].

L'approccio "market-based" ha utilizzato fattori di emissione specifici definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica relativamente all'energia elettrica prodotta e ceduta a SEA tramite la rete interna ASDC: 0,3598 tCO₂eq/MWh per Malpensa; 0,3569 tCO₂eq/MWh per Linate. La quota residuale di energia elettrica prelevata dalla rete esterna è stata calcolata utilizzando il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale, per l'Italia nel 2025 pari a 0,4412 tCO₂eq/MWh²³ [E1-6 RA 45 d].

Per le emissioni relative al consumo di energia termica sono stati utilizzati i fattori di conversione delle centrali di cogenerazione dei rispettivi aeroporti comunicati a gennaio 2026: 0,1223 tCO₂eq/MWh per Malpensa; 0,11127 tCO₂eq/MWh per Linate.

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

Per le emissioni di Scope 2 sono assenti emissioni biogeniche [E1-6 RA 45 e].

Per quanto concerne l'annullamento della quota di emissioni carboniche legate al consumo energetico, sia elettrico che termico del 2025, SEA ha acquistato una quota energetica con GO pari a 49.554 MWh, al fine di raggiungere il target di emissioni annuale. Nel complesso, le emissioni relative all'energia rinnovabile certificata sono pari al 22% delle emissioni lorde legate al consumo energetico totale [E1-6 RA 45 d].

²⁰ Fonte: "Tabella 2022 - 2024 parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC" <https://www.ets.minambiente.it/Download/281/Tabella%20coefficienti%20standard%20nazionali%202022-2024.pdf>

²¹ Fonte: Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6846a4f55e92539572806125/ghg-conversion-factors-2025-full-set.xlsx>

²² Fonte: "Efficiency and decarbonization indicators in Italy and in the biggest European Countries" ISPRA 2025 <https://www.isprambiente.gov.it/resolveuid/b72199b8f4b9403c8f2b5c3aee5cecf4>

²³ Fonte: Fonte AIB - European Residual Mixes 2024 (Ver. 1.0 2025-08-26)



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Le categorie di emissioni di Scope 3, incluse nell'inventario sono: [E1-6 RA 46 i].

1. Beni e servizi acquistati: valorizzati secondo la metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
2. Beni strumentali: calcolato usando la metodologia "spend based" basata sul valore di entrata delle merci e rispettivi fattori di emissione;
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni: calcolate moltiplicando rispettivamente i metri cubi di acqua scaricata e le tonnellate di rifiuti prodotti per i fattori di emissioni²⁴ [E1-6 RA 39 b];
6. Viaggi d'affari: sono calcolate in base alla distanza e al tipo di volo dei dipendenti (nazionale, internazionale e intercontinentale) usando il "GHG Protocol: Transport Tool, V7"²⁵ [E1-6 RA 39 b];
7. Pendolarismo dei dipendenti: comprende le emissioni legate all'accesso degli operatori aeroportuali di SEA e diversi da SEA. Sono calcolate utilizzando il numero di passeggeri, la distanza percorsa, il numero di addetti e le modalità di trasporto, basati su fasce geografiche di provenienza, per ogni mezzo di trasporto (auto, bus, treno, taxi, ecc.). Si calcola la grandezza che rappresenta i "passeggeri per chilometro" e si moltiplica per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo;
9. Trasporto a valle: calcolate utilizzando il numero di passeggeri che accede agli scali, la distanza percorsa, il numero di addetti e le modalità di trasporto, basati su fasce geografiche di provenienza, per ogni mezzo di trasporto (auto, bus, treno, taxi, ecc.). Si determina la grandezza che rappresenta i "passeggeri per chilometro" moltiplicandola per il fattore di emissione specifico per ciascun mezzo; per il cargo la metodologia è basata sul totale di merce trasportata nell'anno e sulla distanza media dallo scalo considerando i rispettivi fattori di emissione;
11. Uso dei prodotti venduti: è adottata la piattaforma di calcolo "AIR CARBON" per la stima delle emissioni derivanti dalle attività aeronautiche cruise (volo in crociera), LTO (ciclo di decollo e atterraggio), taxiing (movimenti a terra) e APU (unità di potenza ausiliaria) che, grazie al collegamento con i sistemi di SEA, recupera in tempo reale i dati dei voli e calcola

il consumo in base al tipo di aeromobile basandosi sulla classificazione degli aeroporti secondo l'ICAO;

13. Attività in leasing a valle: le emissioni vengono calcolate in base al consumo di energia termica ed elettrica ceduta a terzi per i rispettivi appropriati fattori di emissione; le emissioni dei veicoli operativi (handlers operating vehicles), che utilizzano benzina, HVO e gasolio, sono calcolate in base ai litri consumati usando i fattori di emissione appropriati [E1-6 RA 39 b];
15. Investimenti: la ripartizione delle emissioni di GES di Scope 1 e Scope 2 è fornita da SACBO in quanto partecipata di SEA [E1-6 RA 46 h] [MDR-M 77 a]. Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 delle altre partecipate sono incluse nelle altre categorie di Scope 3 in quanto si realizzano all'interno del sedime aeroportuale.

Per quanto concerne il calcolo delle emissioni di Scope 3, le emissioni della categoria 1 "Beni e servizi acquistati" e della categoria 2 "Beni strumentali" (che rappresentano circa l'1% del totale di emissioni Scope 3) sono calcolate utilizzando input provenienti dalle attività specifiche applicando un metodo "spend based" [E1-6 RA 46 g].

Dall'inventario sono escluse le seguenti categorie, in quanto non sono state considerate rilevanti per SEA: [E1-6 RA 46 i]

3. Attività correlate a carburante ed energia: SEA si concentra sulle emissioni operative dirette e su iniziative specifiche che non hanno un impatto significativo sulla produzione di energia a monte;
4. Trasporto e distribuzione a monte: SEA non gestisce direttamente la logistica, quindi queste emissioni sono considerate parte dell'impronta carbonica incorporata nei materiali da costruzione;
8. Beni in leasing a monte: SEA non possiede asset rilevanti in leasing upstream o questi sono già inclusi nei confini operativi del locatore;
10. Lavorazione dei prodotti venduti: SEA fornisce principalmente servizi e non prodotti fisici, quindi questa categoria non si applica o non è significativa;
12. Trattamento a fine vita dei prodotti venduti: non essendo SEA un'azienda che vende prodotti fisici, questa categoria non è applicabile;

²⁴ Fonte: DEFRA <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6846a4f55e92539572806125/ghg-conversion-factors-2025-full-set.xlsx>

²⁵ Fonte: GHG Protocol: Transport Tool, V7



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

- 14. Franchising:** SEA non opera in modalità franchising, pertanto questa categoria non è pertinente.

Queste esclusioni derivano dalla natura specifica delle attività di SEA, che si concentra sulla gestione aeroportuale piuttosto che sulla produzione o distribuzione di

beni fisici [E1-6 RA 46 i].

SEA genera emissioni biogeniche di Scope 3 in virtù dell'impiego di HVO per l'alimentazione degli autoveicoli dei terzi che circolano in sedime per un totale di 10,4 tCO₂eq [E1-6 RA 46 j].

Tabella - Emissioni di gas serra (tCO₂eq) [E1-6 48; 49; 51; 52]

	Anno base 2010	2025	2024	2030	Obiettivo % annuale / Anno base
Emissioni di GES di ambito 1	5.946	3.036	3.875	4.806	-1,0%
Emissioni di GES di ambito 2 (location-based)		59.058	61.270		
Emissioni di GES di ambito 2 (market-based)	103.438	62.000	62.388	0	-5,0%
Emissioni significative di GES di ambito 3		5.446.912	5.116.141		
1. Beni e servizi acquistati		47.211	46.485		
2. Beni strumentali		33.140	25.584		
3. Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)		-	-		
4. Trasporto e distribuzione a monte		-	-		
5. Rifiuti generati nel corso delle operazioni		330	365		
6. Viaggi d'affari		126	195		
7. Pendolarismo dei dipendenti		35.606	69.241		
8. Attivi in leasing a monte		-	-		
9. Trasporto a valle		313.791	356.788		
10. Trasformazione dei prodotti venduti		-	-		
11. Uso dei prodotti venduti		5.002.898	4.602.977		
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti		-	-		
13. Attivi in leasing a valle		11.704	12.028		
14. Franchising		-	-		
15. Investimenti		2.107	2.478		
Emissioni totali di GES (location-based)		5.509.006	5.181.285		
Emissioni totali di GES (market-based)		5.511.947	5.182.403		

Tabella - Intensità di GES in base ai ricavi netti (tCO₂eq/migliaia di euro) [E1-6 54]

	2025	2024
Emissioni totali di GES (location-based) rispetto ai ricavi netti	6,28	6,30
Emissioni totali di GES (market based) rispetto ai ricavi netti	6,29	6,30

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

Mitigazione delle emissioni di GES con crediti di carbonio [E1-7]

Il Gruppo SEA acquista crediti di carbonio entro il primo trimestre dell'anno di esercizio successivo [E1-7 RA 64], al fine di finanziare la compensazione delle proprie emissioni residue di GES rispetto l'anno di rendicontazione [E1-7 56 a]. Per compensare le emissioni del 2025, nel 2026 sono stati acquistati 67.000 crediti di carbonio di tipo avoidance provenienti da registri Gold Standard e Verra e generati da progetti landfill gas e improved cookstoves. Un numero di crediti analogo è previsto per il 2027, per bilanciare le emissioni dell'anno precedente [E1-7 56 b; 59 a]

In base alla Strategia Energetica del Gruppo, si prevede di cancellare crediti di carbonio per compensare 218.189 tCO₂eq dal 2026 al 2030 [E1-7 59 b; RA 61].

In conformità alle linee guida ACA [E1-7 61 c; RA 62 a; c] [MDR-A 77 a] e al livello di accreditamento 4+ Transition, è consentito l'acquisto dei crediti di carbonio solo per le emissioni residue, al netto di tutte le iniziative concrete adottate per ridurre in termini assoluti le emissioni carboniche, garantendo che l'acquisto non ostacoli in alcun modo l'impegno profuso nel raggiungimento della neutralità carbonica [E1-7 60; 61 a; b] e che la qualità dei progetti sottostanti sia riconosciuta [E1-7 61 c].

Pertanto, la Strategia Energetica del Gruppo SEA prevede l'acquisto di crediti di carbonio di tipo "avoidance" in misura decrescente fino al 2030 per compensare le emissioni residue di Scope 1 e Scope 2. Oltre il 2030, raggiunto il Net Zero, si prevede di continuare per compensare le emissioni non eliminabili "bloccate"²⁶ con carbon credit di tipo "removal" e mantenere il Net Zero negli anni a venire, con orizzonte 2050 [E1-7 RA 61] [E1-7 61 a; b].

Tabella - Crediti di carbonio cancellati nell'anno di riferimento - [E1-7 RA 64]

	2025	2024
Totale (tCO₂eq)	67.000	67.000
Quota da progetti di assorbimento (%)	0%	0%
Quota da progetti di riduzione (%)	100%	100%
Norma di qualità riconosciuta (%)	100%	100%
Quota da progetti all'interno dell'UE (%)	0%	0%
Quota di crediti di carbonio che possono essere considerati adeguamenti corrispondenti (%)	100%	100%

²⁶ Emissioni non eliminabili a causa dell'assenza di alternative tecnologiche green che possono essere convenientemente utilizzate



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

E2 INQUINAMENTO

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALL'INQUINAMENTO [E2-IRO-1]

Il Gruppo SEA ha mappato le infrastrutture e le attività dei propri aeroporti nell'ambito del Master Plan e dei relativi Studi di Impatto Ambientale (SIA). Da questa analisi sono emersi impatti, sia effettivi che potenziali, legati all'inquinamento generato sia nelle operazioni dirette, sia nella catena del valore a valle. L'analisi effettuata ha considerato i principali impatti che gli scali aeroportuali generano in ottica di ciclo di vita, considerando due macro-fasi: lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e l'erogazione del servizio aeroportuale.

Le emissioni atmosferiche inquinanti derivano da diverse attività, che possono essere raggruppate in tre macrocategorie principali:

- le attività aeronautiche (decolli, atterraggi e rullaggi) sono tra le principali fonti di emissioni. SEA ha un controllo limitato su queste emissioni, poiché dipendono dalla tecnologia degli aeromobili, dalla composizione delle flotte e dalle rotte di volo;
- la mobilità terrestre interna ed esterna che include mezzi operativi e i veicoli utilizzati da passeggeri e lavoratori che si recano in aeroporto. SEA può intervenire sulle emissioni inquinanti interne agli scali limitatamente ai mezzi di sua proprietà; quelle esterne dipendono dalle scelte di mobilità di passeggeri e addetti;
- gli impianti energetici, propri o di terzi in esercizio all'interno del sedime.

L'aeroporto di Linate è situato nelle vicinanze del fiume Lambro. Le acque meteoriche che dilavano le superfici impermeabili (come i piazzali) possono alterare le caratteristiche chimico-fisiche dei corpi idrici superficiali. Per questo vengono raccolte, convogliate, sottoposte a controllo analitico e conferite nei corpi idrici superficiali dopo un trattamento di disoleazione, soprattutto per le

acque "di prima pioggia". L'aeroporto di Malpensa che non presenta corpi idrici superficiali nelle immediate vicinanze, esegue la raccolta e la dispersione delle acque meteoriche nel sottosuolo. Queste acque vengono disoleate e la parte riconducibile alla prima pioggia viene separata e scaricata nella rete fognaria, per essere inviata al depuratore consortile.

La potenziale alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche del suolo nei due scali è stata attribuita all'infiltrazione delle acque di dilavamento meteorico dalle superfici scolanti impermeabili e al potenziale rilascio di inquinanti a causa di sversamenti accidentali che possono avvenire nel corso delle operazioni aeroportuali e dell'esecuzione di lavori. Il Gruppo SEA effettua regolari interventi di monitoraggio per assicurare il corretto funzionamento delle infrastrutture, prevenendo così possibili rilasci di contaminanti nel suolo o nei corpi idrici.

La gestione dei rifiuti liquidi delle attività di de-icing, sia che essa preveda lo smaltimento come rifiuto o il trattamento di depurazione, avviene secondo criteri che prevengono l'inquinamento del suolo, delle falde e dei corpi idrici ricettori.

SEA svolge consultazioni periodiche con enti locali, enti di controllo, associazioni ambientaliste e residenti per raccogliere feedback e condividere informazioni sulle misure adottate per la gestione dell'inquinamento. Come previsto dalle VIA e dagli accordi bilaterali specifici, il Gruppo ha attivato tavoli di dialogo con i comuni circostanti e con le istituzioni competenti per valutare gli impatti e ricevere suggerimenti in merito alle opportunità di miglioramento. Tra le principali iniziative figurano il Tavolo tecnico con il Parco Lombardo della Valle del Ticino, istituito a gennaio 2021, e la Convenzione di luglio 2022 tra la Provincia di Novara, l'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore e ARPA Piemonte. In relazione al Master Plan di Malpensa, si evidenziano i Tavoli avviati da Regione Lombardia a maggio 2024, dedicati allo sviluppo delle infrastrutture viarie e alle tematiche ambientali. Inoltre, dall'ottobre 2025 è operativo l'Osservatorio Ambientale istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per il controllo del monitoraggio ambientale e dell'ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 282/2023 relativo al Master Plan 2035 dell'aeroporto di Malpensa (non è previsto analogo strumento per



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Linate). Queste consultazioni sono parte integrante della strategia di responsabilità sociale, sostenibilità ambientale e di trasparenza del Gruppo [E2 IRO-1 11; RA 9]. Dall'analisi di doppia rilevanza, non sono stati identificati rischi e/o opportunità rilevanti.

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, svolge un ruolo cruciale per mitigare gli impatti dell'inquinamento su aria, acqua e suolo [MDR-P 65 a]. Essa assicura la corretta gestione delle esternalità ambientali negative, garantendo la conformità alle normative di settore, al rispetto dei limiti di legge e alle condizioni dei processi autorizzativi ambientali.

Il Gruppo SEA adotta una strategia di riduzione delle emissioni climateranti concepita per ridurre anche le emissioni inquinanti in atmosfera. Il perseguimento di tale approccio garantisce la conformità alle normative ambientali, come attestano anche le ispezioni periodiche di ARPA. Per prevenire l'alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei corsi d'acqua e del suolo, il Gruppo effettua verifiche periodiche di qualità per assicurare la conformità alle normative ambientali e agli standard di riferimento [E2-1 15 a].

Il Gruppo SEA si impegna a garantire un elevato livello di manutenzione alle sue infrastrutture per minimizzare il rischio di incidenti e di inquinamento. Sono previsti programmi di formazione per il personale ed un monitoraggio delle attività di terzi all'interno dei sedimi aeroportuali. In caso di sversamenti accidentali di carburanti o oli, i fluidi vengono intercettati prima di raggiungere la rete di drenaggio delle acque meteoriche. La presenza di dissolutori per il trattamento delle acque meteoriche costituisce un ulteriore presidio a tutela dei corpi idrici ricettori.

Negli aeroporti è attiva una procedura specifica per le aree di movimento nei terminal, nel rispetto delle norme di tutela ambientale. Queste misure aiutano a evitare incidenti e situazioni di emergenza e, qualora si verificassero, a controllare e limitare l'impatto sulle persone e sull'ambiente [E2-1 15 c].

Azioni [MDR-A]

AZIONI PER GESTIRE L'INQUINAMENTO DELL'ARIA, DELL'ACQUA E DEL SUOLO

Le misure di decarbonizzazione e la manutenzione della rete di distribuzione idrica, descritte rispettivamente nei paragrafi "Misure di decarbonizzazione" nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI e "Manutenzione della rete di distribuzione idrica" nel capitolo E3 ACQUE E RISORSE MARINE contribuiscono rispettivamente alla gestione degli impatti legati all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo [MDR-A 68 a].

Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target, oltre ai limiti stabiliti dalle norme obbligatorie di riferimento. L'efficacia della politica e delle azioni è monitorata attraverso le certificazioni ISO 14001 e ISO 50001 per il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, supportata da piani d'azione e audit annuali [ESRS 2 81] [MDR-T 81].

Metriche [MDR-M]

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

Le emissioni di inquinanti atmosferici sono prodotte dall'uso di combustibili fossili in mezzi mobili (es. veicoli) e impianti fissi (es. impianti di generazione di calore e gruppi elettrogeni). Le misurazioni sono rilevate sistematicamente attraverso i consumi di combustibili e il monitoraggio dei livelli di attività, come i chilometri percorsi e le ore di funzionamento. A questi dati vengono applicati fattori di emissione derivati da banche dati pubbliche²⁷ [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Le emissioni inquinanti nel suolo derivano dalle infiltrazioni delle acque di dilavamento e dipendono quindi dal regime pluviometrico del periodo di riferimento. La metodologia per la stima degli inquinanti recapitati nel suolo si basa sulle informazioni dettagliate relative al

²⁷ Fonte: EEA, "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2023" <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/emep-eea-guidebook-2023>



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

sistema di drenaggio aeroportuale, sulle precipitazioni e sulla permeabilità delle aree dilavate. Viene stimata la capacità massima delle vasche di prima pioggia, escludendo il volume inviato al depuratore consortile tramite le condotte fognarie, così da determinare il volume delle acque di dilavamento effettivamente infiltrate nel suolo. Inoltre, sono valutate le concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento infiltrate, sulla base delle analisi periodiche effettuate nell'anno da laboratori certificati. Il carico inquinante annuo immesso nel suolo viene dunque determinato combinando le concentrazioni medie di inquinanti con i volumi di acqua infiltrata [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Analogamente, le emissioni inquinanti nei corpi idrici superficiali derivano dagli scarichi delle acque di dilavamento e dipendono quindi dal regime pluviometrico del periodo di riferimento. La metodologia per la stima degli inquinanti recapitati nell'acqua ha seguito un approccio analogo a quello utilizzato per le emissioni inquinanti nel suolo. Tale metodo ha permesso di determinare il volume di acque meteoriche di dilavamento effettivamente scaricate in corpo idrico superficiale nell'anno. Sulla base delle analisi condotte sui campioni di acqua prelevati dagli scarichi ed eseguite da laboratori certificati, sono state valutate le concentrazioni medie di inquinanti. Quest'ultime, in combinazione con i volumi di acqua scaricati, hanno permesso di determinare il carico inquinante annuo [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Le emissioni delle operazioni proprie di SEA sono in

gran parte inferiori ai livelli di emissione in aria, acqua e suolo stabiliti dal Regolamento Europeo 166/2006 E-PRTR²⁸ [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a].

Fanno eccezione le registrazioni di zinco e composti che superano la soglia di 100 kg/anno per il suolo con un'emissione pari a 375,04 kg/anno (205,45 kg/anno nel 2024). Nel complesso, si osserva una diminuzione dei superamenti rispetto al 2024 anno in cui erano stati rilevati quattro superamenti relativi a zinco su suolo, zinco e fenoli in corpo idrico e rame in atmosfera [E2-4 28 a; 29]. Si segnala che, seppur per il parametro zinco sia stata superata la soglia nel 2025, il Gruppo opera in ampia conformità ai limiti normativi rispetto alle concentrazioni di scarico degli inquinanti previste dalle normative vigenti che definiscono il quadro autorizzatorio in base al quale opera SEA.

Per quanto concerne l'emissione di inquinanti in acqua e in atmosfera, non si sono registrati superamenti dei livelli stabiliti dal suddetto Regolamento, inclusi quelli riportati nel 2024 per zinco e composti e fenoli.

Le quantità di emissioni di inquinanti registrate nel corso del 2025 risultano in linea con quelle del 2024 [E2-4 30 a]. Nel complesso, le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera e sul suolo del Gruppo SEA non derivano da attività produttive continue e, in generale, non avvengono da punti di scarico fissi [E2-4 30 b; c] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

²⁸ Fonte: Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo all'istituzione di un registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti (E-PRTR) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32006R0166>



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

E3 ACQUE E RISORSE MARINE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALLE ACQUE E ALLE RISORSE MARINE [E3-IRO-1]

Conformemente al processo descritto nel capitolo E2 INQUINAMENTO, l'analisi di contesto aziendale, supportata dalle VIA dei Master Plan, ha individuato un impatto potenziale legato agli scarichi idrici delle proprie operazioni con riferimento all'alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei recettori degli scarichi di acque nere e meteoriche derivanti dall'operatività aeroportuale. Le acque di scarico generate dagli scali possono essere divise in acque reflue, di tipo urbano e industriale, e acque meteoriche di dilavamento. SEA, in qualità di "gestore idro-potabile" ai sensi del D. Lgs. 18/2023, monitora il corretto funzionamento della rete idrica di distribuzione e scarico al fine di garantire l'approvvigionamento e la qualità delle acque erogate e scaricate. Dall'analisi di doppia rilevanza, non sono stati identificati rischi e/o opportunità rilevanti [E3-IRO 1 8]. Per la gestione di questo tema SEA si coordina con i Gestori Idrici limitrofi ai due aeroporti [E3-IRO 1 8 a; b].

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI nel paragrafo dedicato, riveste un ruolo fondamentale nella gestione integrata del ciclo idrico, con particolare rilevanza per la qualità degli scarichi [MDR-P 65 a]. In ogni fase, il Gruppo assicura le conformità ai requisiti normativi e alle condizioni stabilite nei processi autorizzativi ambientali [E3-1 12 a].

Il Gruppo SEA gestisce in autonomia i pozzi di emungimento all'interno dei sedimenti aeroportuali di Malpensa e Linate. I volumi idrici prelevati sono distribuiti al consumo attraverso sistemi acquedottistici interni. Il Gruppo si impegna a distribuire acqua di buona qualità in entrambi gli aeroporti sottoponendo le acque distribuite sia a controlli

ispettivi dell'Ente sanitario sia a un programma interno di controlli bimensili, che valutano numerosi parametri chimico/fisici e microbiologici [E3-1 12 a i]. Dal monitoraggio dei piezometri non risulta uno stress della falda e gli aeroporti non risultano ubicati in zone a stress idrico [E3-1 13].

La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o assimilati) e alle acque di dilavamento meteorico provenienti da superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree dei sedimenti sono assicurati a Malpensa dalla rete fognaria pubblica che recapita i reflui al depuratore consortile di S. Antonino, mentre a Linate dalla rete fognaria che è collegata al depuratore di Peschiera Borromeo [E3-1 12 a iii].

Il Gruppo SEA gestisce attentamente gli scarichi idrici in fognatura, in particolare acque nere e acque trattate di prima pioggia, assicurando che siano sottoposti a controlli di qualità sistematici affinché rientrino nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore.

La gestione consapevole della risorsa idrica è estesa anche alle attività di costruzione e gestione delle nuove infrastrutture che il Gruppo SEA progetta e realizza seguendo schemi di certificazione definiti in base a parametri di sostenibilità, quali LEED e BREEAM [E3-1 12 c].

Azioni [MDR-A]

MANUTENZIONE DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE IDRICA

SEA è impegnata nella manutenzione delle reti idriche di entrambi gli aeroporti, al fine di garantire la continuità del servizio di approvvigionamento, distribuzione e allontanamento [MDR-A 68 a; b]. La manutenzione è finalizzata a prevenire situazioni di inquinamento a valle degli scarichi e a garantire la qualità dell'acqua distribuita all'utenza [MDR-A 68 a]. La manutenzione delle reti idriche è sviluppata secondo piani calibrati sulle effettive necessità, diversificati per tipologia a seconda che si tratti di reti o impianti. La manutenzione straordinaria è effettuata in caso di riscontri di anomalie da parte del monitoraggio sistematicamente svolto sull'acqua erogata e sugli scarichi nei ricettori finali. Ogni anno vengono effettuati tutti i controlli programmati [MDR-A 68 c; e].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Per la manutenzione della rete di distribuzione idrica nel 2025 sono stati eseguiti investimenti per un totale di €568.911 e sono state affrontate spese operative di €829.200 [MDR-A 69 a; b]. Nel 2026 sono stati pianificati una serie di interventi per un ammontare complessivo di €755.000 e pianificate spese operative per €932.600 [MDR-A 69 c].

Target [MDR-T]

Non sono rendicontati target, oltre a quelli stabiliti dai limiti delle norme obbligatorie relative alla gestione della risorsa idrica che il Gruppo SEA è tenuto a rispettare. L'attività di monitoraggio è svolta in modo sistematico e permanente, in base agli atti autorizzativi ottenuti nel tempo per l'esercizio degli aeroporti, oltre che in base ai requisiti del sistema di gestione certificato ISO 14001 [MDR-T 81].

Metriche [MDR-M]

Consumo idrico [E3-4]

Il 100% delle misure proviene da misurazioni dirette, campionamenti, estrapolazioni o stime. Il consumo idrico totale è calcolato come la somma dei prelievi dei pozzi di Malpensa e Linate, per usi potabili e industriali, al netto dei consumi di terzi. I prelievi sono rilevati tramite letture manuali dei contatori e successivamente trasmessi agli enti competenti attraverso denunce periodiche per la verifica del rispetto dei limiti di emungimento stabiliti dalle concessioni. Per quanto riguarda gli scarichi, a Malpensa i dati sono rilevati da un contatore e trasmessi annualmente al Gestore Idrico, mentre a Linate i dati sono calcolati indirettamente sulla base dei prelievi dei pozzi potabili, al netto dei consumi dei concessionari e delle perdite di rete stimate [E3-4 28 e] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Tabella - Consumo idrico (in m³) [E3-4 28 a; b; c; 29] [E3-4 RA 32]

	2025	2024
Consumo idrico totale	3.508.697	2.765.888
Consumo idrico totale in zone a rischio idrico, comprese quelle a elevato stress idrico	-	-
Volume totale di acqua riciclata e riutilizzata	-	-
Rapporto d'intensità idrica rispetto ai ricavi netti (m³/migliaia di euro)	4,00	3,36
Prelievi idrici	3.508.697	2.765.888
Scarichi idrici	6.698.232	8.796.455

Gli interventi di manutenzione sulla rete idrica dei sedimi hanno permesso di ottimizzare la distribuzione dell'acqua prelevata. Ciononostante, la strategia di climatizzazione del 2025 - basata principalmente sull'impiego di gruppi frigo elettrici a discapito di tecnologie basate su assorbitori frigoriferi - ha portato all'aumento dei prelievi idrici rispetto all'anno precedente. Gli scarichi idrici presentano valori più elevati rispetto ai prelievi, poiché includono le acque meteoriche. La riduzione del volume di acque scaricate è legata alla minore piovosità rispetto all'anno precedente.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE [E5-IRO-1]

Le analisi di impatto ambientale degli scali, condotte nell'ambito dei Master Plan, hanno contribuito a individuare i due impatti negativi effettivi: il consumo di materie prime e la produzione di rifiuti indifferenziati. Lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale implica necessariamente l'impiego di materiali in entrata. In uscita, invece, i passeggeri e le attività commerciali generano rifiuti che il Gruppo SEA ha la responsabilità di raccogliere e conferire alle società incaricate del ritiro dai Comuni. I rifiuti prodotti all'interno dell'aeroporto sono per lo più riconducibili a quelli che caratterizzano un contesto urbano, suddivisi in rifiuti solidi urbani (RSU) e rifiuti speciali, a loro volta distinti in pericolosi e non pericolosi. In questo contesto, la raccolta differenziata non è solo una modalità di gestione dell'impatto, ma rappresenta anche un rischio e un'opportunità economica legata al raggiungimento (o meno) degli obiettivi di differenziazione dei rifiuti stabiliti nel Contratto di Programma con ENAC, definiti per il periodo 2024 - 2028 [E5-IRO 1 11].

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P]

SEA si impegna, nell'ambito della Politica Ambientale ed Energetica, descritta approfonditamente nel capitolo E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI, ad assicurare la conformità ai requisiti normativi per la gestione dei rifiuti e a ridurre la quantità di rifiuti prodotti [MDR-P 65 a]. Inoltre, ambisce a progettare e realizzare gli interventi di sviluppo infrastrutturale e immobiliare secondo standard progettuali, requisiti tecnici e criteri di sostenibilità definiti anche dall'adesione ai più opportuni schemi di certificazione di settore ("green building"), assicurando, anche per questo ambito specifico, il rispetto dei requisiti normativi ambientali legati ai rifiuti [E5-1 15 a; b] [MDR-P 65 a].

Azioni [MDR-A]

CONSUMO DI RISORSE NATURALI

Recupero di materiali derivanti dalle attività di scavo e demolizione

Nei lavori per la realizzazione di nuove infrastrutture, dotazioni infrastrutturali e per la manutenzione degli stessi, è prevista la massimizzazione del recupero in sito dei materiali derivanti da scavo o demolizione, con l'obiettivo di reimpiegarli nelle opere finali. Questa pratica viene applicata in particolare, ma non solo, negli interventi che richiedono il rispetto di specifici standard di certificazione per la sostenibilità (come LEED e BREEAM). È significativo come, per la realizzazione di due interventi di sviluppo infrastrutturale presso l'aeroporto di Malpensa ("parcheggio sicuro" in area cargo e "nuove aree di sosta attrezzate"), siano stati impiegati materiali derivanti da riutilizzo. Nello specifico il fabbisogno di terre necessarie alla formazione di rilevati, tombamenti e rimodellamenti morfologici è stato in parte soddisfatto da materiali da scavo derivanti da precedenti lavori, in linea con la normativa applicabile relativa al riutilizzo di terre e rocce da scavo. Con questa iniziativa, SEA ambisce a contenere gli impatti dell'estrazione, del trasporto e dello smaltimento dei materiali con beneficio per gli ecosistemi e le comunità interessate [MDR-A 68 a; b; c; e].

Tali azioni prevedono l'allocazione di risorse finanziarie. Tuttavia, non è possibile quantificarle in modo specifico in quanto ricomprese nei più ampi quadri economici dei progetti e nelle contabilità dei lavori [MDR-A 69].

RIFIUTI

Riduzione della plastica e promozione del compostabile per le utenze dei punti ristorazione

Dal 2023, SEA ha promosso l'adozione di materiali plastic free e compostabili nei punti di ristoro degli aeroporti di Linate e Malpensa. L'iniziativa, che proseguirà anche nel 2026, ha l'obiettivo di ridurre l'uso della plastica, in particolare quella monouso [MDR-A 68 a; b; c; e].

Per sostenere questa politica non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Controllo dei processi di raccolta e conferimento da parte dei tenants nel sedime aeroportuale

Nel 2025, è proseguito il controllo dei processi di raccolta e conferimento dei rifiuti da parte dei tenants negli aeroporti di Linate e Malpensa, in continuità con il 2024. L'obiettivo è garantire una corretta differenziazione e raggiungere il target di incremento della raccolta differenziata. Inoltre, sono previsti costi di ripristino ambientale a carico dei tenants ove si rendano necessari interventi di ripristino da parte del gestore a fronte di conferimenti di rifiuti non conformi alle procedure definite [MDR-A 68 a; b; c; e].

Nel 2025 si segnalano solo costi per la normale attività di sostituzione dei contenitori per la raccolta differenziata (valore circa €24.000) [MDR-A 69].

Installazione sistemi di controllo intelligenti sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico

Un'ulteriore iniziativa per migliorare e incrementare la raccolta differenziata è l'utilizzo sperimentale di sistemi di controllo e monitoraggio sui cestini nelle aree di raccolta aperte al pubblico, e di sistemi integrati digitali che guidano gli utenti nel corretto conferimento dei rifiuti a seconda della tipologia.

I passeggeri degli aeroporti, direttamente coinvolti, giocano un ruolo fondamentale in questa azione nella corretta differenziazione dei propri rifiuti [MDR-A 68 a; b; c]. Anche nel 2026 sono previste ulteriori fasi di sperimentazione di questi sistemi.

Introduzione del servizio di raccolta dei rifiuti door to door per i tenants

Nel 2026 verrà effettuato un nuovo bando di gara per i servizi di pulizia. È previsto che, nell'ambito di questi servizi, sia introdotto il servizio di raccolta door to door tra le attività di cleaning appaltate [MDR-A 68 a; b; c]. Tale servizio mira a incrementare la frazione differenziata presso gli esercizi commerciali, e nello specifico presso la ristorazione. Il servizio prevede che il prelievo dei rifiuti prodotti dal punto vendita sia gestito da SEA, assicurando un controllo della raccolta negli esercizi ed eliminando conferimenti anomali ai punti di raccolta. Non è stato necessario allocare risorse finanziarie aggiuntive, considerando che i costi del servizio saranno ribaltati agli esercizi commerciali, a loro volta sollevati dall'esecuzione di questa attività [MDR-A 69].

Raccolta differenziata del PET

Grazie anche alla collaborazione con CORIPET, dal 2023 è attivo un sistema di raccolta dedicato alla raccolta di bottiglie e contenitori in PET con l'obiettivo di migliorare la

raccolta differenziata e aumentare le quantità di rifiuti destinati al riciclo. L'attività comprende per la maggior parte le bottiglie raccolte ai controlli di sicurezza, a cui si aggiunge quanto raccolto attraverso compattatori intelligenti, a disposizione dei passeggeri, installati negli scali [MDR-A 68 e]. La plastica recuperata viene immediatamente reindirizzata alla filiera di recupero per la realizzazione di bottiglie nuove. Nel 2025, grazie a questa iniziativa, sono stati riciclati 382,4 ton di plastica a Malpensa. Il medesimo progetto è stato avviato nel corso dell'anno anche a Linate, permettendo l'avvio a riciclo di 0,3 ton di plastica. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con CORIPET, proseguirà anche nel 2026 [MDR-A 68 a; b; c]. Per attuare questa attività non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

Raccolta differenziata dei rifiuti di bordo di easyJet

Dal 2024 a Linate, in collaborazione con la compagnia aerea easyJet, è attiva la raccolta differenziata della plastica e delle lattine utilizzate a bordo dei voli con l'obiettivo di limitare i rifiuti destinati allo smaltimento aumentando la porzione destinata al riciclaggio. Nel 2025 sono state riciclate 5 ton tra plastica e lattine. L'iniziativa proseguirà anche nel 2026. L'iniziativa non può essere ad oggi replicata a Malpensa perché i criteri di raccolta differenziata sono disomogenei tra i comuni di riferimento dei due scali, rendendo incompatibile la raccolta di bordo con il trattamento a terra dei rifiuti.

Per attuare questa attività non sono stati necessari investimenti [MDR-A 69].

Target [MDR-T]

CONSUMO DI RISORSE NATURALI

SEA non ha definito un target specifico per la gestione del consumo di risorse naturali. Il recupero dei materiali provenienti da attività di scavo e demolizione viene comunque monitorato nel rispetto delle normative vigenti, che impongono di rendicontare l'utilizzo di materiali da scavo derivanti dai lavori. La contabilità di cantiere registra le quantità effettivamente impiegate in ogni intervento. Questo processo contribuisce all'obiettivo del Gruppo SEA di massimizzare il riutilizzo dei materiali da scavo, riducendo i costi di smaltimento e limitando l'impiego di nuove materie prime, il cui approvvigionamento comporta impatti ambientali e sociali legati a estrazione, eventuale trattamento e trasporto. La rendicontazione dei progressi è attiva dal 2018, con riferimento ai depositi di materiali da scavo dell'aeroporto di Malpensa [MDR T 81].

RIFIUTI

Waste Management - Target Raccolta Differenziata (%)

La Politica Ambientale ed Energetica di SEA prevede un monitoraggio continuo delle aree di produzione dei rifiuti, inclusi negozi, attività commerciali e uffici, e l'applicazione degli standard stabiliti per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani negli aeroporti di Linate e Malpensa. Questo approccio si allinea agli obiettivi di sostenibilità e alle normative ambientali vigenti, garantendo una gestione efficiente e responsabile dei rifiuti. Il target di raccolta differenziata, definito per il periodo 2024-2028 (Contratto di Programma), è in carico al gestore aeroportuale ma coinvolge, nei processi di raccolta e differenziazione, anche gli operatori presenti negli scali. L'obiettivo principale è incrementare significativamente la raccolta differenziata dei rifiuti, rispetto ai valori base del 2022 [MDR-T 80 d], riducendo l'impatto ambientale e promuovendo l'economia circolare, con un impegno continuo a favore di pratiche sempre più sostenibili e rispettose dell'ambiente [MDR-T 80 a; b; e] [E5-3 24 e; 25].

Sono presi in considerazione i materiali recuperati dai rifiuti solidi urbani e speciali gestiti tramite recupero di materia presso gli impianti di destinazione [E5-3 24 e; 25]. Sono esclusi, invece, i rifiuti solidi urbani scaricati dagli aeromobili e altri rifiuti derivanti da attività non direttamente collegate ai processi produttivi del gestore [MDR-T 80 c; f]. La definizione dei target, adottata volontariamente dal Gruppo SEA [E5-3 27] con il supporto di ENAC, è stata integrata all'interno del Contratto di Programma [MDR-T 80 h]. I dati relativi ai rifiuti generati, come indicato nella metrica [MDR-T 80 f], vengono monitorati con un controllo trimestrale. La percentuale di raccolta differenziata è in aumento in entrambi gli scali. Le ultime rilevazioni della raccolta differenziata mostrano che Malpensa passa dal 48,5% nel 2024 al 52,3% nel 2025, posizionandosi sopra il target per l'anno di riferimento, mentre Linate ha superato le aspettative e rimane ampiamente sopra i target assunti a riferimento, registrando un incremento dal 67,4% nel 2024 al 70,3% nel 2025 [MDR-T 80 j].

Target Malpensa	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]		
				2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	56% al 2028	% di rifiuti in operazioni di recupero e riciclaggio (escluso recupero di energia) sui rifiuti totali	42% al 2022	49%	52%	54%

Target Linate	Obiettivo misurabile [MDR-T.80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T.80 b]	Baseline [MDR-T.80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T.80 e]		
				2025	2026	2027
Target di raccolta differenziata	60% al 2028	% di rifiuti in operazioni di recupero e riciclaggio (escluso recupero di energia) sui rifiuti totali	49% al 2022	55%	57%	58%

Metriche [MDR-M]

CONSUMO DI RISORSE NATURALI

Flussi di risorse in entrata [E5-4]

I materiali impiegati per realizzare, acquisire e mantenere i beni strumentali - attività affidate a imprese di costruzioni - rappresentano flussi in ingresso significativi, essenziali per la realizzazione delle infrastrutture e per le operazioni aeroportuali. Si tratta, in particolare, di terre riutilizzate, calcestruzzo preconfezionato, conglomerato bituminoso, aggregati di sabbia e ghiaia, terre importate, ferro e acciaio, kilfrosto, legno, basi per calcestruzzo premiscelato, antighiacciante liquido e solido [E5-4 30].

Il peso totale dei materiali utilizzati nel 2025 ammonta a 55.971 ton (241.766 ton nel 2024) [E5-4 31 a] suddivise in:

- 11.414 ton [E5-4 31 a] di prodotti (117.311 ton nel 2024);
- 44.557 ton [E5-4 31 a] di materiali tecnici (di cui 44.507 ton [E5-4 31 c] di componenti tecnici secondari riutilizzati, pari al 79,52% dei materiali totali utilizzati). Nel 2024 i materiali tecnici utilizzati ammontavano a 124.456 ton.

Non sono stati impiegati materiali biologici [E5-4 31 a; b].

I dati riportati si basano sui pesi indicati nei documenti di trasporto, come bolle di consegna ed etichette degli imballaggi, e derivano dalle misurazioni effettuate nell'ambito della contabilità dei lavori dei cantieri (pese, conteggio delle confezioni, rilevazioni da contatori) [E5-4 32] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

RIFIUTI

Flussi di risorse in uscita [E5-5]

I rifiuti prodotti all'interno dell'aeroporto sono per lo più riconducibili a quelli generati in un contesto urbano e si suddividono in:

- Rifiuti solidi urbani generati dalle attività di pulizia nelle aerostazioni, negli edifici ausiliari e dall'attività di pulizia degli aeromobili. Tali rifiuti sono raccolti in appositi cassonetti, opportunamente distribuiti nei sedimi aeroportuali, e ritirati a cura delle società incaricate dalle amministrazioni comunali territorialmente competenti. I rifiuti solidi urbani sono costituiti dalla frazione secca (indifferenziata) e dalle frazioni differenziate; ad oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico.
- Rifiuti speciali pericolosi (ad es. olio esausto, emulsioni oleose, filtri olio e gasolio, rifiuti sanitari, ecc.) e non pericolosi (ad es. rottami ferrosi, farmaci scaduti, batterie alcaline, ecc.) derivanti dall'attività manutentiva di SEA.

Il 2025 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 8.690 ton (6.249 ton sullo scalo di Malpensa e 2.441 ton sullo scalo di Linate), in lieve crescita rispetto all'anno precedente (+3%) a fronte di un più consistente aumento del traffico passeggeri nell'anno (+8%). Complessivamente, sono stati avviati a riciclo o a recupero 8.146 ton di rifiuti (94%), contro 545 ton destinate allo smaltimento (6%). L'aumento della raccolta differenziata su entrambi gli scali è dovuto a un controllo più rigoroso nei punti di conferimento e a una maggiore attenzione, con verifiche sul campo, delle raccolte effettuate dalle aziende incaricate dei conferimenti. Inoltre, anche il sistema che prevede l'addebito ai tenants dei costi di ripristino in caso di conferimenti non correttamente differenziati ha contribuito ai risultati ottenuti nel 2025 [E5-5 38; a; b].

I dati relativi ai rifiuti speciali provengono dall'annuale Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD), mentre le informazioni per i dati dei rifiuti urbani provengono dai Comuni territorialmente competenti (su Malpensa sono Lonate Pozzolo, Ferno, Somma Lombardo; su Linate è Segrate) che sono responsabili di convalidarli [E5-5 40] [MDR-M 77 a; b]. Non sono coinvolti altri enti esterni per la convalida delle metriche [MDR-M 77 b].

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

	2025	2024
Totale rifiuti prodotti	8.690	8.474
Rifiuti totali sottratti allo smaltimento	8.146	7.719
Rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento:	40	55
Preparazione per il riutilizzo	0	0
Riciclaggio	0	0
Altre operazioni di recupero	40	55
Rifiuti non pericolosi sottratti allo smaltimento:	8.105	7.664
Preparazione per il riutilizzo	0	0
Riciclaggio	3.147	3.080
Altre operazioni di recupero	4.959	4.585
Rifiuti totali destinati allo smaltimento	545	755
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento	488	644
Incenerimento	0	1
Smaltimento in discarica	0	0
Altre operazioni di smaltimento	488	644
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento	56	111
Incenerimento	0	0
Smaltimento in discarica	0	0
Altre operazioni di smaltimento	56	111
Quantità totale dei rifiuti non riciclati	545	755
Percentuale dei rifiuti non riciclati	6,27%	8,91%

Il dato del 2024 sui rifiuti pericolosi sottratti allo smaltimento grazie a operazioni di "riciclaggio" è stato spostato fra le "altre operazioni di recupero" per una classificazione più coerente delle destinazioni.

— 3. Informazioni Sociali



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

S1 FORZA LAVORO PROPRIA

Il Gruppo SEA pone una particolare attenzione alla gestione dei diritti dei lavoratori, con un impegno costante a garantire condizioni di lavoro che tutelino il benessere e la sicurezza di ogni dipendente. Il Gruppo sostiene lo sviluppo professionale e personale dei propri collaboratori, investendo in programmi di formazione e di crescita, garantendo pari opportunità e contrastando ogni forma di discriminazione. SEA riconosce l'importanza di un simile approccio e lo considera parte integrante del suo modello di business.

Strategia

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S1-SBM-3 13]

A valle dell'analisi di doppia materialità sono stati individuati due impatti negativi, due impatti positivi e un rischio.

Gli impatti negativi riguardano sia i lavoratori dipendenti, a tempo determinato e indeterminato, sia i lavoratori non dipendenti [SBM-3 14; a; 15].

Grazie all'implementazione del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (ISO 45001) e della Prassi di Riferimento UNI PdR 125 sulla Parità di Genere, SEA ha consolidato un modello organizzativo che favorisce condizioni di lavoro sicure, inclusive ed eque. I progressi conseguiti sono evidenti sia nella progressiva riduzione del gender pay gap, sia nel mantenimento di indicatori infortunistici stabili e caratterizzati da una bassa gravità. Permangono alcuni aspetti su cui la Società continua a impegnarsi — come l'ulteriore riduzione del divario retributivo residuo e la prevenzione di singoli incidenti — che sono ad oggi classificati come impatti negativi [SBM-3 14 b].

Gli impatti positivi riguardano le azioni strutturalmente poste in essere da SEA sul fronte della formazione e del benessere lavorativo che generano benefici per i lavoratori dipendenti di SEA [SBM-3 14; a]. La formazione rappresenta per l'azienda un elemento strategico e un investimento diretto sulla qualità della vita lavorativa, poiché - attraverso SEAAcademy, la piattaforma di e-learning GoodHabitZ e la formazione continua con programmi strutturati in partnership con partner esterni - consente di sviluppare competenze, rafforzare l'autonomia professionale e sostenere la crescita complessiva dei lavoratori del Gruppo.

SEA offre un sistema di welfare ampio e consolidato, con iniziative legate alla salute e al benessere, alla genitorialità, al work-life balance e alla previdenza integrativa. Questo insieme di misure include la prevenzione di malattie, la consulenza psicologica, il supporto economico e lavorativo, un sistema di orari flessibili e svariati altri contributi atti a migliorare la qualità di vita dei dipendenti. Le attività di SEA su questi temi sono approfondite nel paragrafo "Azioni per l'equilibrio tra vita professionale e vita privata" [SBM-3 14 c].

Il rischio individuato nell'analisi di doppia materialità riguarda la difficoltà di reperimento del personale (c.d. "Skill Shortage"), cui è legato un rischio materiale di discontinuità operativa dovuto al peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti. Si tratta di una condizione comune sia al settore del trasporto aereo sia al mercato del lavoro del nord Italia [SBM-3 14 d], ormai ampiamente impattato dal fenomeno della glaciazione delle nascite e da un sistema non consolidato di gestione dei flussi lavorativi extra UE. L'acquisizione di capitale umano in SEA avviene attraverso un processo di selezione strutturato e caratterizzato da specifici vincoli regolatori che incidono sulle tempistiche e sulle modalità operative. In particolare, la normativa sul background check richiede l'effettuazione di controlli approfonditi sui candidati, elemento indispensabile per garantire i requisiti di sicurezza richiesti dall'ambiente aeroportuale, che comporta un'estensione dei tempi di assunzione. A ciò si aggiunge la necessità di reperire profili con competenze tecniche specialistiche, spesso non facilmente disponibili sul mercato del lavoro, soprattutto in ambito aeroportuale e in settori STEM. A fronte di questa complessità, la capacità dell'azienda di attrarre, valutare e integrare competenze qualificate rappresenta un fattore di rischio che riguarda indistintamente tutte le figure professionali [SBM-3 16] e che potrebbe impattare nel medio periodo sullo sviluppo della capacità aeroportuale [SBM-3 14 d].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Al 31 dicembre 2025 il totale dei dipendenti del Gruppo è pari a 2.619 persone (2.783 se si considerano anche i lavoratori somministrati, che equivalgono al 6% del totale del personale di Gruppo), con un incremento di 77 unità rispetto all'esercizio precedente (+3,0%).

Il leggero aumento dell'organico registrato nell'ultimo periodo è direttamente collegato alla crescita dei volumi di traffico e alle maggiori esigenze operative, in particolare nelle aree "Security" e "Assistenza ai passeggeri".

	2025		2024	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti-Quadri	116	201	110	193
Impiegati	738	937	701	912
Operai	93	534	82	544
Totale	947	1.672	893	1.649

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31.12.2025 rappresentano l'1,3% del totale dei dipendenti, mentre i lavoratori part-time rappresentano il 20,1%. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 60% della popolazione [SBM-3 14]. SEA non ha processi o attività a rischio di incidenti di lavoro forzato, coatto o minorile [SBM-3 14 f, g].

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

Politiche [MDR-P]

CONDIZIONI DI LAVORO

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

Il Gruppo SEA adotta specifiche politiche per individuare, valutare e gestire gli impatti rilevanti sulla propria forza lavoro. Tra queste la Politica di Salute e Sicurezza, disponibile sul sito web di SEA²⁹ [MDR-P 65 f]. Nell'ambito della gestione della sicurezza, SEA redige il Documento di Valutazione dei Rischi, che viene aggiornato in caso di eventi significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione, debitamente formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi, ove necessario, di professionisti esterni.

Le politiche per gestire gli impatti, i rischi e le opportunità relative alla forza lavoro propria, compresi i lavoratori somministrati, prevedono l'identificazione e la revisione periodica di "Leading KPI", indicatori predittivi che supportano nella riduzione di incidenti e comprendono, a titolo esemplificativo: audit a vari livelli e monitoraggi sul campo (Safety Walk), analisi di mancati/quasi incidenti (near miss), prove di emergenza ed evacuazione, monitoraggi del completamento della formazione, ecc. [S1-1 19].

Nella gestione delle proprie attività aeroportuali SEA persegue i seguenti principi:

- il rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro e dei requisiti definiti in materia da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali;
- lo svolgimento di attività di prevenzione mirate alla riduzione di incidenti, infortuni e malattie professionali attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la gestione delle possibili emergenze a favore dei lavoratori, dei terzi e della comunità in cui SEA opera;
- l'informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;

²⁹ <https://milanairports.com/it/business/sicurezza-del-lavoro-e-prevenzione-incendi>



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

- la sensibilizzazione del personale attraverso attività di informazione, formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche e alla consapevolezza delle proprie responsabilità;
- il mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto degli RLS;
- la disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggiore efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- la selezione e il monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio in un'ottica di reciproca collaborazione;
- infine, la promozione da parte del Management di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e alla collaborazione tra i vari attori coinvolti, per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e l'efficacia del SGSSL.

La Politica si applica a tutto il personale SEA che, in coerenza con il proprio ruolo, è responsabile del suo rispetto e attuazione. Si applica inoltre anche a tutti gli operatori, enti, handler, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali e ai terzi presenti negli ambienti di lavoro (ad es. passeggeri, appaltatori, fornitori, ed Enti) che sono chiamati, per quanto di pertinenza, a cooperare e contribuire attivamente al rispetto dei principi sopra elencati

[MDR-P 65 b]. Ai fini di un'attuazione efficace, il massimo livello responsabile dell'attuazione della politica è rappresentato dall'AD.DG, in qualità di Datore di Lavoro, e dai suoi riporti, che sono formalmente procurati con delega notarile (ex art.16 D. Lgs. 81/08) [MDR-P 65 c].

La Politica è una parte essenziale del SGSSL che è certificato secondo la norma ISO 45001 [MDR-P 65 a; d] [S1-1 21; 23].

Rispettare la legislazione a tutela dei lavoratori, garantendo condizioni dignitose, è uno dei principi cardine del Codice Etico [S1-1 19; 20; 20 a], che formalizza l'impegno del Gruppo a contrastare ogni forma di lavoro irregolare, tratta di esseri umani, lavoro forzato, coatto o minorile. Il Codice richiede ai propri dipendenti e collaboratori di segnalare tempestivamente qualsiasi comportamento, situazione o azione che possa costituire violazione di tali principi a tutela della persona, dei colleghi e dell'azienda stessa. Questo impegno si traduce in un divieto esplicito e assoluto di ogni pratica lesiva della dignità umana e nella promozione di condizioni di lavoro etiche, dignitose e rispettose delle normative vigenti, delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani e dei diritti del lavoro [S1-1 22]. Le politiche aziendali rivolte alla forza lavoro propria sono conformi ai principali strumenti nazionali e internazionali riconosciuti in materia di diritti umani, diritti del lavoro e sostenibilità, ai quali il Codice Etico del Gruppo fa esplicito riferimento [S1-1 21].

Esistono diversi accordi che regolano il rapporto di lavoro, dall'assunzione alla risoluzione del rapporto. Tali accordi, che comprendono sia aspetti economici che normativi, sono conformi alla legge e al sistema di relazioni industriali riferito a Confindustria, associazione datoriale con potere di stipula di contratti collettivi nazionali, cui SEA aderisce. Nell'ambito della contrattazione collettiva è garantita la tutela dei diritti inderogabili dei lavoratori [S1-2 27d].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

Politica per la Parità di Genere UNI PdR 125 [MDR-P] [S1-1 24 c]

SEA considera la parità di genere non solo un diritto fondamentale, ma anche un fattore strategico di crescita economica e sviluppo sostenibile. La partecipazione piena e attiva delle donne ai processi decisionali, economici e sociali amplia le prospettive dell'organizzazione, stimola l'innovazione e contribuisce al miglioramento della performance complessiva [MDR-P 65 e].

All'inizio del 2024 SEA ha compiuto un passo significativo nel proprio percorso di sostenibilità e responsabilità sociale ottenendo la certificazione per la Parità di Genere secondo la Prassi UNI PdR 125. Questo traguardo rappresenta il riconoscimento di un impegno strutturato e misurabile nel promuovere un ambiente di lavoro equo, inclusivo e rispettoso, in cui le persone possano esprimere il proprio potenziale senza barriere o disparità legate al genere.

La certificazione si inserisce nel quadro di riferimento europeo e nazionale, in coerenza con il Regolamento UE n. 1025/2012 e con la Missione 5 del PNRR - "Inclusione e Coesione". Inoltre, l'adozione della UNI PdR 125 è pienamente allineata ai principi dell'Agenda 2030, con particolare riferimento al Goal 5, dedicato al raggiungimento della parità di genere e all'emancipazione di tutte le donne e le ragazze [MDR-P 65 d] [S1-1 21].

Attraverso la Politica per la Parità di Genere, disponibile sul sito corporate³⁰ [MDR-P 65 f], SEA ambisce a creare un ambiente lavorativo che possa prevenire e ridurre possibili disparità di trattamento o fenomeni discriminatori nei confronti dei dipendenti [S1-1 19].

La Politica si rivolge a tutte le persone che operano all'interno di SEA, indipendentemente dal ruolo o dalla tipologia contrattuale, e richiede a chiunque agisca nei confronti e/o in nome e per conto di SEA di adottare comportamenti coerenti con i principi di equità, inclusione e non discriminazione promossi da SEA [MDR-P 65 b].

La Politica garantisce l'applicazione dei principi di equità di genere lungo l'intero ciclo di vita lavorativa: nei

processi di selezione e assunzione, nelle opportunità di formazione, nelle politiche retributive, nelle misure di welfare, nei percorsi di mobilità interna e nelle iniziative di sviluppo professionale, senza distinzione basata sulla tipologia contrattuale. Inoltre, la Società promuove il rispetto dei principi di equità di genere anche nelle attività di marketing e comunicazione [MDR-P 65 a] [S1-1 24 a].

L'adozione e l'applicazione continuativa della Politica per la Parità di Genere sono garantite dal Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione, designato come Comitato Guida secondo la Prassi UNI PdR 125:2022. Il Comitato ha il compito di promuovere la parità di genere e l'equità di trattamento e di vigilare sull'efficace attuazione della Politica [MDR-P 65 a]. All'interno del comitato l'AD.DG e il CPSO rappresentano il massimo livello dirigenziale insieme al CFRO. In particolare, l'AD.DG e il CPSO sono responsabili della validazione della revisione del piano strategico e dell'attuazione della Politica per la parità di Genere [MDR-P 65 c].

Per SEA la certificazione non è un punto di arrivo ma un impegno continuativo: significa adottare un sistema di gestione che orienti decisioni e processi verso il miglioramento costante, sostenuto da obiettivi, indicatori e azioni concrete. In questa prospettiva la parità di genere diventa una leva strategica per generare valore nel tempo, in quanto rafforza la cultura aziendale, migliora l'attrattività verso i talenti, sostiene il benessere organizzativo e contribuisce a costruire un modello di sviluppo più equo e sostenibile [MDR-P 65 d] [S1-1 21].

Le norme di condotta afferenti all'ambito della Politica trovano riferimento nel Codice Etico, che tratta la tutela dell'integrità morale e fisica di dipendenti e collaboratori e degli stakeholder. Il rispetto della normativa a protezione dei lavoratori e la garanzia di condizioni di lavoro dignitose rappresentano principi cardine del Codice Etico e costituiscono un riferimento essenziale per l'attuazione della Politica per la Parità di Genere e la tutela dei diritti umani e del lavoro [S1-1 19; 24 a; 20 a].

Per SEA la parità di genere è parte di un ambito più ampio di valori e principi fondamentali in materia di Diversity, Equity & Inclusion: origine etnica, diversità culturale, orientamento sessuale, identità di genere, età, religione, opinioni politiche [S1-1 24 b].

³⁰ https://milanairports.com/sites/default/files/2026-01/Policy%20Parit%C3%A0%20di%20genere_20260122.pdf



Approfondimenti sui modelli nazionali e internazionali relativi ai diritti e alla sostenibilità a cui fa riferimento il Codice Etico [S1-1 21], sul coinvolgimento dei dipendenti attraverso la diffusione e la promozione dei principi [S1-1 20 b] e sul whistleblowing [S1-1 20 c], sono disponibili nei paragrafi "Codice Etico" e "Azioni" nel capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE.

Non è stata adottata una politica per gestire la tematica della formazione, in quanto già presidiata dai processi aziendali di responsabilità della Direzione People Management [MDR-P 62].

Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti [S1-2]

L'impresa integra le prospettive della propria forza lavoro nelle decisioni e attività finalizzate alla gestione degli impatti rilevanti, effettivi e potenziali. Attraverso strumenti di ascolto come survey periodiche, indagini di clima e momenti di confronto, l'azienda raccoglie feedback dai dipendenti per orientare le proprie politiche in ambito salute, sicurezza, benessere e sviluppo professionale. Inoltre, le prospettive dei lavoratori sono considerate nella definizione di iniziative formative, nel miglioramento delle condizioni di lavoro e nell'adozione di misure di welfare. Nel 2025, in continuità con il progetto di engagement survey dell'anno 2024, è stata realizzata una Pulse Survey indirizzata a tutta la popolazione aziendale con l'obiettivo di monitorare, a valle delle azioni intraprese e dei progetti messi in campo, il livello di ingaggio dei dipendenti [S1-2 27; b] e, in base ai risultati, di orientare la progettazione di nuove iniziative [S1-2 27 e]. Il Gruppo favorisce il coinvolgimento attivo dei dipendenti attraverso la diffusione e la promozione dei principi del Codice Etico e delle politiche di integrità, con iniziative di informazione, sensibilizzazione e formazione dedicate.

Inoltre, SEA mantiene un costante coinvolgimento dei lavoratori sul tema della sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione. La partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori è una tematica centrale per il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) e viene promossa attraverso il ruolo dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).

In aggiunta alla riunione annuale di sicurezza, l'Azienda promuove la partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro e, più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai RLS o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori. Altri canali sono costituiti da: il

sito intranet aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione di near miss con apposito modulo online; l'indirizzo e-mail sicurezza@seamilano.eu, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e alla sicurezza; le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli audit del SGSSL; le safety walk giornaliere che consentono il dialogo diretto con i lavoratori; il contatto diretto via e-mail o telefono con gli addetti RSPP/ASPP appartenenti alla Funzione Health and Safety at Work [S1-3 32 b; d] responsabile dell'analisi e della gestione dell'evento [S1-3 32 c; e] [S1-2 27 a; b; e].

Il Chief People & Supply Officer è responsabile di garantire che tali forme di coinvolgimento si concretizzino e che influenzino l'approccio di SEA nella gestione delle tematiche relative alla parità di genere, al welfare, alla formazione e alla salute e sicurezza [S1-2 27 c].

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni [S1-3]

Gestione delle segnalazioni

Il Gruppo SEA adotta processi specifici per affrontare e risolvere gli impatti negativi sui propri lavoratori, anche in relazione a situazioni ad essi collegati. Questi includono azioni correttive tempestive e collaborazioni con le parti coinvolte per risolvere le problematiche; l'efficacia di queste azioni è valutata tramite gli indicatori informativi nell'ambito del SGSSL [S1-3 32 a].

Sono messi a disposizione della forza lavoro canali di comunicazione sicuri e facilmente accessibili, che consentono ai dipendenti di esprimere eventuali preoccupazioni in modo riservato. Oltre ai canali già citati nel paragrafo precedente sul tema della salute e sicurezza, merita di essere citata la piattaforma di whistleblowing [S1-3 32 b], gestita dal Comitato Etico [S1-3 32 c], accessibile ai dipendenti sull'intranet aziendale e sul sito corporate [S1-3 32 d].

Ogni reclamo o denuncia viene trattato con tempestività, garantendo un'indagine imparziale e il rispetto della privacy dei dipendenti coinvolti. Il Gruppo controlla e monitora le problematiche sollevate attraverso: la tracciabilità delle segnalazioni ricevute, il monitoraggio dei tempi di gestione e di chiusura dei casi, la verifica dell'attuazione delle azioni correttive o di rimedio adottate, ove necessarie. L'efficacia dei canali è valutata mediante controlli periodici, audit interni, aggiornamenti della piattaforma digitale e attività di formazione e comunicazione [S1-3 32 e]. Il Gruppo SEA sostiene e



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

promuove la visibilità e l'accesso ai canali di reclamo attraverso iniziative dedicate di informazione, comunicazione interna, formazione e il monitoraggio sul loro impiego [S1-3 33].

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche del canale di whistleblowing, si veda il paragrafo "Codice Etico" in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE.

Si ricorda, inoltre, che le segnalazioni possono provenire anche da survey anonime [S1-3 32 b; 33] su temi legati al personale. In questo caso la Direzione People Management è responsabile di trattare le problematiche sollevate [S1-3 32 c] e di avviare i necessari approfondimenti e istruttorie [S1-3 32 e].

Piano Strategico sulla Parità di Genere

[S1-4 37]

Il Comitato per la Parità di Genere, Equità e Inclusione prepara e aggiorna su base annuale il Piano Strategico sulla Parità di Genere. Il Piano assicura condizioni di equità, inclusione e pari opportunità, promuovendo il miglioramento dell'organizzazione del lavoro, delle prospettive di carriera, dell'equità salariale e della conciliazione vita-lavoro, in coerenza con le migliori pratiche europee [S1-4 41]. Questo è possibile grazie a un budget annuale, rivisitato ogni anno, destinato alla realizzazione delle attività previste dal Piano, e alla partnership con associazioni che promuovono queste tematiche [S1-4 43].

Le aree di sviluppo considerate nel Piano includono: cultura e strategia, governance, gestione e sviluppo delle risorse umane, opportunità di crescita professionale, equità retributiva e tutela della genitorialità. Il Piano prevede azioni operative e indicatori (KPI) applicati a diverse fasi del processo. Nell'ambito della selezione del personale, ad esempio, sono monitorate le procedure per prevenire la disparità di genere, garantire l'uso di job description neutre rispetto al genere e formazione delle persone coinvolte nel processo di recruiting. Per quanto riguarda sviluppo di carriera e leadership, il Piano stabilisce processi non discriminatori, promuove un bilanciamento di genere nei ruoli apicali e assicura una distribuzione equa delle opportunità di crescita. Inoltre, vengono diffusi periodicamente dati aggiornati sulla situazione di genere e promosse iniziative a tutela del benessere psicofisico della forza lavoro. Sul fronte dell'equità retributiva, è previsto un sistema di controllo finalizzato a identificare eventuali pratiche discriminatorie e a promuovere un welfare aziendale equo e inclusivo. In tema di genitorialità, il Piano comprende misure

quali percorsi strutturati di supporto al rientro dai congedi e una gestione attenta delle opportunità di congedo parentale. Per favorire l'equilibrio vita-lavoro, sono previste modalità di lavoro flessibili, come il remote working e la flessibilità oraria. Infine, il Piano introduce una serie di interventi strutturali di prevenzione e contrasto delle molestie e degli abusi, tra cui la mappatura dei rischi, la definizione di un piano di prevenzione dedicato, l'adozione di sistemi di segnalazione anonimi, la nomina e la formazione di Ambassador specializzati nel supporto alle persone che vivono situazioni di molestia o mobbing, la promozione di un linguaggio aziendale rispettoso e neutrale [S1-1 24 d].

Il Piano Strategico per la Parità di Genere prevede un monitoraggio strutturato dell'efficacia delle iniziative, basato su obiettivi specifici e su indicatori qualitativi e quantitativi definiti per ciascuna area di intervento. Il Comitato per la Parità di Genere effettua annualmente un'analisi dello stato di avanzamento del Sistema di Gestione e ha il compito di raccogliere evidenze in merito all'andamento delle azioni pianificate [S1-4 38 d; 39]. Gli interventi e i progressi sono analizzati con cadenza annuale anche durante gli audit interni, i cui esiti sono successivamente condivisi con il Comitato.

Azioni [MDR-A]

SEA agisce in modo proattivo per prevenire e mitigare i rischi, nonché per promuovere opportunità di miglioramento mediante iniziative per favorire un ambiente di lavoro inclusivo e motivante, migliorando il benessere e la soddisfazione dei dipendenti.

AZIONI PER SALUTE E SICUREZZA

[MDR-A] [S1-4]

In linea con gli obiettivi della Politica Salute e Sicurezza, tutti gli infortuni vengono analizzati. Tale analisi permette di identificare gli interventi più opportuni, che possono essere: infrastrutturali, manutentivi, organizzativi, di sensibilizzazione, formazione, addestramento o altro in base agli esiti dell'indagine [MDR-A 68 a] [S1-4 38 a].

Health and Safety meeting

Anche nel 2025 è stato svolto l'Health and Safety meeting che ha visto coinvolta la leadership aziendale, il middle management e le direzioni maggiormente



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

interessate sui programmi e gli obiettivi di salute e sicurezza [MDR-A 68 a; c; e] [S1-4 38 a]. L'obiettivo del meeting è quello di sviluppare consapevolezza e cooperazione a tutti i livelli aziendali e migliorare la protezione della forza lavoro. Durante l'incontro sono stati esaminati le metriche a consuntivo e gli obiettivi fissati per l'anno, inclusi: l'indice di gravità degli infortuni, i programmi e i piani di azione per le misure migliorative in atto [MDR-A 68 b]. Il monitoraggio dell'attuazione di queste azioni è responsabilità della funzione preposta [MDR-A 69].

Safety Flash- break formativi

Per i lavoratori di funzioni operative e manutentive di Linate e Malpensa è stata sviluppata un'attività di training in campo in modalità break formativo/safety flash, basata sul modello "lessons learned". Le tematiche trattate derivano da situazioni emerse durante le attività lavorative, a seguito di segnalazioni, near miss e infortuni. I break formativi sono stati condotti dai preposti e dai responsabili della funzione coinvolta, con il supporto del servizio di prevenzione e protezione [MDR-A 69 b]. Nel 2025 sono stati erogati 5 break formativi a Malpensa e 5 a Linate [MDR-A 68 e].

Non sono state allocate risorse economiche.

Nel 2025 sono stati progettati 2 corsi di formazione in modalità innovativa, dedicati alla gestione delle emergenze: con l'utilizzo di visori per la realtà virtuale per gli addetti AGE Security e online per tutti i lavoratori del gruppo SEA. Nel 2026 è prevista la progettazione della formazione dedicata alla conoscenza dei piani di emergenza ed evacuazione, con una spesa prevista pari a €10.000 [MDR-A 69].

Audit interni

L'attività di audit interno è svolta da personale qualificato al fine di valutare l'efficacia del SGSSL, la conformità alle procedure interne e alle normative. Tutte le aree aziendali sono sottoposte ad audit interno, comprese quelle che gestiscono gli ambiti relativi al personale e alla sicurezza sul lavoro. È uno strumento di miglioramento continuo che monitora le prestazioni, identifica inefficienze o rischi e propone azioni correttive [MDR-A 68 a; b; c]. Nel 2025 sono stati svolti 18 audit interni sui temi SSL [MDR-A 68 e]. Non sono state allocate risorse economiche [MDR-A 69 a].

Health and Safety at Work Day

Evento di sensibilizzazione della durata di un giorno,

organizzato in entrambi gli scali, e dedicato a tutti i dipendenti. Le attività svolte trattano temi di salute e sicurezza e sono organizzate con modalità ludico-esperienziali con l'intento di aumentare la consapevolezza sui rischi per la salute e la sicurezza puntando sull'importanza dei comportamenti individuali [MDR-A 68 a; b]. Nel 2025 i partecipanti complessivi sono stati oltre 220, di cui il 30% turnisti, con oltre 650 singole partecipazioni alle attività [MDR-A 68 e].

Nell'ambito del SGSSL, l'identificazione e la valutazione dell'efficacia delle azioni di salute e sicurezza sul lavoro è monitorata attraverso gli indicatori infortunistici [S1-4 38 d; 39; 43]. Gli approcci adottati da SEA per gestire potenziali impatti negativi sulla salute e sulla sicurezza sono coerenti con il processo di analisi di valutazione dei rischi al fine di definire le iniziative prioritarie e correttive per l'eliminazione e la riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi, partendo dall'attività di raccolta e analisi delle segnalazioni fino allo svolgimento di audit interni, sopralluoghi e monitoraggi regolari [S1-4 41].

Le spese operative del 2025 relative alle azioni per salute e sicurezza sono state pari a €57.790. Per il 2026 sono previste spese pari a €40.000 [MDR-A 69 a; c].

AZIONI PER L'EQUILIBRIO TRA VITA PROFESSIONALE E VITA PRIVATA

[MDR-A] [S1-4]

Il benessere dei dipendenti è influenzato anche dalla capacità di conciliare vita professionale e vita privata, un equilibrio che SEA si impegna a garantire quotidianamente promuovendo uno stile di vita sano e adottando misure che favoriscano la cultura della prevenzione. Nel 2025 le iniziative volte a generare un impatto positivo si sono concentrate principalmente sulla prevenzione sanitaria e sull'accesso ai servizi medici, nonché sull'implementazione di misure di supporto alla genitorialità, alla mobilità e all'equilibrio tra vita professionale e privata [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c].

Welfare: Pillar prevenzione e sanità

Nel 2025, in un'ottica di continuità e rafforzamento del welfare aziendale, accanto alla consolidata Cassa di Assistenza Sanitaria, che garantisce un parziale rimborso delle spese per prestazioni sanitarie, sono state portate in continuità le iniziative precedentemente introdotte a supporto della salute e del benessere. Tra queste rientrano programmi di prevenzione, percorsi di disassuefazione dal fumo, un servizio di telemedicina e il sostegno psicologico da remoto attraverso il servizio "Ti ascolto", rivolti ai dipendenti SEA. La Cassa di



Assistenza Sanitaria continua a essere destinata a tutti i dipendenti del Gruppo con contratto a tempo indeterminato, mentre le iniziative di prevenzione, in un'ottica inclusiva, sono estese anche ai dipendenti somministrati [MDR-A 68 a; b] [S3-4 38 c].

Nel corso del 2025 il 41% dei dipendenti ha aderito alle iniziative di prevenzione promosse dall'azienda, tra cui la campagna di vaccinazione antinfluenzale, la campagna dermatologica, i programmi oncologici dedicati a uomini e donne, questi ultimi organizzati in collaborazione con LILT. Parallelamente, l'utilizzo del servizio di telemedicina è in continuo incremento, a conferma del crescente interesse e della sua utilità per la popolazione aziendale [MDR-A 68 e].

Welfare: Pillar genitorialità

Nel 2025, in continuità con le iniziative avviate nel 2024, SEA ha continuato a sviluppare un sostegno concreto e qualificato alla genitorialità attraverso "Fly, Child!", un programma articolato di interventi rivolti a tutti i genitori. Il progetto prevede un "baby toolkit" che raccoglie sia una panoramica delle iniziative SEA già attive a supporto della genitorialità, sia un set di video pillole dedicate ad alcune dinamiche tipiche dell'esperienza genitoriale. Il programma include inoltre il contenuto audio "Bambininarrivo" incentrato sugli aspetti emotivi e psicologici che caratterizzano il percorso dei genitori e dei futuri genitori. Elemento centrale dell'iniziativa è l'erogazione di un credito welfare, denominato "SEALife", pensato per contribuire alle spese più ricorrenti connesse alla nascita di un figlio. A completamento del percorso, il 50% delle lavoratrici rientrate dal congedo di maternità nel periodo compreso tra aprile e dicembre 2025, ha preso parte ai percorsi di formazione e di accompagnamento al rientro in azienda messi a disposizione da SEA [MDR-A 68 a; b; c].

Welfare: Mobilità

Nel 2025 SEA ha rafforzato il sostegno all'utilizzo dei mezzi pubblici anche al di fuori del tragitto casa-lavoro, contribuendo al 50% del costo degli abbonamenti al trasporto pubblico per tutti i dipendenti che ne hanno fatto richiesta. Per i lavoratori con sede a Linate, che hanno scelto di rinunciare ai parcheggi adiacenti agli uffici, il contributo è stato esteso al 100% della spesa, garantendo così un beneficio diretto sia alle persone che alla sostenibilità ambientale (riduzione emissioni Scope 3) [MDR-A 68 a; b; c] [S3-4 38 c]. Nel 2025 si è osservato un leggero decremento delle richieste rispetto all'anno precedente, rimanendo comunque sopra alle 300 delle stesse.

Welfare: equilibrio vita e lavoro

SEA ha rafforzato e consolidato una serie di iniziative volte a favorire un migliore equilibrio tra vita privata e lavoro per tutti i collaboratori del Gruppo. Tra le misure rafforzate ci sono il lavoro da remoto, il part-time per i genitori, l'orario flessibile per il personale amministrativo, la possibilità di cambio turno per i turnisti e i permessi per visite mediche specialistiche. Favorire l'armonia tra vita professionale e vita personale, basandosi sulla fiducia che SEA ripone nei suoi collaboratori, rappresenta uno strumento chiave per l'attrazione e la retention delle persone [MDR-A 68 a; b; c] [S3-4 38 c]. Nel 2025 i dipendenti hanno usufruito complessivamente di 897 ore di permessi per visite specialistiche, 41.996 giornate di smartworking e 2 dipendenti genitori hanno scelto di lavorare part-time [MDR-A 68 e].

L'efficacia delle iniziative di welfare viene monitorata sia attraverso i dati di fruizione dei servizi, sia tramite survey anonime che consentono ai dipendenti di esprimere una valutazione diretta rispetto alle prestazioni di cui hanno usufruito [S1-4 38 d].

Le spese operative del 2025 per le azioni per l'equilibrio tra vita professionale e vita privata sono state pari a €1.539.808. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €1.564.848 [MDR-A 69 a; b; c].

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

Per mitigare il rischio di discontinuità operativa derivante da situazioni di staff shortage sono state avviate iniziative di employer branding rivolte a università e istituti di formazione, con l'obiettivo di rafforzare il posizionamento del Gruppo SEA nel mercato del lavoro [S1-4 40 a]. A queste si aggiungono i percorsi offerti nella programmazione formativa descritti nel paragrafo SEAAcademy, in quanto trattasi di iniziative che permettono ai dipendenti in forza di sviluppare competenze che sostengano e facilitino l'operatività.

Programmi di Reclutamento e Collaborazione Educativa

Nel 2025 [MDR-A 68 c] SEA ha sviluppato un articolato programma di iniziative di employer branding. Sono state attivate partnership con università e istituti di formazione e costruito un palinsesto strutturato di attività, rivolto a diverse tipologie di istituti scolastici, dalle scuole secondarie di primo grado a quelle di secondo grado. L'iniziativa ha coinvolto 1.600 studenti con l'obiettivo di favorire la conoscenza del mondo aeroportuale e



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

promuovere percorsi professionali qualificati [MDR-A 68 a; b; e]. Nel 2025 sono state organizzate più di 30 iniziative con 8 istituti scolastici e 10 università. I dipendenti SEA docenti dell'Academy hanno erogato più di 8.600 ore di formazione.

Parallelamente sono state rafforzate le partnership con le principali università lombarde, attraverso la partecipazione a Career Day e workshop con l'obiettivo di supportare l'orientamento professionale e incrementare l'attrattività del settore aeroportuale [MDR-A 68 a; b]. Inoltre, sono stati sviluppati percorsi di stage curricolari e progetti di tesi rivolti in particolare a studenti di facoltà STEM, offrendo opportunità applicative e di ricerca direttamente collegate alle sfide tecnologiche e operative del settore aeroportuale. Nel corso del 2025 sono pervenute più di 400 richieste di stage da parte di studenti universitari e di neolaureati [MDR-A 68 e].

Employer Branding and Recruiting

Durante il 2025 [MDR-A 68 c] il Gruppo è stato attivo e presente su piattaforme di recruiting, ha partecipato a fiere del lavoro e ha organizzato eventi per promuovere l'Azienda e le opportunità professionali di SEA [MDR-A 68 a; b].

Le spese operative del 2025 per le azioni per il rischio legato allo staff shortage sono state pari a €32.105. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €31.000 [MDR-A 69 a; b; c].

AZIONI PER LA PARITÀ DI GENERE

[MDR-A] [S1-4]

In linea con gli obiettivi della Politica per la Parità di Genere sono state sviluppate iniziative di informazione e sensibilizzazione [MDR-A 68 a] [S1-4 38 a].

Diversity & Inclusion: Pillar genere

Nel corso del 2025 sono proseguite le iniziative del Piano Strategico per la Parità di Genere per combattere le varie forme di discriminazione e promuovere un ambiente di lavoro inclusivo. Il piano ha coinvolto diversi pilastri di SEAAcademy, con iniziative mirate a ridurre i bias nei processi di selezione, rafforzare le competenze dei manager in tema di leadership inclusiva, whistleblowing, codice etico, prevenzione di molestie, stereotipi e violenze. Sono stati attivati workshop dedicati all'empowerment femminile e al self-empowerment per over 50 e

iniziative di sensibilizzazione come le "Panchine Rosse". Il piano è stato realizzato anche grazie a partnership consolidate con organizzazioni specializzate del settore come Valore D, Fondazione Libellula, Parks - Liberi e Uguali, GoodHabit, Stimulus e The European House Ambrosetti [MDR-A 68 a; b; c]. All'interno della Pulse Survey condotta a novembre 2025 l'inserimento di una domanda relativa al posizionamento delle Panchine Rosse in aeroporto ha confermato l'attenzione e l'interesse per questi temi da parte dell'85% delle persone di SEA [MDR-A 68 e].

Diversity & Inclusion: Pillar disabilità

È continuato il lavoro del progetto strutturale "SEA con TE", che si pone come obiettivo la promozione di una cultura di rispetto e accoglienza verso i colleghi con disabilità, temporanee o permanenti. Due i filoni delle iniziative: da un lato un programma di sensibilizzazione attraverso webinar tematici, dall'altro l'organizzazione di due survey, la prima legata alla disabilità e la seconda all'essere caregiver.

I risultati delle due survey orientano SEA verso un'evoluzione delle politiche di welfare e dei programmi di inclusione, con l'obiettivo di promuovere un ambiente di lavoro più accessibile, equo e attento alle esigenze delle persone [MDR-A 68 a; b; c; e].

Diversity & Inclusion: Pillar orientamento sessuale e di genere

Nel corso del 2025 sono state realizzate diverse iniziative rivolte a tutta la popolazione aziendale per promuovere un ambiente inclusivo e aperto, con particolare attenzione all'orientamento sessuale e di genere e per sviluppare sensibilità su questi temi. SEA ha attivato una partnership con Parks, invitando tutti i dipendenti a partecipare all'Index PARKS, uno strumento di benchmarking che misura le politiche e le pratiche di inclusione LGBTQ+ attuate dalle aziende. Inoltre, sono stati organizzati momenti di formazione su temi LGBTQ+ (es. webinar con l'associazione AGEDO) e interventi di sviluppo di leadership inclusiva rivolti ai Responsabili dell'Area Security che ha coinvolto 51 persone [MDR-A 68 a; b; c; e].

Le spese operative del 2025 per le azioni per la parità di genere sono state pari a €72.670. Le spese assegnate per il 2026 sono pari a €69.000 [MDR-A 69 a; b; c].



AZIONI PER FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE

[MDR-A] [S1-4]

SEAAcademy

SEAAcademy mette a disposizione dell'intera popolazione aziendale - operante su entrambi gli scali - un'offerta formativa articolata, progettata per favorire lo sviluppo professionale e rafforzare la diffusione dei valori fondanti della Società. Gli obiettivi dei processi di formazione sono comunicati in maniera puntuale a tutti i dipendenti coinvolti e nascono da un'analisi attenta dei bisogni aziendali e individuali. La valutazione circa l'esigenza di formazione su competenze trasversali - come comunicazione efficace, problem solving, leadership e collaborazione - avviene analizzando le opportunità di crescita interna.

SEAAcademy sta progressivamente ampliando l'offerta con percorsi dedicati all'intelligenza artificiale, finalizzati a sviluppare competenze digitali avanzate, favorire un utilizzo consapevole e responsabile delle tecnologie emergenti e supportare la trasformazione digitale dei processi aziendali [MDR-A 68 a] [S1-4 38 c]. A tal proposito è stato avviato il programma "Boarding AI" che ha coinvolto circa 50 Early Adopters in un percorso formativo per l'integrazione di Copilot 365 nei flussi di lavoro quotidiani. Il Management Committee ha preso parte a una sessione dedicata, mentre alcune persone delle Direzioni People Management e ICT hanno supportato la diffusione interna delle pratiche legate all'AI. Il percorso si è concluso con quattro webinar su Copilot Chat, che hanno coinvolto oltre 200 colleghi dell'area amministrativa [MDR-A 68 b].

Altre iniziative di SEAAcademy nel 2025 hanno riguardato corsi sulla qualità dei servizi al passeggero (Living the Airport), l'upskilling delle competenze tecniche rivolte alle direzioni ICT e Supply Chain e la II° edizione del Master aziendale: "Da People Manager a People Leader" organizzato con The European House of Ambrosetti, che ha visto coinvolti un gruppo di key people manager [MDR-A 68 b].

Parallelamente, SEA utilizza la piattaforma GoodHabit che mette a disposizione contenuti formativi orientati all'autoapprendimento, contribuendo a promuovere la responsabilizzazione individuale, la formazione continua e il miglioramento professionale nel lungo periodo.

Sono proseguite anche le attività formative obbligatorie nell'indirizzo Corporate Governance in ambito Privacy, Cybersecurity, Modello Organizzativo 231 e Anticorruzione finalizzate a garantire la piena conformità normativa e a rafforzare la cultura aziendale della

sicurezza e della responsabilità. I percorsi hanno coinvolto l'intera popolazione aziendale [MDR-A 68 b].

Nel complesso, attraverso le iniziative, sono state erogate oltre 77.000 ore di formazione [MDR-A 68 e].

Le spese operative assegnate alle attività formative nel 2025 sono ammontate a €216.250, di cui €128.055 finanziati dai fondi interprofessionali [MDR-A 69 a; b]. Per il 2026 è previsto un incremento delle spese operative a €334.000 [MDR-A 69 c].

Il monitoraggio delle performance, delle conoscenze e dei comportamenti effettuato dalla Direzione People Management permette di comprendere l'effetto che la formazione ha avuto sulle persone che vi hanno partecipato [S1-4 38 d].

Target [MDR-T]

CONDIZIONI DI LAVORO

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

Le azioni di miglioramento di salute e sicurezza sono monitorate quotidianamente nell'ambito del SGSSL da parte delle funzioni responsabili [MDR-T 81 b; b i]. Sono definiti e monitorati indicatori prestazionali, che includono incidenti e infortuni, e indicatori preventivi, come near miss, formazione, break formativi, audit e ispezioni di campo. In particolare, viene monitorato l'indice di gravità, che misura il numero di giornate di assenza per infortuni, permettendo così di valutare la numerosità e la gravità degli stessi. Tale indice viene verificato mensilmente [MDR-T 81 b ii].

Le azioni di welfare sono consolidate nel sistema aziendale dedicato che raccoglie le iniziative e i budget dedicati per migliorare il benessere e il work-life balance della popolazione aziendale. Attraverso survey aziendali è possibile individuare i bisogni della popolazione aziendale garantendo che le risorse siano allocate in modo efficace per soddisfare le esigenze dei dipendenti e migliorare la loro qualità di vita [MDR-T 81 b; b i; ii]. Per migliorare il posizionamento del Gruppo SEA nel mercato del lavoro, le attività di employer branding e reclutamento sono monitorate attraverso la rete di scuole e università con cui è attiva o che mostrano interesse a collaborare. Il monitoraggio include il numero di ore dedicate a eventi, visite e lezioni, il numero di docenti coinvolti e le richieste di stage e assunzioni emerse a seguito degli eventi [MDR-T 81, 81 b; b i; ii].

PARITÀ DI TRATTAMENTO E DI OPPORTUNITÀ PER TUTTI

SEA si è posta l'obiettivo di raggiungere la quota del 40% di dipendenti donne entro il 2030. Impegnarsi per il raggiungimento di questo target è fondamentale per promuovere le pari opportunità, contribuendo alla riduzione del divario salariale, alla creazione di un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso e a una cultura aziendale equa [MDR-T 80 a; b; c; e; f].

Il target è stato definito e approvato dal Comitato per la parità di genere, equità e inclusione, descritto dettagliando composizione [MDR-T 80 h] [S1-5 47 a] e ruolo [S1-5 47 b, c] nel paragrafo "Politica per la Parità di Genere UNI PdR 125".

Grazie all'impegno di SEA sull'equilibrio di genere, la percentuale di donne presenti in azienda ha dimostrato un trend in crescita negli ultimi anni. In particolare, nel 2025 questa percentuale è cresciuta di 1,1 punti percentuali rispetto al 2024, passando da 35,1% a 36,2% [MDR-T 80 j].

Tabella - Target Gender Diversity

Target	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Percentuale di donne dipendenti	40,0% al 2030	% di donne sul totale dei dipendenti	30,3% nel 2022	Non ci sono obiettivi intermedi

SEA non ha identificato un target per la formazione rilevante [MDR-T 81]. La formazione è comunque monitorata attraverso la rendicontazione delle ore, la misurazione della soddisfazione attraverso questionari redatti al termine di ogni attività formativa e, ove previsto, tramite test finali sulla qualità della docenza e l'apprendimento dei partecipanti [MDR-T 81 b; b ii].

L'offerta formativa di SEA ambisce a soddisfare la richiesta di "continuous learning" che le nuove generazioni ricercano per il loro sviluppo professionale e, al tempo stesso, l'aggiornamento professionale dei professionisti più senior [MDR-T 81 b ii].

Metriche [MDR-M]

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa [S1-6] [S1-6 50 a] [S1-6 RA 55]

Tabella - Informazioni sul numero di dipendenti in base al genere

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Totale dipendenti	947	1.672	0	0	2.619	893	1.649	0	0	2.542
Dipendenti a tempo indeterminato	926	1.658	0	0	2.584	887	1.644	0	0	2.531
Dipendenti a tempo determinato	21	14	0	0	35	6	5	0	0	11
Dipendenti a orario variabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Al 31.12.2025 le cessazioni di rapporti di lavoro sono state 84 (152 nel 2024). Il tasso di avvicendamento, calcolato come il totale dei dipendenti usciti nell'anno su totale dipendenti a fine periodo, è pari al 3,21% [S1-6 50 c] [MDR-M 77 a] contro il 5,98% del 2024 che è stato impattato maggiormente dal piano collettivo di accompagnamento alla pensione.

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

Paese	2025	2024
Italia	2.619	2.542

Caratteristiche dei lavoratori nella forza lavoro propria dell'impresa [S1-6] [S1-7]

L'organico dei lavoratori dipendenti e non dipendenti è espresso in headcount [S1-6 50 d; i; ii] [S1-7 55 b; i]. L'indicatore conteggia tutto il personale amministrato al 31.12.2025, comprese le cessioni dei dipendenti distaccati dell'ultimo giorno del mese che sono conteggiati nella società di appartenenza (distaccante) e non presso quella in cui operano (distaccataria). Sono esclusi i cessati dell'ultimo giorno del mese [MDR-M 77 a]. La forza lavoro del Gruppo SEA è anche composta da 164 lavoratori non dipendenti, tutti forniti dalle imprese che esercitano attività di somministrazione del personale [S1-7 55 a; c].

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale [S1-8]

Nel 2025 la percentuale dei dipendenti del Gruppo SEA coperti da contratti collettivi di lavoro e da rappresentanti dei lavoratori è del 100%, come per il 2024. Tutti i lavoratori svolgono le proprie attività in Italia [S1-8 60 a; 63 a]. Tutti i valori riportati sono conformi alla normativa in materia di lavoro e alla contrattazione collettiva applicabile [MDR-M 77 a].

Metriche della diversità [S1-9]

Tabella - Numero e percentuale dei dipendenti per fascia di età al 31.12.2025 [S1-9 66 b]

	2025		2024	
< 30 anni	260		211	
< 30 %	10%		8%	
30-50 anni	769		806	
30-50 %	29%		32%	
> 50 anni	1.590		1.525	
> 50 %	61%		60%	
Totale	2.619		2.542	

Tabella - Numero e percentuale dei dipendenti di alto livello dirigenziale per genere [S1-9 66 a]

	2025		2024	
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale
Donne	2	22%	2	22%
Uomini	7	78%	7	78%
Altro	0	0%	0	0%
Non comunicato	0	0%	0	0%
Totale dei dipendenti dell'alta dirigenza	9	100%	9	100%

Si considerano come membri dell'alta dirigenza il Comitato esecutivo e gli Amministratori Delegati delle società controllate [S1-9 RA 71] [MDR-M 77 a].

I dati relativi alle caratteristiche dei dipendenti in termini di diversità, come genere ed età, sono estratti dai sistemi informativi aziendali [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Salari adeguati [S1-10]

Il Gruppo fornisce un salario adeguato a tutti i dipendenti, in linea con quanto definito dal contratto collettivo nazionale di riferimento della rispettiva categoria di appartenenza, con l'eventuale supplemento derivante dalla contrattazione collettiva aziendale [69]. Vengono quindi applicate le normative in materia di lavoro e la rispettiva contrattazione collettiva [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Protezione sociale [S1-11]

SEA garantisce che tutti i dipendenti siano coperti da protezione sociale, sia tramite programmi pubblici che attraverso prestazioni offerte da SEA stessa, assicurando un sostegno adeguato in caso di perdita di reddito dovuto a eventi come malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento [74 a; b; c; d; e]. I dati dei dipendenti relativi alla dimensione di contribuzione INPS e INAIL sono estratti dai sistemi informativi aziendali [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Persone con disabilità [S1-12]

Al 31 dicembre 2025 risultano in forza 138 dipendenti appartenenti alle categorie protette (120 nel 2024) (ex Legge 68/99), di cui 3 pari al 5,3% dei dipendenti rientrano nelle categorie previste dall'articolo 18 della Legge 68/99 [S1-12 79; 80; RA 76] [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Metriche di formazione e sviluppo delle competenze [S1-13]

Tabella - Formazione e sviluppo delle competenze [S1-13 83 a; b]

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Percentuale dipendenti che hanno partecipato alle revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	35%	23%	0%	0%	28%	35%	23%	0%	0%	27%
N. medio di ore di formazione per dipendente	29,11	29,94	0	0	29,64	40,37	36,08	0	0	37,59

Nonostante il forte impegno dell'organizzazione nel garantire continuità e qualità ai percorsi di sviluppo, nell'ultimo periodo si registra una riduzione delle ore di formazione erogate sulle competenze trasversali. Questo andamento è legato principalmente agli intensi ritmi operativi che hanno caratterizzato il periodo interessato e che hanno richiesto una forte concentrazione delle persone sulle attività core. Rimane comunque invariata l'attenzione strategica di SEA verso la crescita delle competenze, con la volontà di recuperare e potenziare le iniziative formative nei periodi successivi.

È utilizzata una piattaforma dedicata per la gestione e il monitoraggio dei dipendenti coinvolti nella formazione e nelle revisioni periodiche [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Metriche di salute e sicurezza [S1-14]

Tabella - Salute e Sicurezza [S1-14 88 a; b; c; d; e]

	2025			2024		
	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa in base a prescrizioni giuridiche e/o norme od orientamenti riconosciuti	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	35	6	41	38	8	46
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	8,41	17,61	9,10	9,37	19,43	10,29
Numero di casi riguardanti malattie connesse al lavoro registrabili	0	0	0	0	0	0
Numero di giornate perse per infortuni sul lavoro e malattie professionali	1.344	101	1.445	1.161	159	1.320

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

Nel 2025 sono stati registrati 5 infortuni in meno del 2024, di cui 3 relativi ai dipendenti SEA. Questo risultato è coerente con i programmi messi in atto e con l'impegno del Gruppo per il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

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

Il numero di decessi di altri lavoratori che lavorano nei siti dell'impresa dovuti a infortuni sul lavoro e malattie professionali è pari a 0, come per il 2024 [88 b].

Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata [S1-15]

Tabella - Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno diritto a prendere congedi per motivi familiari e percentuale dei dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi per motivi familiari [S1-15 93 a; b]

	2025					2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Percentuale di dipendenti che ha diritto a prendere congedi per motivi familiari	100%	100%	0%	0%	100%	100%	100%	0%	0%	100%
Percentuale di dipendenti aventi diritto che ha usufruito di congedi per motivi familiari	26,08%	25,84%	0%	0%	25,93%	26,09%	26,08%	0%	0%	26,08%

Il diritto al congedo per motivi familiari è contemplato dalla normativa vigente, dal contratto collettivo nazionale e dalla contrattazione collettiva aziendale [S1-15 93 a]. Per il calcolo delle metriche sono stati considerati i congedi goduti e l'organico presente al 31.12.2025 [MDR-M 77 a]. Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale) [S1-16]

Il divario retributivo donna-uomo, noto anche come gender pay-gap, è pari a 7,77% (8,25% nel 2024) [97 a]. L'indicatore è calcolato come la media della retribuzione oraria lorda a partire dalle ore effettivamente lavorate dai dipendenti del Gruppo [97 c] [MDR-M 77 a]. La retribuzione comprende la remunerazione fissa e variabile, oltre che i benefit che l'azienda riconosce ai propri dipendenti. È stato utilizzato il valore del reddito complessivo per assicurare la coerenza e l'accuratezza dei risultati [97 c] [MDR-M 77 a].

Il rapporto tra la remunerazione totale annua della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la persona con il salario più elevato) si attesta a 13,48, in miglioramento rispetto al 17,56 registrato nel 2024 [S1-16 97 b].

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].

Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani [S1-17]

Il Gruppo non ha ricevuto denunce di lavoro relative ai diritti umani tra il personale proprio, né rivendicazioni per lavoro forzato o minorile, come per il 2024 [S1-17 104 a].

Nel 2025 i canali di segnalazione [MDR-M 77 a] hanno registrato 7 episodi riferiti a presunti comportamenti e linguaggi inappropriati verso collaboratori e colleghi, di cui 5 chiuse con riscontro al segnalante e 2 in corso di verifica; 19 segnalazioni relative a presunte discriminazioni in materia di gestione di turni e pause, di cui 17 chiuse con riscontro al segnalante e 2 in corso di verifica [S1-17 103 a; b; d]. In seguito a questi episodi non sono state imposte ammende, sanzioni né risarcimenti economici [S1-17 103 c]. Nessun caso è riconducibile ad incidenti, denunce o gravi impatti sui diritti umani. Nel 2024, le segnalazioni complessivamente ricevute sono state 5.

Le metriche non sono convalidate da un ente esterno diverso dalla società di revisione [MDR-M 77 b].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Strategia

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S2-SBM-3]

La gestione delle infrastrutture aeroportuali determina la presenza di cantieri di costruzione e manutenzione, gestiti da aziende terze, all'interno delle aree di sedime. SEA ha pertanto rilevato un impatto potenziale riguardante il possibile verificarsi di eventi infortunistici a danno dei lavoratori dei fornitori che operano nei sedimi aeroportuali per svolgere tali attività [SBM-3 11; 11 a; a ii].

Non sono stati identificati rischi o opportunità rilevanti, nell'ambito dell'analisi di materialità, per quanto concerne i lavoratori nella catena del valore.

In ragione di questo, il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) adottato da SEA è mirato anche a rilevare eventuali criticità e carenze negli ambienti di lavoro in cui agiscono questi operatori, al fine di promuovere misure preventive a tutela delle condizioni di salute e sicurezza [11 c].

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

Politiche [MDR-P]

Condizioni di lavoro nella catena del valore [MDR-P 65 a; b; c; d]

SEA ha adottato diverse politiche che fanno riferimento alla tutela delle condizioni di lavoro dei dipendenti di terzi a vario titolo presenti nel contesto aeroportuale. Il massimo livello responsabile dell'attuazione di tali politiche è rappresentato dall'AD.DG.

Con la Politica di acquisti sostenibili SEA si richiama ai principi internazionali sui diritti umani e i diritti fondamentali del lavoro promossi, tra gli altri, da ONU, ILO e OCSE e richiede che i propri fornitori garantiscano il rispetto dei medesimi principi nella gestione della propria attività aziendale e nei confronti della loro catena di fornitura. Non sono previsti particolari meccanismi di monitoraggio in quanto la quasi totalità dei fornitori critici ha sede in Italia e in EU [S2-1 16].

Nel Codice di Condotta dei Fornitori viene specificato che SEA integra, nelle proprie attività di procurement, la richiesta ai fornitori di sottoscrivere l'adesione ai principi fondamentali previsti dal Codice. Tra questi rientra l'impegno alla piena attuazione del principio di non discriminazione e alla garanzia di un ambiente di lavoro sicuro e salubre. SEA richiede inoltre che i fornitori rispettino tutte le norme europee e nazionali in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Il Codice raccomanda anche di assicurare un'adeguata formazione specifica al personale e, ove possibile, di adottare sistemi di gestione certificati. Viene ribadito, infine, che in nessun caso possa essere fatto ricorso al lavoro forzato, al lavoro minorile o a qualsiasi forma di sfruttamento illecito dei lavoratori [S2-1 15; 18].

La Politica per la salute e sicurezza richiama l'impegno di SEA alla selezione e al monitoraggio dei propri fornitori anche sulla base degli aspetti relativi a salute e sicurezza, oltre che al coordinamento e alla collaborazione con i fornitori stessi in merito alla gestione e risoluzione di eventuali situazioni di rischio che riguardino i loro lavoratori [S2-1 16].

Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti [S2-2]

SEA coinvolge i lavoratori delle imprese fornitrici di servizi di manutenzione e costruzione operanti all'interno dei sedimi aeroportuali in audit periodici svolti nei cantieri, durante i quali sono effettuate interviste dirette alle maestranze dell'appaltatore o del subappaltatore



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

[S2-2 22 a]. Tali verifiche sono effettuate presso i cantieri temporanei o mobili di lavori edili o di ingegneria la cui committenza è in capo a SEA, secondo le specifiche disciplinate dal titolo IV del D. Lgs. 81/08. Le modalità attraverso cui vengono condotti gli audit comprendono la verifica documentale, la raccolta di evidenze e le interviste dirette al personale presente, con il coinvolgimento del Responsabile Lavori, il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), i preposti e i lavoratori delle imprese esecutrici. Nella stesura del programma annuale degli audit e nella scelta di fornitori, appaltatori, terzi e cantieri da valutare, il Responsabile del SGSSL (RSGSSL) tiene conto degli esiti degli audit dell'anno precedente, delle non conformità ancora aperte, delle segnalazioni pervenute dalle varie funzioni responsabili, dai RLS e dagli Enti di controllo, degli output emersi dal riesame della direzione, della complessità, rilevanza e/o criticità dell'attività da verificare. La funzione interna responsabile dal punto di vista operativo è la Funzione Health and Safety at Work. In aggiunta, esiste un piano di verifiche operative sul campo denominate Safety Walk - che coinvolge anche le attività in appalto - durante le quali i lavoratori dell'appaltatore possono essere colloquiati direttamente o attraverso l'attivazione del preposto. Il dettaglio è fornito nei paragrafi successivi [S2-2 22 b; c].

Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni [S2-3]

SEA ha adottato presidi per la tutela dei lavoratori della filiera di fornitura, differenziati per fase di acquisto e tipologia di appalto. La verifica del Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) è obbligatoria per le gare strumentali e per l'Albo Fornitori SEA, estendendosi anche ai subappaltatori. Nei documenti di gara pubblica SEA opera in linea con il Codice Appalti, stabilendo il CCNL applicabile e stimando i costi della manodopera secondo la normativa vigente. Ove applicabili, sono previsti criteri premiali per offerte migliorative e clausole sociali per la tutela occupazionale. I costi della sicurezza sul lavoro interferenziali sono stimati da SEA, in qualità di stazione appaltante, e non sono ribassabili. Le condizioni generali di contratto impongono la regolarità nei pagamenti ai lavoratori, prevedendo ritenute e obblighi di trasparenza per l'appaltatore. SEA aderisce al Protocollo d'Intesa per la regolarità e sicurezza nel settore delle costruzioni e infrastrutture promosso dalla Prefettura di Milano [S2-3 25].

Per le società appaltatrici e subappaltatrici rappresenta un obbligo contrattuale segnalare eventuali situazioni di pericolo, incidenti o near miss occorsi durante lo svolgimento delle attività previste a contratto. Tale richiesta viene formalizzata nei contratti di fornitura di lavori e servizi.

Ogni lavoratore operante all'interno dei sedimi aeroportuali gestiti da SEA può segnalare incidenti e mancati incidenti al Responsabile, Preposto o RSGSSL/SPP compilando il modulo di near miss pubblicato sulla intranet aziendale o inviando una e-mail a sicurezzalavoro@seamilano.eu. Gli indicatori infortunistici sono monitorati costantemente come modalità di verifica dell'efficacia delle azioni intraprese [S2-3 27 a; b; d]. Come previsto dal Sistema di Gestione sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), anche i lavoratori dei fornitori operanti nei sedimi aeroportuali sono coinvolti in un dialogo con il Gruppo. In occasione di audit e monitoraggio interno tramite le Safety Walk viene ribadita ai lavoratori la possibilità di inviare segnalazioni attraverso i canali di comunicazione aziendali opportunamente predisposti (whistleblowing) [S2-3 27 c]. La segnalazione attiva un processo di gestione e analisi che inizia immediatamente dopo l'evento. Questo processo prevede l'analisi delle cause, l'individuazione delle misure correttive necessarie per prevenire il verificarsi di eventi simili e la verifica dell'efficacia delle azioni correttive adottate. La verifica dello stato di avanzamento e dell'efficacia delle azioni correttive implementate è in carico alle funzioni preposte [S2-2 22 e; S2-3 25].

SEA ritiene necessario sensibilizzare e incoraggiare le imprese terze a comunicare le situazioni pericolose, gli incidenti e mancati incidenti. Nessuna colpa o responsabilità è attribuita al personale che segnala in buona fede una situazione a rischio che porti al fermo delle attività, anche se tale azione dovesse risultare non necessaria [S2-3 28]. Oltre all'obbligo di segnalazione di questi eventi, nelle condizioni contrattuali SEA ha introdotto anche una "stop work policy" che prevede l'immediata sospensione dell'attività, in caso di pericolo, per le lavorazioni che espongono a rischi significativi.

Infine, la valutazione di efficacia degli audit si basa su: la verifica della conoscenza e della corretta applicazione delle norme; il rispetto delle misure di sicurezza e di coordinamento; la conoscenza delle regole di comportamento e delle procedure di SEA da parte delle maestranze. A fronte di situazioni non conformi SEA richiede l'attivazione di misure correttive e le evidenze documentali attestanti la correlata attuazione [S2-3 28].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Azioni [MDR-A]

AZIONI PER LA SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI DEI FORNITORI [MDR-A] [S2-4]

Come visto in precedenza SEA ha implementato diverse azioni per evitare di causare, o contribuire a causare, l'impatto negativo relativo alla salute e sicurezza dei lavoratori nell'ambito dei propri contratti di fornitura, servizi e lavori eseguiti presso i propri sedimi aeroportuali. Inoltre, SEA ha introdotto come parte integrante dei contratti d'appalto il documento "Condizioni Contrattuali HSE", che fornisce agli Appaltatori e ai loro Subappaltatori/Subcontraenti le informazioni essenziali sugli aspetti significativi in materia di salute, sicurezza e ambiente che gli stessi sono tenuti a rispettare nello svolgimento delle prestazioni contrattuali presso gli aeroporti SEA [S2-4 32 a; 35]. L'implementazione delle azioni correttive è invece in capo alle imprese appaltatrici [MDR-A 68 d] [S2-4 32 b].

Safety Walk presso i sedimi aeroportuali

SEA conduce ogni anno monitoraggi operativi volti a verificare le attività che possono generare impatti sulla salute e sicurezza dei terzi presenti negli ambienti di lavoro aeroportuali [68 a; b; c].

Questi controlli hanno l'obiettivo di accertare il rispetto dei regolamenti e delle norme comportamentali in materia di salute e sicurezza definite da SEA. Durante i monitoraggi vengono inoltre verificate le condizioni degli ambienti di lavoro: cartellonistica e segnaletica, presidi antincendio, condizioni igienico sanitarie e altri requisiti essenziali.

L'attività comprende anche il controllo del corretto utilizzo di DPI, attrezzature, mezzi e apprestamenti da parte del personale e delle imprese operanti in aeroporto. Particolare attenzione è dedicata alla gestione delle interferenze generate dalle attività in appalto, dai cantieri e dalla loro eventuale contemporaneità, in conformità al Titolo IV del D. Lgs. 81/08. Infine, viene verificata la corretta gestione degli spazi di cantiere: presenza di materiali o attrezzature non autorizzate, utilizzo e stoccaggio

di sostanze pericolose, nonché eventuali situazioni di abbandono di materiali che potrebbero compromettere la sicurezza.

Le Safety Walk si traducono nella conduzione di sopralluoghi operativi a cura del Sistema di Prevenzione e Protezione (SPP) e di altre funzioni aziendali [MDR-T 68 a] [S2-4 32 a; b; 33 b]. In totale nel 2025 sono state effettuate 1.500 Safety Walk, di cui 400 dedicate ai lavoratori di aziende terze operanti nei cantieri di sedime [MDR-A 68 e].

Gli audit interni e le Safety Walk sono gestiti dalla Funzione Health and Safety at Work, con il supporto di altre funzioni aziendali [S2-2 22 c]. Le informazioni ricavate contribuiscono alla verifica, da parte di SEA, del rispetto della normativa cogente, dei requisiti della ISO 45001 e dell'efficacia e mantenimento del SGSSL [S2-2 22; 22 a].

Health and Safety meeting

Anche in un'ottica di miglioramento della protezione della forza lavoro, nel 2025 è stata condotta una review con la leadership aziendale dei programmi e degli obiettivi di salute e sicurezza [68 a; b; c] [S2-4 32 a; b; 33 b]. Si rimanda al paragrafo "Azioni per salute e sicurezza" nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA per un approfondimento.

Audit presso cantieri di costruzione

Gli audit interni sono svolti da personale qualificato, interno o che opera per conto di SEA, al fine di valutare l'efficacia del Sistema di Gestione SSL, la conformità alle procedure e alle normative. È uno strumento di miglioramento continuo che monitora le prestazioni, identifica inefficienze o rischi e propone azioni correttive. La verifica riguarda aspetti di SSL [68 a; b; c]. Nel 2025 sono stati completati 2 audit presso i cantieri di costruzione [68 c; e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a] [S2-4 32 a; b; 33 b].

Audit presso cantieri di manutenzione

Nel 2025 sono stati completati 2 audit presso cantieri di manutenzione presenti nei sedimi aeroportuali [68



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

c; e]. L'obiettivo principale di tali audit è garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza, salute e ambiente, sia quelli contrattuali che normativi [68 a] [S2-4 32 a, b, 33 b]. Questi audit includono verifiche condotte anche attraverso interviste con i lavoratori di appaltatori, subappaltatori e partner commerciali. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a].

Per la valutazione dell'efficacia delle azioni realizzate, vengono richiesti gli indicatori infortunistici, così come accade per i temi di salute e sicurezza che riguardano i lavoratori della forza lavoro propria [S2-4 32 d; 33 a]. Il processo, l'approccio e gli interventi, comprese le risorse professionali interne del Gruppo SEA, sono descritti nel paragrafo "Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella

catena del valore di esprimere preoccupazioni" [S2-4 33 b; c; 35; 38].

Non sono stati segnalati né rilevati gravi problemi o incidenti in materia di diritti umani connessi ai lavoratori dei fornitori [S2-4 36].

Target [MDR-T]

Non sono stati identificati target rilevanti da divulgare sulla salute e sicurezza per i lavoratori dei fornitori [MDR-T 81], ma si rimanda al monitoraggio della Politica Salute e Sicurezza e delle azioni descritto nel paragrafo in S1 FORZA LAVORO PROPRIA [MDR-T 81 b; i; ii; 80 d].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

S3 COMUNITÀ INTERESSATE

Strategia

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S3-SBM-3 8]

L'esito dell'analisi di rilevanza ha individuato due impatti effettivi, uno negativo (emissioni acustiche) e uno positivo (impatto socio-economico) e non ha rilevato rischi o opportunità.

Emissioni acustiche

Il rumore aeronautico è generato nella catena del valore a valle tramite i rapporti commerciali che il Gruppo SEA intrattiene con le compagnie aeree e costituisce un impatto sistemico [SBM-3 9 b]. L'inquinamento acustico è regolato in Italia da una specifica normativa, che prevede che tra gli elementi caratterizzanti dell'impatto sul territorio vi siano mappe di rumore che determinano il perimetro territoriale e, di conseguenza, le comunità interessate dal rumore degli aerei [SBM-3 10], costituite dai comuni immediatamente limitrofi ai due scali.

L'approccio alla gestione degli impatti acustici di SEA è definito per garantire un equilibrio tra lo sviluppo del traffico aereo e la tutela delle comunità locali, mantenendo l'impronta acustica entro i livelli stabiliti e promuovendo misure di mitigazione efficaci. Per l'aeroporto di Malpensa, le comunità interessate dall'impatto acustico si trovano nella Provincia di Varese. Il sedime aeroportuale si estende nei comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino ma, soprattutto in considerazione delle rotte di atterraggio e decollo, anche altri comuni delle province di Varese, Novara e Milano sono soggetti al rumore di origine aeronautica. Per quanto riguarda lo scalo di Linate, l'impatto acustico è significativo per i tre comuni in cui si trova l'aeroporto - Peschiera Borromeo, Segrate e Milano - così come per i comuni di San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone [SBM-3 9 a; a i].

Impatto socio-economico

Le comunità e le imprese che vivono e operano nelle aree limitrofe agli aeroporti di Milano sono positivamente influenzate, in termini socio-economici, dall'elevata connettività aerea e accessibilità territoriale (ovvero

la possibilità, per passeggeri e merci di spostarsi, con tempi e costi adeguati, tra il territorio direttamente servito dall'infrastruttura e il più alto numero di destinazioni a livello nazionale e internazionale) generata da questi ultimi [SBM-3 9 a; a i].

Gli aeroporti di Malpensa e Linate generano impatti diretti, indiretti, indotti e catalitici. Gli scali contribuiscono all'occupazione e alla creazione di valore ospitando attività economiche all'interno dei loro sedimi. Queste attività, a loro volta, attivano le loro filiere di fornitura, stimolando l'aumento della domanda aggregata derivante dai salari dei lavoratori impiegati negli scali e, infine, alimentando dinamiche economiche più ampie attraverso l'integrazione dei territori serviti nelle filiere globali di beni e servizi.

Per quanto riguarda gli impatti del sistema aeroportuale di SEA nel 2025 si sono avute ricadute complessive quantificabili in €19,2 mld in termini di valore della produzione, cui ha corrisposto l'attivazione di circa 77,9 mila posizioni lavorative, concentrate soprattutto nel territorio Lombardo. Malpensa conta all'interno del proprio sedime 535 unità produttive e ha complessivamente contribuito alla generazione di €13,5 mld di valore della produzione e all'attivazione di 48,8 mila posti di lavoro. A Linate sono state censite 342 unità produttive e lo scalo ha contribuito alla generazione di €5,7 mld di valore della produzione e all'attivazione di 29,1 mila posti di lavoro.

La connettività globale degli aeroporti favorisce il commercio internazionale e il turismo, ampliando l'area territoriale che beneficia dei relativi impatti socio-economici. Il flusso di merci che transita negli scali ha un impatto significativo sulle esportazioni nazionali, in particolare nei settori della moda, della meccanica e dell'arredamento. L'ingresso di milioni di turisti attraverso i gate aeroportuali milanesi porta benefici economici ad una vasta porzione del Nord Ovest italiano, contribuendo in modo sostanziale all'occupazione nel settore turistico (ristorazione, trasporti, vendita al dettaglio, ecc.).

Malpensa nel 2025 ha gestito flussi di import-export per €60,7 mld, pari al 4,9% del commercio estero italiano, ed ha accolto 8,5 mln di visitatori (7,5 mln internazionali). Linate invece ha veicolato 2,9 mln di turisti. La dimensione economica degli afflussi turistici si è stimata essere pari a circa €9,8 mld a Malpensa e oltre €1,8 mld a Linate [SBM-3 9 c].

Gli aeroporti di Malpensa e Linate svolgono quindi un



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

ruolo fondamentale nel catalizzare i processi economici dei territori appartenenti alla loro catchment area. Oltre all'impatto legato alle dinamiche turistiche e al commercio internazionale riguarda, seppur in misura più contenuta, anche le dinamiche insediative delle imprese nei territori limitrofi agli scali. Le comunità che traggono vantaggio da queste dinamiche sono, in ordine di importanza: le province di Milano e Varese, il territorio della Regione Lombardia, il Nord Ovest italiano. Alcuni effetti, seppur con minore intensità, si estendono anche alle regioni del Nord-Est, dell'Emilia-Romagna e della Toscana [SBM-3 9 a; a i; a ii].

Politiche [MDR-P]

EMISSIONI ACUSTICHE

Politica Ambientale ed Energetica [MDR-P] [S3-1]

La Politica Ambientale ed Energetica di SEA si pone l'obiettivo di rendere più sostenibili i diversi impatti prodotti dalle sue attività comprese le emissioni acustiche. Nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia del Gruppo SEA, la Politica, descritta approfonditamente nel paragrafo dedicato in E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI, stabilisce il monitoraggio e la verifica delle emissioni acustiche [MDR-P 65 a], riguardando tutte le comunità interessate dall'impatto del rumore. Infatti, si propone un elevato livello di ascolto con un ampio spettro di interlocutori esterni, utili a garantire la sostenibilità ambientale e il rispetto della conformità ai requisiti normativi [S3-1 14]. Il massimo livello dirigenziale del Gruppo SEA responsabile per l'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

Politica di sviluppo del traffico sull'aeroporto di Malpensa [MDR-P] [S3-1]

Il Gruppo SEA, al fine di perseguire una strategia orientata ad uno sviluppo costante della connettività dello scalo di Malpensa ha pubblicato una Politica di sviluppo del traffico [MDR-P 65 a; b] [S3-1 14], disponibile sul

sito del Gruppo [MDR-P 65 f]. La Politica contribuisce al raggiungimento di target di sviluppo di mercato coerenti alla strategia di crescita complessiva del Gruppo, anche alla luce di quanto indicato dal Piano Nazionale degli Aeroporti [MDR-P 65 a]. Lavorando a stretto contatto con le compagnie aeree e altri stakeholder, SEA mira a generare un'offerta di connettività aerea diretta che risponda al meglio alle esigenze del territorio di riferimento [MDR-A 68 b; e].

SEA si impegna a garantire una concorrenza leale tra le compagnie aeree operanti nei propri aeroporti e, qualora ritenuto opportuno, predispone piani di incentivo allo sviluppo e alla promozione di rotte e frequenze in modo equo, trasparente e non discriminatorio, in linea con la normativa europea e nazionale vigente [MDR-A 65 a]. Il massimo livello dirigenziale del Gruppo SEA responsabile per l'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

Politiche di dialogo con le comunità interessate

SEA si impegna a un approccio manageriale che risponda alle esigenze degli stakeholder e del contesto di riferimento, integrandole con le proprie necessità di sviluppo [S3-1 16 b]. Per questo motivo, si avvale anche del Codice Etico, descritto dettagliatamente in G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, per regolare l'approccio ai diritti umani seguendo i principi, i modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S3-1 14] e per sancire l'impegno al rispetto dei diritti di ogni stakeholder con cui entra in relazione [S3-1 16; a; b; 17].

Nel 2025 non sono stati segnalati casi di inosservanza dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, della dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro o delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali, che coinvolgono le comunità interessate [S3-1 17]. In caso di impatti sui diritti umani, il canale di whistleblowing è accessibile anche a terzi per l'invio delle segnalazioni [S3-1 16 c]. Il Gruppo SEA nel 2025 ha integrato, all'interno del Codice Etico, specifici principi che sanciscono i propri impegni nelle relazioni con le comunità locali [MDR-P 65].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE IN MERITO AGLI IMPATTI [S3-2]

Emissioni Acustiche

La gestione del rumore aeroportuale rappresenta per il Gruppo SEA un ambito di particolare rilievo, affrontato attraverso un costante dialogo con le amministrazioni locali. Come previsto dalla normativa di settore in entrambi gli aeroporti, la governance del tema è affidata alla Commissione Aeroportuale per la gestione del rumore, presieduta da ENAC e composta da tutti i comuni interessati da determinati livelli di rumore [S3-2 21].

SEA gestisce il rumore seguendo i principi del balanced approach definito dall'ICAO e regolato da specifica normativa europea. In questo quadro, al gestore aeroportuale è affidata la responsabilità di elaborare la mappa acustica, che descrive la situazione del rumore generato dal traffico aereo, e i relativi piani d'azione.

Per favorire la partecipazione del pubblico, SEA pubblica sul proprio sito le sintesi non tecniche dei piani d'azione e mette a disposizione canali per inviare osservazioni e contributi, garantendo il coinvolgimento di cittadini ed enti interessati durante l'intero processo. A questo impegno si affiancano iniziative specifiche rivolte agli amministratori pubblici e ai residenti dei comuni limitrofi, con l'obiettivo di sensibilizzare sul rischio connesso al proliferare di nuove costruzioni in aree prossime agli scali, in modo da prevenire l'aumento dell'esposizione al rumore [S3-2 21; a].

Il dialogo con gli enti locali non si limita alle fasi di pianificazione, ma prosegue in modo continuo per monitorare l'attuazione delle misure previste dai piani di azione. Questo confronto costante consente di trovare soluzioni condivise che rendano sostenibile la convivenza tra lo scalo e le comunità circostanti [S3-2 21 b].

L'efficacia delle attività di coinvolgimento viene valutata nell'ambito della Commissione Aeroportuale, che vede la partecipazione diretta dei rappresentanti territoriali [S3-2 21 d]. Sul piano organizzativo, la responsabilità

operativa di assicurare che tali processi di coinvolgimento siano realizzati e che i relativi esiti orientino l'approccio del gestore aeroportuale è attribuita all'AD.DG [S3-2 21 c].

Impatto socio-economico

Le iniziative di sviluppo del traffico, in particolare quello di Malpensa, finalizzate a incrementare l'impatto economico generato dagli aeroporti, non prevedono il coinvolgimento delle comunità interessate [S3-2 24].

PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI [S3-3]

Emissioni Acustiche

Dal 2001, il Gruppo SEA assicura il monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Linate e Malpensa attraverso il tracciamento delle emissioni degli scali, in ottemperanza alla vigente normativa nazionale. Inoltre, classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

- ZONA A: l'indice LVA è compreso fra 60 e 65 dB(A). In questa fascia non sono previste limitazioni;
- ZONA B: l'indice LVA è compreso fra 65 e 75 dB(A). In questa fascia possono essere insediate attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, del terziario e assimilate;
- ZONA C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A) prodotto esclusivamente dalle attività funzionalmente connesse all'infrastruttura aeroportuale [S3-4 32 d].

SEA opera in ottemperanza a pareri, approvazioni e autorizzazioni che specificano i limiti degli impatti sull'ambiente e sul territorio, incluse sulle popolazioni circostanti. Nel caso del rumore, SEA pubblica mensilmente sul proprio sito web l'andamento dei livelli acustici rilevati dalle centraline di monitoraggio e annualmente l'esito delle valutazioni previste dalle norme vigenti. Se la



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

segnalazione evidenzia impatti non previsti o non conformi alle autorizzazioni ambientali, si attivano i procedimenti specifici previsti dalle norme. In questo caso, il Gruppo SEA attiva le azioni di rimedio e il confronto con gli enti competenti che definiscono il relativo monitoraggio [S3-3 27 a].

Sono vigenti target per valutare l'efficacia degli interventi al fine di contenere l'impronta acustica degli aeroporti [S3-4 32 d]. Il dato acustico delle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico che, grazie ai tracciati radar dei singoli voli forniti da ENAV, permette di distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web corporate³¹ [S3-4 33 c]. I dati delle centraline confermano che il rumore nel 2025 è sostanzialmente costante rispetto al 2024.

Tramite la casella postale elettronica segnalazioniamientali@seamilano.eu qualsiasi soggetto può segnalare anomalie, disturbi e impatti ritenuti eccessivi [S3-3 27 b]. La possibilità di utilizzarla è indicata nella pagina web dedicata ai temi della sostenibilità ambientale del sito web SEA [S3-3 27 c]. Anche altre comunicazioni a tema ambientale provenienti da altri canali quali e-mail, PEC, commenti sui canali social vengono ricondotte alla procedura di gestione della casella postale elettronica dedicata alle segnalazioni ambientali [S3-3 27 b]. Le informazioni personali fornite tramite le segnalazioni sono gestite in conformità alle regole di tutela della privacy vigenti [S3-3 28]. In base alle procedure del Sistema di Gestione Ambientale, SEA è tenuta a rispondere entro 45 giorni. Il numero di segnalazioni e la rispondenza a quanto previsto dalla procedura è verificato tramite gli audit [S3-3 27 d].

Nelle occasioni di confronto con gli enti in cui vengono portate a conoscenza segnalazioni, richieste, lamentele su tematiche ambientali, il Gruppo SEA si premura di specificare l'esistenza del canale dedicato e le modalità del suo funzionamento, al fine di garantire che il maggior numero di segnalazioni sia gestito conformemente alle procedure in atto [S3-3 28].

È inoltre attiva la Commissione Aeroportuale che agisce anche come organo di consultazione tra i diversi stakeholder presenti nel territorio intorno agli aeroporti di Milano Linate e Malpensa [S3-4 38].

Azioni [MDR-A]

EMISSIONI ACUSTICHE [MDR-A] [S3-4]

Il traffico passeggeri e la connettività aerea sono stati favoriti dall'intensificazione dei collegamenti verso i principali mercati grazie a diverse azioni di sviluppo del traffico implementate da Gruppo SEA nel 2024 [MDR-A 68 a, c] [S3-4 32 c].

Revisione delle SID

Presso Malpensa e i relativi vettori aeroportuali [MDR-A 68 b], durante il 2024 [MDR-A 68 c] il Gruppo SEA ha avviato e completato [MDR-A 68 c; e] la revisione delle rotte di decollo "SID" (Standard Instrument Departure) [MDR-A 68 a]. L'approvazione finale delle SID sperimentate è avvenuta per i decolli a sud a seguito di un confronto con le amministrazioni interessate e ulteriormente rimandata per i decolli del quadrante nord-ovest per la richiesta di ulteriori confronti. I risultati, che hanno evidenziato un generale effetto positivo in termini di riduzione dell'esposizione delle popolazioni ai livelli più elevati di rumore, sono stati presentati alla Commissione Aeroportuale [MDR-A 68 e].

Nel 2025 sono state assegnate spese operative pari a €56.000 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 non sono state pianificate spese operative [MDR-A 69 c].

Definizione di interventi di mitigazione presso i ricettori

È stata completata la mappatura dei ricettori coinvolti dai vettori di Malpensa e Linate [MDR-A 68 b], verificando per quali risulterebbe necessario realizzare interventi diretti di mitigazione nell'ambito del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore Aeroportuale che SEA svilupperà tra il 2026 e il 2031 per Malpensa. L'assenza di superamenti della zonizzazione per Linate non rende necessario procedere con la sua predisposizione, né definire interventi sui ricettori [MDR-A 68 a; e].

Nel 2025 non sono state impiegate risorse finanziarie per questa azione né è previsto a piano un impiego per questa azione. A Bilancio è stato accantonato un fondo pari a € 2.381.000 per eventuali interventi di mitigazione che SEA dovrà realizzare [MDR-A 69].

³¹ Rumore | SEA Corporate



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Sistema di verifica del rispetto delle rotte

È stato aggiornato il sistema di controllo e gestione della rete di monitoraggio acustico dell'aeroporto di Malpensa [MDR-A 68 b] con uno specifico modulo che consente di verificare il rispetto delle rotte di decollo, al fine di attenuare il disturbo causato dal rumore sulla comunità nei dintorni. Il sistema è stato attivato a settembre 2025 e il suo funzionamento è sistematico [MDR-A 68 a, e].

Nel 2025 il Gruppo SEA ha sostenuto spese operative per €18.000 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 il Gruppo SEA ha pianificato spese operative pari a €18.000 [MDR-A 69 c].

Phase-out degli aeromobili più rumorosi

Nell'ambito del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore Aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa [MDR-A 68 b], dal 2026 [MDR-A 68 c] è pianificata l'adozione di restrizioni operative per determinate categorie di aeromobili particolarmente rumorosi nel periodo notturno abbattendo l'esposizione al rumore [MDR-A 68 a]. A tale scopo SEA ha avviato la predisposizione della documentazione richiesta dalla normativa europea per l'introduzione di restrizioni operative legate al rumore negli aeroporti completata a febbraio 2026 [MDR-A 68 e].

Nel 2025 sono state assegnate spese operative pari €120.300 [MDR-A 69 b]. Nel 2026 le spese operative assegnate a questa azione sono pari a €50.000 [MDR-A 69 c].

Green charges

Nell'ambito del nuovo periodo regolatorio coerente con il Contratto di Programma, che ha durata fino al 2028 [MDR-A 68 c], sono state proposte delle tariffe aeroportuali di Linate e Malpensa in funzione dei livelli di emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici, che tengano conto anche dell'orario notturno o diurno.

Le nuove tariffe, denominate Green Charges, prevedono quattro componenti integrate. Anzitutto, un elemento commisurato al peso dell'aeromobile, applicato in modo uniforme senza distinzioni per fasce o tipologie di traffico. A questo si aggiunge un premio o una penalizzazione in funzione del livello di rumorosità del velivolo, così da favorire gli aeromobili più silenziosi. È inoltre prevista una maggiorazione notturna, introdotta come correttivo per contenere gli impatti acustici nelle ore più sensibili. Infine, viene applicata una componente tariffaria legata alle emissioni di NO_x, che incentiva tecnologie e pratiche operative a minore impatto ambientale. Nel

loro insieme, le Green Charges orientano il rinnovo delle flotte verso aeromobili più sostenibili, in coerenza con la Politica Ambientale del Gruppo [MDR A 68 a, b] [S3-4 33 b].

Le Green Charges sono state applicate a partire dal 1° luglio 2025 [MDR-A 68 e].

Al momento non è possibile prevedere a quanto ammonteranno le spese per l'azione [MDR-A 69 a].

IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

Sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali [MDR-A] [S3-4]

Nel 2025 il sistema aeroportuale milanese ha consolidato il suo ruolo di motore dello sviluppo socio-economico della Lombardia e del Nord Italia, garantendo una connettività aerea di elevata qualità. In particolare, lo scalo di Malpensa ha ampliato il suo ventaglio di destinazioni rispetto all'anno precedente, passando da 198 a 204, a fronte di 84 compagnie aeree operanti. Più di un quarto delle destinazioni (27,5%, pari a 56 tratte) è costituito da voli a lungo raggio, di cui 53 esclusivi nel Nord-Ovest Italia. Grazie a voli diretti verso 82 Paesi, Malpensa si posiziona tra i primi 10 aeroporti al mondo per estensione geografica della rete. Inoltre, nel 2025 Malpensa è risultato il primo aeroporto in Europa per crescita nella sua categoria (mega airports con 25-40 milioni di passeggeri) [MDR-A 68 a, c] [S3-4 32 c].

Malpensa

Nel 2025 da Malpensa sono transitati 31,2 milioni di passeggeri (+9% vs. 2024). Per le destinazioni di breve e medio raggio l'aumento dell'attività dei vettori low cost ha riguardato sia l'apertura di nuovi collegamenti, sia l'aumento di frequenze di collegamento su destinazioni già servite [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c]. Tra le varie azioni realizzate:

- easyJet ha avviato collegamenti verso Parigi Orly, Amburgo e Düsseldorf e incrementato le frequenze su Keflavík e Sharm el-Sheikh;
- Ryanair ha attivato Pescara, Bratislava, Göteborg, Madeira e Plovdiv;
- Wizz Air ha potenziato Chişinău e Varsavia, oltre ad attivare nuovi collegamenti su Siviglia, Alicante, Glasgow e Braşov;
- alcuni vettori legacy hanno avviato nuove destinazioni o incrementato frequenze nel corso dell'anno



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

(Condor su Francoforte, MedSky su Tripoli, Croatia Airlines su Zagabria e Transavia su Parigi Orly);

- le frequenze incrementali di Cathay Pacific su Hong Kong, di LATAM su San Paolo, di Emirates su Dubai e di Etihad su Abu Dhabi hanno favorito il traffico passeggeri sul segmento long haul. Il portafoglio di destinazioni di lungo raggio è stato arricchito dai nuovi collegamenti diretti con Philadelphia (American Airlines), Boston (Delta Air Lines), Shanghai (China Eastern Airlines) e Hanoi (Vietnam Airlines) [68 a; b] [S3-4 32 c].

Linate

Nel 2025 sono transitati 11,1 milioni di passeggeri (+5% vs. 2024). Tra le principali novità rispetto all'anno precedente si segnalano gli effetti derivanti dalla nuova configurazione societaria di ITA Airways, principale vettore operante nello scalo [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c].

Questi cambiamenti hanno determinato un riassetto delle quote di mercato tra i vettori e una maggiore diversificazione dell'offerta di destinazioni operate da Linate, con l'attivazione di nuovi collegamenti internazionali da parte di easyJet (Lisbona, Edimburgo e Manchester). Il segmento domestico si è pertanto attestato al 43% del totale dei passeggeri gestiti (-10% vs 2024). La quota di traffico internazionale ha registrato un incremento di pari valore [68 a; b] [S3-4 32 c].

Cargo

Nel 2025 il comparto ha gestito complessivamente 759 mila tonnellate di merce (+4%). Risultato conseguito con il contributo sia del segmento all-cargo (voli dedicati esclusivamente al trasporto di merci, che includono traffico espresso e freighter), sia del segmento belly (merce trasportata su voli passeggeri). Si è osservato un diverso mix di traffico con la riduzione del segmento express e la conseguente crescita dei vettori freighter. Risulta rilevante segnalare la crescita (+17%) dei volumi trasportati da aeromobili belly, favorita dallo sviluppo dei collegamenti long haul. Nel 2025 nuovi operatori (tra cui Camex e GeoSky) hanno avviato le proprie attività a Malpensa. A livello nazionale la quota di mercato³² delle merci movimentate da e verso gli aeroporti gestiti da SEA è risultata pari al 63% del totale del trasportato via aerea [MDR-A 68 a; c] [S3-4 32 c].

Target [MDR-T]

EMISSIONI ACUSTICHE [MDR-T] [S3-5]

In accordo con quanto previsto dalla Politica Ambientale, il mantenimento dell'impronta acustica dentro i confini della zonizzazione aeroportuale, anche in presenza di un aumento del traffico, è una forma di gestione responsabile dell'impatto generato dal rumore [MDR-T 80 a].

³² Fonte | Assaeroporti/Aeroporti2030: quota di mercato calcolata sulla base dei dati di traffico progressivi a dicembre 2025



La zonizzazione rappresenta il limite di rumore a cui devono attenersi gli aeroporti [MDR-T 80 c] ed è definita da una curva di rumore il cui perimetro esterno corrisponde ai 60 dB LVA [MDR-T 80 b]. Per rispettare la zonizzazione come limite acustico, è necessario che l'area impattata dal rumore calcolata annualmente non superi la curva. I target sono determinati sulla base delle analisi condotte da ARPA [MDR-T 80 f] con un modello di calcolo che ha considerato i livelli di rumore per Malpensa nel periodo 2015-2018, mentre per Linate il 2008 [MDR-T 80 g].

Target di Malpensa	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Unità di misura [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Rispetto della zonizzazione acustica definita sulla base dell'impronta acustica del 2018	60 al 2035	Decibel dB(A) LVA	Zonizzazione definita dalla curva di rumore con traffico di Malpensa relativo al 2018	Non ci sono obiettivi intermedi

Target di Linate	Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]	Unità di misura [MDR-T 80 b]	Baseline [MDR-T 80 d]	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]
Rispetto della zonizzazione acustica definita sulla base dell'impronta acustica del 2008	60 al 2030	Decibel dB(A) LVA	Zonizzazione definita dalla curva di rumore con traffico di Linate relativo al 2008	Non ci sono obiettivi intermedi

*LVA: Livello di Valutazione del rumore aeroportuale

I target di limite della zonizzazione sono stati definiti dalla Commissione Aeroportuale con il contributo degli Enti locali che partecipano ai lavori [MDR-T 80 i] [S3-5 42 a]. In occasione della valutazione dei target, la Commissione è aggiornata in merito alle attività volte al rispetto dei limiti ed è informata in caso di superamento [S3-5 42 b]. SEA svolge un'analisi finalizzata alla rendicontazione annuale sui target che permette di identificare gli eventuali scostamenti, analizzarne le cause e di confrontarsi sulle misure di mitigazione in essere o aggiuntive [S3-5 42 c]. Nonostante il target preveda il rispetto dei limiti di rumore entro il 2035, nel 2025 è stato confermato il dato del 2024 che vede in alcune aree del territorio intorno a Malpensa esuberanti del limite di zonizzazione. SEA, come previsto dalla normativa di settore (DM 29/11/2000), a maggio 2025 ha comunicato agli enti interessati (MASE, Regione Lombardia e Comuni interessati) il superamento dei limiti di zonizzazione iniziando l'iter per il risanamento acustico. SEA, come previsto dalla legge, ha l'obbligo di predisporre un Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR) che conterrà tutte le misure per la mitigazione del rumore. La consegna del PCAR è prevista entro maggio 2026. Seguirà poi l'iter autorizzativo da parte del MASE e l'attivazione delle azioni di risanamento entro 6 anni dall'approvazione del Piano. Il nuovo target per il risanamento dei superamenti dei limiti di rumore è quindi previsto per il 2031. Per Linate il riesame ha mostrato che i target hanno un andamento stabile e sono rispettati [MDR-T 80 j].

IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

Il Gruppo non ha fissato target specifici sulle ricadute socio-economiche degli aeroporti gestiti da SEA in quanto sono dipendenti dalle performance finanziarie e non-finanziarie su cui si focalizza la gestione del Gruppo [MDR-T 72]. Al fine di incrementare l'affluenza agli aeroporti e sviluppare la connettività, le azioni di sviluppo sono periodicamente monitorate dall'Executive Committee e dal Management Committee, entrambi guidati dall'AD.DG [MDR-T 81]. L'efficacia delle azioni viene monitorata attraverso valutazioni integrate sull'andamento degli aeroporti, considerando gli aspetti operativi, infrastrutturali, commerciali ed economico-finanziari. Questo include l'analisi dell'efficacia delle azioni di business intraprese e l'individuazione di eventuali azioni migliorative da attuare [S3-4 32 d].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Metriche [MDR-M]

EMISSIONI ACUSTICHE

Indice LVA - Livello di Valutazione del Rumore (Entity-specific)

L'indice LVA annuale descrive l'esposizione media al rumore, espressa in decibel, rispetto al totale delle operazioni aeree misurata in aree specifiche durante l'intero anno di riferimento.

Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale corrisponda al Livello di Valutazione del Rumore Aeroportuale (LVA). L'indice LVA annuale descrive l'esposizione media al rumore, espressa in decibel, rispetto al totale delle operazioni aeree misurata in aree specifiche durante l'intero anno di riferimento. In conformità alla normativa, la metodologia di calcolo prende in considerazione i livelli di traffico dei 21 giorni con il maggior volume di traffico, distribuiti nelle tre settimane di punta (primaverile, estiva e invernale) dei tre quadrimestri dell'anno. Inoltre, prevede anche una penalizzazione nel caso in cui l'evento sonoro avvenga nel periodo notturno (fascia oraria 23-06) [MDR-M 77 a]. La valutazione del rispetto dei limiti previsti dalla normativa è effettuata ogni anno da ARPA Lombardia, l'ente preposto alla verifica e al rispetto dei requisiti per il monitoraggio del rumore aeroportuale, che elabora le curve di impatto LVA [MDR-M 77 b].

Linate

Postazione	Limite	2025	2024
		LVA medio annuale [dB(A)]	LVA medio annuale [dB(A)]
San Donato - Bolgiano	60<LVA<65	60,5	60,5
Segrate - Novegro	60<LVA<65	57,5	57,5
Segrate - Nuovo Municipio	LVA < 60	50,0	50,5
Segrate - Redecesio	60<LVA<65	59,0	59,0

Malpensa

Postazione	Limite	2025	2024
		LVA medio annuale [dB(A)]	LVA medio annuale [dB(A)]
Arsago Seprio - Cimitero	LVA < 60	58,5	57,5
Casorate Sempione - Cimitero	LVA < 60	54,0	53,5
Casorate Sempione - Monte Rosa	60<LVA<65	61,0	60,0
Ferno - Moncucco	LVA < 60	59,0	58,5
Lonate Pozzolo - Cimitero	60<LVA<65	63,5	63,5
Lonate Pozzolo - S. Savina	60<LVA<65	65,0	65,5
Somma Lombardo - Cabagaggio	LVA < 60	58,5	59,0
Somma Lombardo - Maddalena	LVA < 60	56,3	58,0
Somma Lombardo - Magazzino	LVA < 60	58,0	58,0
Somma Lombardo - Rodari	LVA < 60	56,0	54,0

IMPATTO SOCIO-ECONOMICO

La stima dell'impatto socio-economico degli aeroporti milanesi quantifica il contributo complessivo degli scali all'economia del territorio. La valutazione è realizzata annualmente per conto di SEA dall'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School [MDR A 77 b] e considera sia l'ecosistema aeroportuale sia gli attori territoriali per i quali l'aeroporto funge da catalizzatore.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Sono stati identificati due indicatori chiave (entity specific):

- il valore della produzione rappresenta la stima del totale dei beni e servizi generati in un periodo, misurando l'attività economica complessiva attivata dalla value chain aeroportuale e dagli operatori del territorio collegati all'aeroporto;
- l'occupazione attivata è espressa in equivalenti a tempo pieno (FTE) e stima le unità di lavoro necessarie a sostenere la produzione generata sia all'interno degli scali sia nel tessuto economico circostante.

L'approccio metodologico integra le analisi di impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico, in coerenza con la letteratura economica su infrastrutture e reti di trasporto. L'obiettivo è determinare le ricadute generate o attivate dall'aeroporto.

L'occupazione è stimata a partire dal numero di tesserini aeroportuali rilasciati da ENAC, dalla dimensione media delle unità operanti nei sedimi desunta dai registri camerali e da un modello predittivo basato su dati ISTAT. Il valore della produzione per addetto è stimato tramite un modello econometrico fondato su serie statistiche ISTAT. Gli effetti lungo la catena di fornitura e quelli derivanti dalla spesa dei lavoratori sono quantificati attraverso una rielaborazione dei coefficienti delle Tavole Risorse/Impieghi di ISTAT, così da cogliere la propagazione della spesa nel resto dell'economia. La componente commerciale è analizzata utilizzando i dati ufficiali di ISTAT, Statistiche del Commercio, per valutare il ruolo dell'aeroporto nell'abilitare scambi e flussi economici oltre il perimetro operativo diretto. Il numero di turisti è stimato a partire dai passeggeri in arrivo e da indagini di settore della Regione Lombardia; la permanenza media è ricavata da survey regionali; il livello medio di spesa per notte è stimato tramite indagini condotte in aeroporto. La combinazione di questi elementi permette di misurare il contributo dell'incoming turistico generato dagli scali. La componente insediativa, ossia l'incremento delle imprese ad alto valore aggiunto nelle aree prossime agli scali, è stimato tramite indagini ISTAT e consultazione dei registri camerali. Il valore della produzione e l'occupazione associate a tali insediamenti sono ottenuti con un modello econometrico [MDR MA 77 a].

L'esito della misurazione restituisce il valore della produzione e l'occupazione attivati complessivamente dagli scali, distinguendo le diverse componenti di impatto. I risultati consentono il monitoraggio delle dinamiche economiche e occupazionali connesse al sistema aeroportuale milanese [MDR-M 77 a].

Impatto socio-economico di Malpensa

	Valore della produzione (mln €)		Occupazione	
	2025	2024	2025	2024
Impatto diretto	7.255	6.210	23.407	21.627
Impatto indiretto	2.692	2.209	14.439	13.307
Impatto indotto	3.571	2.914	10.985	10.072
Impatto catalitico	28.872	27.258	245.026	197.350
<i>di cui: Turismo</i>	<i>9.813</i>	<i>6.939</i>	<i>173.220</i>	<i>122.473</i>
<i>di cui: Commercio Internazionale</i>	<i>18.042</i>	<i>19.200</i>	<i>61.523</i>	<i>64.594</i>
<i>di cui: Localizzazione</i>	<i>1.017</i>	<i>1.119</i>	<i>10.283</i>	<i>10.283</i>
Impatto totale	42.390	38.591	293.857	242.356

Impatto socio-economico di Linate

	Valore della produzione (mln €)		Occupazione	
	2025	2024	2025	2024
Impatto diretto	3.034	3.014	13.980	13.657
Impatto indiretto	1.126	1.072	8.624	8.404
Impatto indotto	1.494	1.414	6.561	6.361
Impatto catalitico (turistico)	1.818	1.506	32.193	26.671
Impatto totale	7.472	7.006	61.358	55.093



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Strategia

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE [S4-SBM-3]

Le tematiche di sostenibilità rilevanti legate ai consumatori e agli utilizzatori finali coinvolgono i passeggeri in transito negli scali aeroportuali di Linate e Malpensa, inclusi i passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che necessitano di assistenza speciale [SBM-3 10; a]. La generazione di impatti positivi da parte di SEA deriva dalle azioni necessarie a gestire le infrastrutture aeroportuali, garantendo l'efficienza, la sicurezza e la qualità dei servizi offerti.

Un comitato, presieduto da SEA e composto da ENAC, compagnie aeree e operatori aeroportuali, si occupa della condivisione delle performance dei servizi e contribuisce alla definizione del piano di miglioramento continuo. Il processo sottostante al Sistema di Gestione della Qualità di SEA assicura la raccolta, il monitoraggio e l'attuazione di iniziative di miglioramento per i passeggeri. Si trovano maggiori dettagli nei paragrafi che trattano le azioni per migliorare la customer experience dei passeggeri e l'accessibilità per i PRM [SBM-3 10 c].

Il Contratto di Programma tra ENAC e il Gruppo SEA, in vigore dal 2025, definisce dei target il cui raggiungimento costituisce un'opportunità economica. Tuttavia, esso comporta anche un fattore di rischio di carattere finanziario legato al mancato raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dei servizi [SBM-3 10 d; 12]. La strategia del Gruppo su queste tematiche, delineata nel Piano per la Qualità, punta a migliorare l'esperienza dei passeggeri e l'efficienza operativa tramite innovazione, accessibilità e standard elevati.

In merito alla salute e sicurezza dei passeggeri è stato inoltre individuato un impatto negativo, in quanto possono verificarsi eventi infortunistici a loro danno all'interno dei sedili aeroportuali a causa delle operazioni di SEA o derivanti dalla catena del valore [SBM-3 10; a]. L'adozione del SGSSL, che permette di promuovere azioni correttive a beneficio dei passeggeri, garantisce che l'impatto sia riconducibile a singoli eventi occasionali [SBM-3 10 b].

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI IN MERITO AGLI IMPATTI [S4-2]

La soddisfazione del passeggero e il continuo miglioramento della sua esperienza con gli aeroporti di Milano costituiscono oggi pilastri strategici imprescindibili per SEA. A tale fine, il Gruppo gestisce un vero e proprio sistema di ascolto del cliente attraverso diversi canali. Il Responsabile della Funzione Qualità assicura che il coinvolgimento sia attuato e che i risultati siano condivisi al fine di integrarli nella strategia aziendale, con particolare attenzione ai piani di investimento a breve e medio termine [S4-2 20; 20 c].

SEA realizza sondaggi di Customer Satisfaction (Survey) attraverso:

- interviste dirette ai passeggeri presso i gate e l'area riconsegna bagagli mediante la metodologia ASQ³³. I passeggeri valutano i servizi aeroportuali e la loro esperienza complessiva, assegnando un punteggio da 1 (scarso) a 5 (eccellente). Le interviste sono realizzate su base giornaliera da un'azienda leader del mercato che garantisce la rilevazione di campioni statistici rappresentativi. Le attività di raccolta ed elaborazione dei dati sono gestite direttamente dalla Funzione Qualità SEA, in conformità ai requisiti della norma ISO 9001;
- instant feedback per la rilevazione della soddisfazione del passeggero 24 ore su 24 tramite i totem emoticon (con faccine verde, gialla e rossa) che permettono di esprimere il proprio parere subito dopo aver usufruito dei vari servizi. Sono installati 250 dispositivi in punti strategici che monitorano aree come la security, i servizi igienici e la ristorazione. Il sistema raccoglie i dati e li condivide con gli operatori permettendo interventi tempestivi per migliorare gli standard di qualità;
- interviste qualitative e focus group al fine di avviare un dialogo approfondito con i clienti e comprendere le motivazioni profonde delle loro valutazioni, le

³³ Sondaggio globale promosso da ACI in oltre 400 aeroporti nel mondo.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

esperienze e le aspettative non espresse;

- incontri periodici con le associazioni che rappresentano i diritti delle persone con disabilità per condividere progetti e servizi dedicati [S4-2 20 b].

Tutti i risultati del coinvolgimento sono condivisi con i responsabili dei servizi per le opportune eventuali azioni di miglioramento e per fornire le puntuali risposte ai clienti.

L'ascolto attivo e il monitoraggio continuo permettono di rispondere in modo efficace alle esigenze dei passeggeri e, al tempo stesso, individuare aree di eccellenza e opportunità di miglioramento. A seguito dei feedback ricevuti sono stati implementati interventi sulla segnaletica dei terminal (way finding) e sul numero delle postazioni per la ricarica dei dispositivi elettronici (cd. charging station). A livello operativo, in caso di ripetuti instant feedback negativi in un lasso di tempo ridotto in prossimità di un servizio (security, toilettes, ristorazione, ecc.) viene attivato immediatamente il controllo del servizio stesso per la verifica della problematica e la conseguente risoluzione [S4-2 20 d].

Per i passeggeri a mobilità ridotta sono effettuate delle specifiche interviste nelle Sale Amica. Le risultanze di queste interviste sono tracciate e condivise con le associazioni rappresentanti i diritti delle persone con disabilità [S4-2 21].

Al verificarsi di un incidente, i passeggeri sono coinvolti direttamente tramite interviste all'infortunato e ad eventuali testimoni. Il risultato dell'analisi viene analizzato e verificato per definire le misure correttive di sicurezza da implementare [S4-2 20 a; b].

PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI [S4-3]

SEA si è dotata di un Sistema di Gestione per la Qualità ISO 9001, certificato da un organismo indipendente che governa tutti i processi aziendali che impattano sulla qualità dei servizi aeroportuali.

Per gestire la relazione con i passeggeri SEA utilizza la piattaforma di Customer Relationship Management

(CRM). I canali disponibili per la segnalazione dei reclami sono numerosi e sono tutti pubblicizzati sulla Carta dei Servizi di Linate e Malpensa [S4-3 25 a]. Oltre ai link sui siti degli aeroporti di SEA, i passeggeri possono consegnare i reclami e i suggerimenti direttamente ai banchi informazioni tramite il modulo allegato alla Carta dei Servizi, oppure inviarli via posta³⁴ o via e-mail-PEC³⁵. SEA, in conformità al Regolamento Europeo 2016/679 e nel rispetto della norma UNI 10600, si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione [S4-3 25 b]. I canali di comunicazione sono a supporto di tutti i servizi erogati in aeroporto sia direttamente da SEA che da società terze [S4-3 25 c; d]. Il controllo e il monitoraggio periodico delle problematiche segnalate vengono gestiti con il coinvolgimento diretto delle parti interessate - interne e/o esterne a SEA - affinché siano approfondite tutte le criticità segnalate e le possibili soluzioni [S4-3 25 d].

La sezione Reclami sul sito web degli aeroporti è ben visibile nella Home page, in linea con la normativa di riferimento. Il Gruppo SEA monitora l'andamento delle segnalazioni per verificare l'efficacia dei canali e la funzionalità della piattaforma di gestione [S4-3 26]. Oltre la gestione dei reclami e dei suggerimenti inviati sul sito web aziendale, SEA gestisce le recensioni su Google, rispondendo ai commenti dei passeggeri sia su Google Maps che sul motore di ricerca.

Politiche [MDR-P]

La Politica per la Qualità, disponibile sul sito Corporate di SEA³⁶ [MDR-P 65 f], esprime l'impegno del Gruppo a garantire livelli di qualità in linea con i più virtuosi scali europei al fine di competere con successo in un mercato sempre più complesso ed esigente [S4-1 15]. L'obiettivo è soddisfare in modo pieno e continuativo le aspettative dell'autorità di vigilanza ENAC, dei clienti, delle compagnie aeree, degli utenti e dei soggetti coinvolti nelle attività aeroportuali [MDR-P 65 e]. SEA si impegna a creare condizioni che rendano l'esperienza di viaggio serena e confortevole, anche per i passeggeri a mobilità ridotta [MDR-P 65 a] [S4-1 15]. La Politica si applica a entrambi gli aeroporti gestiti da SEA e riguarda tutti i servizi ai passeggeri, inclusi i servizi commerciali

³⁴ Indirizzo: Customer Relationship Management SEA Aeroporto di Milano Linate 20054 Segrate (MI).

³⁵ Indirizzo: customercare@pec.seamilano.eu

³⁶ Linate: https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_101_file_it.pdf
Malpensa: https://resourcesols3cms.seamilano.eu/Resources/C_1_document_106_file_it.pdf



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

(shop e food) affinché la soddisfazione del passeggero sia garantita sia nei servizi erogati direttamente da SEA, sia dai soggetti che gestiscono spazi in sub-concessione [MDR-P 65 b]. Oltre che tramite il Sistema di Gestione per la Qualità, il monitoraggio avviene anche con audit interni e le relative interviste [MDR-P 65 a; d]. Ai fini di un'attuazione efficace, il massimo livello responsabile dell'attuazione della politica è l'AD.DG [MDR-P 65 c].

Il Codice Etico, descritto dettagliatamente nel capitolo G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE, regola l'approccio ai diritti umani seguendo principi, modelli e linee guida nazionali e internazionali riconosciute sul tema [S4-1 15]. Il Codice sancisce l'impegno di SEA al rispetto di ogni stakeholder con cui entra in relazione - inclusi i passeggeri - garantendone la tutela, l'integrità e i diritti [S4-1 16; 17].

Nel 2025 non sono stati segnalati casi di inosservanza dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, della dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro o delle linee guida dell'OCSE destinate alle imprese multinazionali, che coinvolgono i passeggeri [S4-1 17]. La salute e sicurezza dei passeggeri è garantita dai principi contenuti nella Politica Salute e Sicurezza, descritta nel capitolo S1 FORZA LAVORO PROPRIA nella sezione omonima [S4-1 15].

Azioni [MDR-A]

CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI [MDR-A] [S4-4]

Il Piano per la Qualità per il periodo 2024-2028 [MDR-A 68 c] definisce le azioni di SEA per il raggiungimento degli obiettivi del Contratto di Programma relativi al miglioramento dell'esperienza del passeggero in aeroporto [S4-4 33]. Il documento descrive le azioni pianificate per il miglioramento dei percorsi, ambienti e facilities aeroportuali con lo scopo di assicurare una reale accessibilità e fruibilità dell'infrastruttura anche ai passeggeri a mobilità ridotta [S4-4 31 c].

L'efficacia è monitorata sempre nell'ambito del Sistema di Gestione per la Qualità certificato ISO 9001. Nel caso specifico, il monitoraggio della customer experience avviene attraverso la misurazione della qualità erogata

e percepita da parte dei passeggeri come descritto al paragrafo S4-2, [S4-4 31 d] e dai target descritti nel paragrafo S4-5.

Il Contratto di Programma di SEA considera il relativo Piano degli Investimenti come un'ulteriore risorsa finanziaria [S4-4 37].

Dove non specificato diversamente le azioni si riferiscono sia a Linate che a Malpensa [MDR-A 68 b].

Azioni per disponibilità, pulizia e funzionalità delle toilettes

Per raggiungere gli obiettivi relativi alla percezione del livello di pulizia e funzionalità delle toilettes, SEA ha eseguito interventi di manutenzione straordinaria, riqualificato numerose toilettes, ottimizzato l'organizzazione del presidio delle attività di pulizia, anche con la sperimentazione di strumenti tecnologici. Nel 2025, è proseguito il processo di rinnovamento dei blocchi bagni a Malpensa e a Linate [MDR-A 68 e].

L'investimento di SEA nel 2025 per questa azione è pari a €1.616.381 [MDR-A 69 a; b]. Per il 2026, l'investimento pianificato è pari a €1.190.000 [MDR-A 69 c].

Tempo di attesa ai controlli di sicurezza

SEA si pone l'obiettivo di ridurre i tempi di attesa ai controlli di sicurezza con l'utilizzo delle EDS-CB (Explosive Detection Systems for Cabin Baggage) e il perfezionamento dei processi di gestione tecnico-organizzativa delle nuove linee automatizzate (Smart Security). I nuovi dispositivi installati (EDS-CB) sono in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio senza dover estrarre i liquidi e gli apparati elettronici. Inoltre, l'automatizzazione delle rulliere di trasporto consente il celere riposizionamento dei vassoi vuoti (automatic tray return system) [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025 è stata avviata l'attività per il l'installazione di quattro nuove linee di Smart Security di Malpensa (due al Terminal 1 e due al Terminal 2) che sarà completata nel 2026. A Linate, nel 2025 è stato installato un sistema per ottimizzare le code ai controlli di sicurezza (Smart Monitoring) [MDR-A 68 e].

Nel 2025 SEA ha realizzato un investimento di €124.000 per l'installazione delle nuove linee di Smart Security



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

[MDR-A 69 a; b] mentre per il 2026 ha pianificato un investimento pari a €1.336.500 [MDR-A 69 c].

Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side

SEA ha pianificato interventi sia per aumentare progressivamente il numero di posti a sedere nell'area air-side, sia per rivedere e ottimizzare il loro layout. L'obiettivo è migliorare significativamente il rapporto tra posti disponibili e numero di passeggeri, tenendo conto anche dell'evoluzione del traffico [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025, sono stati incrementati i posti a sedere nell'area air-side in entrambi gli scali [MDR-A 68 e].

Nel corso del 2025 la realizzazione di questo intervento è rientrata all'interno di attività generali che hanno riguardato investimenti per il Progetto Ambience, la riqualifica interna dei Terminal e il Forecourt Arrivi del Terminal 1 in preparazione alle Olimpiadi per un importo complessivamente pari a €337.415 [MDR-A 69 a; b].

Tempo di attesa al check-in

Al fine di monitorare, gestire e minimizzare possibili accodamenti nelle aree check-in, SEA sta investendo nel progetto "Passenger Flow Monitoring". Questo sistema consentirà di monitorare in modo continuativo il livello di servizio delle operazioni di registrazione e permetterà di individuare in real time le situazioni di criticità al fine di identificare in modo più tempestivo eventuali disagi e le relative azioni di mitigazione (es. intervento dei facilitatori, coinvolgimento handler, ecc.) [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Si pianifica di assegnare al Passenger Flow Monitoring nel periodo 2026-2029 investimenti per €3.040.000, mentre nel 2026 sono previsti costi per €125.000 [MDR-A 69 a; c].

Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop

L'utilizzo di dispositivi elettronici personali da parte dei passeggeri è in costante crescita. SEA implementerà progressivamente maggiori punti di ricarica direttamente nelle sedute dedicate ai passeggeri o nelle postazioni di lavoro nell'area air-side [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c]. Nel 2025, sia a Malpensa Terminal 1 che a Linate sono state elettrificate alcune sedute e sono state installate mensole di lavoro dotate di punti di ricarica (area land-side e air-side) [MDR-A 68 e]. Nel corso del 2025 la

realizzazione di questo intervento è rientrata all'interno di attività generali descritte nell'azione "Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side" [MDR-A 69 a; b].

Wi-fi service quality

SEA ha definito alcuni interventi per un migliore servizio wi-fi nei propri aeroporti, sia in land-side che air-side. Gli interventi riguardano:

- il rilievo puntuale e periodico della copertura del servizio in area passeggeri;
- il consolidamento di una nuova modalità di accesso al servizio più flessibile e veloce per navigare gratuitamente senza limiti di tempo;
- il monitoraggio della stabilità e ampiezza della banda e l'adeguamento della capacità utilizzabile in coerenza con le previsioni di traffico;
- l'ammodernamento delle infrastrutture wi-fi e l'aumento delle aree di copertura [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 per il miglioramento del servizio wi-fi sono stati spesi €18.616 [MDR-A 69 b].

Ambience

A Linate sono stati effettuati miglioramenti e rinnovamenti dei locali e degli ambienti che fanno parte del più ampio piano di restyling avviato a partire nel 2019. Nello specifico, gli interventi del 2025 hanno riguardato l'area finger per offrire un'infrastruttura rinnovata con elementi architettonici distintivi che conferiscono all'aeroporto un'immagine più moderna, accogliente e funzionale. Sono previsti altri interventi di riqualifica, come le toilettes presenti in land-side e la sostituzione dei banchi imbarchi [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

A Malpensa al Terminal 1, invece, sono stati realizzati rilevanti interventi di riqualifica sia delle aree interne sia delle aree esterne in preparazione dei Giochi Olimpici Invernali.

Nel 2025 l'investimento per queste azioni è stato pari a €16.955.070 [MDR-A 69 a; b], mentre nel 2026 è pianificato un investimento pari a €2.299.200 [MDR-A 69 c].

Ritardi dei voli attribuibili a cause del Gestore Aeroportuale

SEA nel ruolo di gestore aeroportuale ha il compito di monitorare e ridurre i ritardi dei voli in partenza. Il miglioramento della puntualità a Linate - con effetto sulla



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

soddisfazione dei passeggeri - è perseguito con i seguenti interventi:

- il consolidamento del processo di validazione dei codici di ritardo in partenza che aiuta a comprendere le cause dei ritardi e prioritizzare le azioni correttive;
- l'implementazione dell'Airport Operation Control Centre (APOC). Si tratta della piattaforma operativa di scalo per la gestione ottimizzata delle prestazioni aeroportuali che consente il monitoraggio di tutti i processi del sistema aeroportuale e la condivisione delle informazioni all'interno della comunità aeroportuale. Questo sistema facilita la collaborazione fra i principali attori interessati a tutto vantaggio del processo decisionale, soprattutto nella gestione delle emergenze;
- lo sviluppo dell'Airport Operative Plan (AOP), un sistema software abilitatore dell'APOC, che rappresenta la fonte unica di informazioni sulle airport operations condivise tra tutti gli operatori aeroportuali. Grazie all'utilizzo dei più moderni algoritmi di machine learning è in grado di elaborare previsioni sugli scenari operativi nel breve e medio termine con un'accuratezza crescente [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 è stato sviluppato l'applicativo M-AIS "modulo puntualità" al quale sono state assegnate risorse pari a €28.000 [MDR-A 69 a; b] e non si prevede di investire ulteriori importi per questa attività; invece, per lo sviluppo dell'APOC si prevede di investire nel periodo 2025-2029 un importo pari a €4.900.000, con un costo previsto nel 2026 pari a €30.000. Per lo sviluppo dell'AOP si prevede di investire nel periodo 2025-2029 €1.200.000 e nel 2026 si prevede un costo pari a €45.000 [MDR-A 69 c].

Disponibilità sistemi di piazzola - precondizionamento

SEA prevede un progressivo miglioramento del livello e servizio di pre-condizionamento dell'aria per Malpensa Terminal 1 attraverso due interventi: la riqualifica e manutenzione straordinaria dei PCA (Pre-conditioned Air Unit) ai bridge dei satelliti A e B; l'efficientamento dei processi manutentivi ordinari e in caso di guasto la riduzione dei tempi d'intervento. Analogo intervento è stato realizzato a Linate [MDR-A 68 a; b] [S4-4 31 c].

Nel 2025 è stato effettuato un investimento per la fornitura e posa dei PCA pari a €1.527.718 mentre i costi sono stati pari €104.000. Nel 2026 è prevista la conclusione dell'intervento con un investimento pari a €1.140.000 e costi per €139.500 [MDR-A 69].

ACCESSIBILITÀ PER I PASSEGGERI CON MOBILITÀ RIDOTTA [MDR-A] [S4-4]

Il Piano per la Qualità (2024- 2028) definisce anche le azioni che SEA adotterà per raggiungere gli obiettivi relativi al miglioramento dell'esperienza dei passeggeri con mobilità ridotta.

PRM in partenza con prenotazione: tempo di attesa per ricevere l'assistenza

SEA ha adottato un piano di miglioramento che si basa sull'entrata a pieno regime del nuovo modulo informatico PRM, progettato per gestire e ottimizzare i servizi dedicati a questi passeggeri, assicurando che ricevano l'assistenza necessaria in modo efficiente e tempestivo. Questo sistema consente una gestione completa dei processi legati al servizio di PRM Assistance, con un focus sulla gestione del personale e sul servizio al passeggero.

Nel 2025, inoltre, è stato avviato un percorso di ottimizzazione dei processi di gestione delle assistenze per far fronte alla costante richiesta del servizio [MDR-A 68 a, b].

Nel 2026 si prevede un investimento di €165.000 sulla nuova piattaforma e €472.000 di costi di rinnovo dei Servizi Continuativi P2G dedicati in parte anche ai PRM [MDR-A 69 a, b, c].

Accessibilità e spazi dedicati per la sosta dei PRM

Nel 2025 SEA ha proseguito il percorso di miglioramento dell'accessibilità e della qualità degli spazi dedicati ai passeggeri a mobilità ridotta (PRM), intervenendo sia sull'aeroporto di Linate che su quello di Malpensa.

A Linate è stata confermata la proposta prevista nel Piano della Qualità, che contempla una ristrutturazione completa delle due Sale Amica insieme alla riqualifica dei blocchi bagno, con l'obiettivo di incrementare il numero dei servizi igienici dedicati e migliorare il comfort complessivo degli ambienti [MDR A 68 a; b]. A Malpensa è stata realizzata la nuova Sala Amica al Terminal 2 e la riprogettazione dei blocchi bagno mentre al piano partenze del Terminal 1 sono state riqualificate le aree di accesso destinate ai PRM [MDR A 68 a, b; e].

Inoltre, SEA nel 2025 ha conseguito un nuovo schema di certificazione dedicato ai processi di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta che prevede un maggior coinvolgimento delle associazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità nella verifica sul campo dei servizi presenti in aeroporto che ha richiesto la



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

formalizzazione di un disciplinare contenente i requisiti di servizio.

Nel corso del 2025 la realizzazione degli interventi relativi alla qualità degli spazi dedicati ai PRM è rientrata all'interno di attività generali che hanno riguardato investimenti per il Progetto Ambiente, la riqualifica interna dei Terminal e il Forecourt Arrivi del Terminal 1, in preparazione alle Olimpiadi, complessivamente pari a €337.415 [MDR-A 69 a; b].

Mentre gli investimenti complessivamente sostenuti nel 2025 per la parte di accessibilità sono stati pari a €402.248 per Linate e €3.782.275 per Malpensa [MDR A 69 a; b].

SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI [MDR-A] [S4-4]

Il Gruppo adotta azioni di natura preventiva e correttiva per gestire l'impatto di salute e sicurezza sui passeggeri. L'obiettivo resta la tutela dei passeggeri garantendo loro le migliori condizioni di salute e sicurezza, unitamente alla continuità operativa degli scali [S4-4 31 a; 34]. Il processo, l'approccio e gli interventi, comprese le risorse professionali interne del Gruppo SEA, sono descritti nel paragrafo "Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni" [S4-4 32 b; c; 34; 37].

Nel 2025 non sono stati segnalati gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani connessi ai passeggeri [S4-4 35].

Corso in e-learning PRM Common Online

Nel 2025 è stato somministrato il programma di training per la gestione dei PRM. La formazione generale (biennale) è dedicata agli operatori aeroportuali e terzi che entrano in contatto con i PRM, mentre la formazione specifica (annuale) è riservata esclusivamente a chi si occupa dell'assistenza, movimentazione e trasporto dei PRM [MDR-A 68 a; b; c] [S4-4 31 a; 32 b]. Non si comunicano risorse significative assegnate all'attuazione di questa azione [MDR-A 69].

Ispezioni e audit ISO 45001

Durante l'anno SEA conduce [MDR-A 68 c] ispezioni (Safety Walk) sulle attività con potenziale impatto in termini di salute e sicurezza, anche sui passeggeri. Nel 2025, SEA ha condotto audit periodici anche nei confronti degli altri operatori aeroportuali per verificare la corretta conduzione degli spazi loro assegnati [MDR-A 68 a; b; c]. Specificatamente sono

stati condotti 18 audit presso concessionari Retail e non Retail [MDR-A 68 e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69].

Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE.

Interventi su scale mobili

A fronte di infortuni occorsi a passeggeri durante l'utilizzo di scale mobili [MDR-A 68 d] [S4-4 31 b; 32 b], sono state implementate misure di miglioramento negli scali quali: il miglioramento dell'illuminazione, l'integrazione di infografiche e la riduzione della velocità su alcuni impianti [MDR-A 68 a; b; c; e]. Gli interventi non hanno richiesto l'allocazione di risorse finanziarie rilevanti [MDR-A 69].

Target [MDR-T]

CUSTOMER EXPERIENCE DEI PASSEGGERI

Le Linee Guida ENAC del 26 maggio 2023 forniscono criteri dettagliati per la definizione e valutazione degli indicatori di qualità nei Contratti di Programma. Le metodologie per definire i target includono analisi storiche, consultazioni con stakeholder e modelli previsionali, considerando fattori come crescita del traffico e innovazioni tecnologiche. I target sono allineati con obiettivi politici nazionali, UE e internazionali, integrando principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica [MDR-T 80 f]. ENAC inoltre - in qualità di garante degli interessi dei passeggeri - assicura che le proposte di target siano in linea con le politiche di miglioramento continuo della qualità aeroportuale [MDR-T 80 h].

Gli obiettivi e il piano di miglioramento di SEA sono inclusi nel Contratto di Programma. ENAC e il Comitato Utenti - quest'ultimo rappresentante delle compagnie aeree - sono coinvolti nella fase di discussione [S4-5 41 a; c].

Il raggiungimento dei target, monitorati su base trimestrale, è in linea con le ambizioni proposte per il 2028. In particolare, il monitoraggio delle prestazioni previste viene svolto attraverso un sistema strutturato di rilevazioni, controlli sul campo e analisi periodiche degli indicatori, in conformità alle Linee Guida ENAC, garantendo continuità, confrontabilità storica e un miglioramento costante dei servizi aeroportuali [S4-5 41 b].

Per la maggior parte degli indicatori, i target intermedi fissati al 2025 sono stati conseguiti [MDR-T 80 j].

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Linate e i suoi passeggeri per il periodo 2025-2028 [MDR-T 79; 80 a; c; e; g]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T 80 d].

Target di Linate	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline al 2022 [MDR-T 80 d]	Consuntivo 2025	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]			Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]
				2025	2026	2027	2028
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Minuti nel 90% dei casi rilevati	07:53	5:16	6:50	6:40	6:20	06:00
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	Percentuale di passeggeri soddisfatti	93,9% <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	95,8%	95,5%	96,0%	96,0%	96,0%
Disponibilità di posti a sedere nell'aria air-side	TPHP per numero di sedute ³⁷	2,2	2,5	2,1	2,1	2,0	2,0
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS ³⁸	Numero di bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri in partenza	0,13	0,09	0,12	0,11	0,10	0,10
Tempo di attesa al check-in	Minuti nel 90% dei casi rilevati	16:27 <i>Questo valore è il risultato del 2022 al netto del primo trimestre</i>	11:13	12:00	11:00	10:00	09:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop, nelle aree comuni, ove presenti	Percentuale passeggeri soddisfatti	81,7%	95,1%	84%	85%	90%	95%
Wi -fi service quality	Punteggio da 1 a 5	3,05 <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	4,33	3,5	3,7	3,75	3,85
Ambience	Punteggio da 1 a 5	3,45 <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È una media ponderata tra i risultati del 2022 e 2018 sulla base del numero dei passeggeri</i>	4,17	3,7	3,8	3,9	4,0
Disponibilità toilettes	TPHP per numero di toilettes	11,7	13,2	11,5	11	11	11
Ritardi nei voli attribuiti al gestore aeroportuale (codici: 19, 58, 85, 87)	Numero di ritardi per totali di voli in partenza per voli di passeggeri in partenza	0,34%	0,24%	0,32%	0,31%	0,30%	0,30%
Per PRM in partenza con prenotazione: Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotazione*	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	06:00	8:15	5:15	5:00	4:45	4:30
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)*	% PRM soddisfatti	94,20% <i>Il valore del 2022 è normalizzato con i risultati del 2018. È la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2018</i>	98,1%	95%	96%	96%	96%

* Obiettivo dedicato alla qualità dei servizi verso i PRM

³⁷ TPHP, typical peak hour passengers: numero di passeggeri nell'ora di punta

³⁸ BHS: Baggage Handling System; HBS: Hold Baggage Screening



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Nel 2025 l'aeroporto di Linate conferma un elevato livello di apprezzamento da parte dei passeggeri, con performance che continuano a posizionarsi sopra la media europea. Nel complesso, l'esperienza in aeroporto rimane molto positiva, pur con alcune variazioni rispetto all'anno precedente. I controlli di sicurezza registrano attese leggermente più lunghe rispetto al 2024, ma senza incidere sulla percezione di efficienza del servizio. La qualità delle aree di pulizia e delle toilettes si mantiene su standard di eccellenza, stabile rispetto all'anno precedente e ben superiore ai target previsti. Una lieve flessione emerge invece nella soddisfazione per le postazioni di ricarica, che però restano pienamente entro i livelli attesi. I servizi per i passeggeri a mobilità ridotta continuano a distinguersi con risultati eccezionali, superando il 98% di gradimento su ogni dimensione valutata, dalle attenzioni del personale alla qualità delle infrastrutture dedicate. Sul fronte check-in si osserva un aumento dei tempi di attesa, che non compromette tuttavia la qualità complessiva del servizio, ancora in linea con gli obiettivi fissati. Infine, sia la gestione dei bagagli sia i ritardi imputabili al gestore mostrano un miglioramento rispetto al 2024, confermando la solidità delle performance operative dello scalo.

Dei dodici indicatori previsti dal Piano della Qualità del Contratto di Programma, solo tre non hanno raggiunto il target stabilito senza comunque evidenziare particolari elementi di criticità. Nello specifico:

- Disponibilità di posti a sedere e disponibilità di toilettes: entrambi gli indicatori hanno registrato nel 2025 un risultato in flessione sia rispetto al 2024 che al target previsto. Le cause sono riconducibili principalmente all'aumento del valore di TPHP (Typical Peak Hour Passengers, 30° ora di punta dei passeggeri arrivati e partiti nell'anno) rispetto al riferimento iniziale.
- Tempo di attesa dei PRM in partenza per ricevere assistenza: la flessione della performance del 2025 è attribuibile all'aumento delle richieste di assistenza (+7,6% rispetto al 2024) e alla persistente elevata percentuale di richieste di assistenze effettuate senza una corretta prenotazione (27,8% nel 2025). Sebbene, il risultato sia fuori target, i tempi di assistenza si mantengono su livelli adeguati a garantire un servizio coerente con le aspettative dei passeggeri, come confermato anche dai risultati delle survey condotta sugli utenti [\[MDR-T 80 j\]](#).



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Di seguito si presentano i target per la qualità dell'aeroporto di Malpensa e i suoi passeggeri per il periodo 2025-2028 [MDR-T 79; 80 a; c; e; g]. I valori base fanno riferimento al 2022 ove non diversamente specificato [MDR-T 80 d].

Target di Malpensa	Natura dell'obiettivo [MDR-T 80 b]	Baseline al 2022 [MDR-T 80 d]	Consuntivo 2025	Obiettivi intermedi [MDR-T 80 e]			Obiettivo misurabile [MDR-T 80 b]
				2025	2026	2027	2028
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Obiettivo di qualità erogata, assoluto, l'unità di misura è il tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	8:47 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal.</i>	7:43	7:45	7:30	7:15	07:00
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilettes	Obiettivo di qualità percepita, assoluto, l'unità di misura è la percentuale di passeggeri soddisfatti	82,4% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	90,2%	85%	88%	90%	93%
Disponibilità di posti a sedere nell'area air-side	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il TPHP / n° sedute	2,1	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS/HBS	Obiettivo di qualità erogata, relativo, l'unità di misura è il n° bagagli disguidati / 1000 pax in partenza	0,47	0,53	0,43	0,40	0,38	0,36
Tempo di attesa al check-in ^(**)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15,05 <i>Questo valore è il risultato del 2022 normalizzato.</i>	12:30	13:30	13:00	12:30	12:00
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/ laptop, nelle aree comuni, ove presenti	% pax soddisfatti	71,20% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	78,7%	80,0%	88,0%	90,0%	93,0%
Wi-fi service quality	Punteggio da 1 a 5	3,06 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	3,80	3,50	3,70	3,75	3,85
Overall satisfaction	Punteggio da 1 a 5	3,72 <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	3,95	3,85	3,90	3,95	4,00
Disponibilità sistemi di piazzola - preconditionamento	% tempo funzionamento dei sistemi di piazzola - nell'orario di apertura dello scalo	90,19%	93,6%	91,0%	91,5%	92,0%	92,0%
Disponibilità toilettes	TPHP/n° toilettes	11,7	0,24%	0,32%	0,31%	0,30%	0,30%
Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotazione per PRM ^(*) ^(**)	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi	20:36	26:40	19:00	18:30	18:15	18:00
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture dei terminal: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc. ^(*)	% PRM soddisfatti	86,60% <i>Questo valore è la media ponderata sul traffico dei passeggeri del 2019 su entrambi i terminal</i>	98,1%	89,0%	90,0%	91,0%	92,0%

* Obiettivo dedicato alla qualità dei servizi verso i PRM

** L'indicatore è stato modificato in sede di consultazione con gli utenti



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Nel corso del 2025, sullo scalo di Malpensa i risultati conseguiti evidenziano un sostanziale apprezzamento da parte dei passeggeri per la qualità dei servizi offerti in aeroporto. Tale riscontro positivo risulta coerente con gli indicatori di benchmarking, che si collocano in linea alla media europea. Entrando nel dettaglio dei principali servizi: i tempi di attesa ai controlli di sicurezza, pur registrando un lieve aumento rispetto al 2024, si mantengono comunque su livelli adeguati a garantire un servizio efficiente, in linea con gli obiettivi prefissati. La percezione dei passeggeri in merito al livello di pulizia e alla funzionalità delle toilettes si conferma sostanzialmente in linea con il 2024, posizionandosi su valori superiori al target. Relativamente ai servizi dedicati ai passeggeri a mobilità ridotta, il feedback raccolto dagli utenti attraverso la survey conferma livelli di eccellenza, con valori superiori al 96% su tutte le dimensioni del servizio, sia in termini di attenzione e disponibilità del personale sia per quanto riguarda l'adeguatezza e fruibilità delle infrastrutture e degli equipaggiamenti. I tempi di attesa al check-in mostrano nel 2025 un incremento rispetto al 2024; tuttavia, il risultato complessivo rimane positivo e pienamente all'interno degli obiettivi stabiliti. Per gli indicatori tecnici relativi alla disponibilità dei posti a sedere e toilettes, entrambi risultano in linea con i target, nonostante una lieve flessione registrata nel 2025 rispetto al 2024 determinata soprattutto dall'incremento del traffico e relativa variazione del parametro TPHP (Typical Peak Hour Passengers, 30° ora di punta dei passeggeri arrivati e partiti nell'anno). Infine, il servizio di preconditionamento degli aeromobili che ha registrato nel 2025 un risultato coerente al 2024, risulta ampiamente nel rispetto del target.

In sintesi, dei dodici indicatori previsti dal Piano della Qualità del Contratto di Programma, solo tre non hanno raggiunto il target stabilito. Di seguito si riportano le principali osservazioni sui servizi che non hanno raggiunto l'obiettivo:

- Bagagli disguidati per malf funzionamento dell'impianto BHS (baggage handling system): nel 2025, pur registrando un valore in miglioramento rispetto al 2024, il target non è stato raggiunto per un margine contenuto. Il risultato si colloca comunque su livelli pienamente adeguati e fisiologici in relazione al volume di bagagli gestiti dall'impianto del gestore aeroportuale, senza determinare particolari criticità per il sistema aeroportuale.
- Tempo di attesa dei passeggeri in partenza per ricevere assistenza: nel 2025 si registra una flessione della performance rispetto al 2024. Le principali cause sono attribuibili all'aumento delle richieste di assistenza (+12,4% rispetto al 2024) e alla persistente elevata percentuale di richieste di assistenza effettuate senza una corretta prenotazione (dato 2025: 30,7%).
- Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop: nel 2025, pur registrando un significativo incremento del livello di soddisfazione rispetto all'anno precedente, il risultato si colloca leggermente al di sotto dell'obiettivo prefissato del 2025. Il servizio è stato progressivamente potenziato attraverso l'installazione di mensole dotate di prese di ricarica, avviata nel mese di giugno e completata a novembre. Di conseguenza, l'impatto positivo di tale intervento sulla soddisfazione dei passeggeri si è manifestato nell'ultima parte dell'anno, influenzando solo parzialmente il risultato complessivo annuale [MDR-T 80 j].

SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI

Non è presente un target rilevante da rendicontare sulla salute e sicurezza per i passeggeri [MDR-T 81; 80 b; b i]. L'andamento degli indicatori infortunistici relativi agli incidenti che coinvolgono i passeggeri viene costantemente monitorato e discusso nel Safety Review Board trimestrale, al fine di valutare l'efficacia delle azioni poste in essere e la necessità di ulteriori interventi [MDR-T 80 b ii; d] [S4-4 31 d].

— 4. Informazioni sulla Governance



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE

Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

DESCRIZIONE DEI PROCESSI PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI [G1-IRO-1]

L'identificazione e valutazione dei rischi economici e di reputazione connessi a episodi di corruzione o a pratiche commerciali scorrette non sono incluse nella mappatura dei rischi ERM in quanto, grazie all'adozione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) certificato, sono implementate solide azioni di mitigazione tali da rendere la probabilità del rischio corruzione prossima allo zero. Nonostante ciò, il rischio di corruzione è stato comunque considerato materiale nell'ambito dell'analisi di rilevanza finanziaria poiché il SGPC pone un obiettivo assoluto e sfidante di "zero casi" di corruzione attiva e passiva.

La mappatura del rischio di corruzione viene effettuata annualmente nell'ambito del SGPC, e comprende la valutazione e la classificazione del rischio associato a ciascun processo, nonché le misure di prevenzione adottate da SEA. Tale mappatura è stata elaborata tenendo conto del ruolo di SEA quale gestore aeroportuale e della convenzione sottoscritta con ENAC, del contesto normativo di riferimento, dell'ubicazione territoriale degli aeroporti, della Governance aziendale, del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, e delle relazioni con gli stakeholder rilevanti per il SGPC [ESRS 2 IRO-1 6].

L'analisi di doppia rilevanza ha evidenziato - sempre nell'ambito della gestione etica d'impresa - un impatto positivo effettivo relativo ai fornitori qualificati nell'Albo Fornitori, valido per tutte le gare del Gruppo SEA ad eccezione delle gare strumentali sopra le soglie di evidenza Europea³⁹. Presso i propri fornitori, SEA promuove infatti l'applicazione di standard di sostenibilità ambientali e sociali attraverso i vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali. Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione del contratto, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa.

Tutti fornitori - che si iscrivono all'Albo o partecipano a gare pubbliche - sottoscrivono il Codice di Condotta dei Fornitori che deriva dalla Politica di Acquisti Sostenibili. Nel corso dell'anno è proseguita la raccolta delle adesioni al Codice da parte dei fornitori di SEA che si iscrivono per la prima volta all'Albo o che rinnovano la loro qualificazione. La valutazione di caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità nel processo di qualificazione contribuisce a orientare l'approccio dei fornitori verso una maggiore responsabilità sociale e ambientale.

Politiche [MDR-P]

CODICE ETICO [G1-1]

Il Gruppo SEA definisce la propria cultura d'impresa attraverso il Codice Etico, approvato dal Consiglio di Amministrazione, la cui ultima versione è stata adottata nel 2025.

Il modello etico del Gruppo si basa su tre dimensioni etiche interconnesse - Etica della Relazione, Etica del Servizio ed Etica del Valore, che insieme costituiscono la base dei valori e della cultura aziendale. All'interno del Codice sono descritte le norme di condotta e i meccanismi di diffusione, formazione, attuazione, controllo e segnalazione di eventuali violazioni. Il Codice esplicita anche le norme di comportamento e le aspettative del Gruppo verso ciascuna categoria di stakeholder per guidare le relazioni professionali di SEA con i suoi principali portatori di interessi [MDR-P 65 a] [G1-1 7].

L'impegno del Gruppo SEA sui temi del Codice Etico trova i propri riferimenti nella Dichiarazione dei Diritti Umani dell'ONU, Convenzione dell'OIL su principi e diritti fondamentali nel lavoro, Linee guida OCSE per le imprese multinazionali sulla condotta responsabile d'impresa, Principi Guida dell'ONU su imprese e diritti umani, Convenzione dell'ONU contro la corruzione, Agenda 2030 dell'ONU e Sustainable Development Goals, Framework, Guideline, Policy e Recommended Practices emanate su tali temi da istituzioni (ICAO) e organizzazioni di categoria (ACI Europe) e best practices internazionali del trasporto aereo [MDR-P 65 d].

Il Codice Etico è rivolto ai componenti degli organi di

³⁹ Questo processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria. Si segnala che il nuovo Codice dei contratti pubblici - D. Lgs. 36/23, efficace dal 1° luglio 2023, costituisce il nuovo riferimento normativo di gestione degli appalti strumentali all'attività aeroportuali (cd "core").



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

governo societario, dipendenti, collaboratori legati a SEA da rapporti lavorativi di qualsiasi natura, e in generale a chiunque interagisca con la Società o agisca in nome e per conto e/o nell'interesse di SEA. Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del Management, dei dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal contratto collettivo nazionale vigente. Per gli altri stakeholder l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA [MDR-P 65 b].

Il Comitato Etico del Gruppo è l'organo incaricato a garantire la diffusione, l'effettività, l'osservanza, la corretta interpretazione, l'adeguatezza e l'aggiornamento del Codice Etico [MDR-P 65 c]. Per svolgere questo ruolo:

- monitora il rispetto delle norme di condotta attraverso verifiche sulle segnalazioni ricevute tramite il canale whistleblowing, accessibile anche in forma anonima sia ai dipendenti che ai soggetti terzi;
- valuta le segnalazioni e, con il supporto delle funzioni competenti, attiva le indagini necessarie, assicurando riservatezza, tutela del segnalante e imparzialità;

- monitora il rispetto delle norme di condotta attraverso l'analisi delle sanzioni disciplinari irrogate al personale secondo il C.C.N.L. e le normative sul lavoro [G1-1 9].

SEA incoraggia tutti i destinatari del Codice a segnalare potenziali violazioni senza timore di ritorsioni o discriminazioni. La tutela dell'anonimato del segnalante è garantita dalla gestione della piattaforma di whistleblowing da parte di un provider esterno specializzato, che assicura la cifratura dei dati e l'impossibilità di risalire all'identità del segnalante. Inoltre, il Comitato Etico è tenuto a non rivelare l'identità del segnalante senza il suo consenso espresso, nel pieno rispetto dei principi di riservatezza previsti dalla normativa vigente [G1-1 10 a; c ii].

Il Comitato Etico aggiorna il CdA sullo stato di attuazione del Codice Etico attraverso una relazione almeno annuale e altre informative ad hoc in presenza di gravi irregolarità o casi di particolare rilievo.

Il paragrafo "Azioni" di questo capitolo descrive il sistema integrato di vigilanza contro la corruzione [G1-1 16 e].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Politica per la prevenzione della corruzione [MDR-P] [G1-1]

La Politica per la Prevenzione della Corruzione, rivista a marzo 2023, è coerente con la Convenzione ONU contro la corruzione [G1-1 10 b] ed è parte integrante del più ampio sistema di etica d'impresa e di controllo interno.

La Politica garantisce che tutte le azioni, operazioni, transazioni e più in generale i comportamenti tenuti dai dipendenti e dai collaboratori, siano incentrati sulla massima correttezza, trasparenza e imparzialità, al fine di prevenire qualsiasi rischio legato alla corruzione.

La Politica non ammette alcuna forma di corruzione, sia nei confronti di pubblici ufficiali sia verso soggetti privati, indipendentemente dal contesto o dalla giurisdizione. Ciò significa che non è consentito promettere o offrire, direttamente o tramite terzi, denaro, vantaggi economici o altre utilità a rappresentanti della Pubblica Amministrazione o a qualunque altra parte, così come non è consentito accettare, sollecitare o autorizzare richieste di benefici finalizzati a influenzare impropriamente decisioni, atti o omissioni di tali soggetti nell'esercizio delle loro funzioni. Allo stesso modo, la Società non ammette spese di rappresentanza ingiustificate, né l'offerta o la ricezione di lavori o servizi di utilità personale. È vietato anche fornire o ottenere informazioni riservate in modo improprio o favorire fornitori indicati da rappresentanti della Pubblica Amministrazione come condizione per lo svolgimento delle attività [MDR P 65 a].

I valori espressi e i contenuti della Politica per la prevenzione della corruzione si applicano agli amministratori, sindaci, dirigenti, dipendenti, consulenti, collaboratori e in generale a tutti coloro che operano per conto o in favore della Società o che con la stessa intrattengono relazioni di affari [MDR-P 65 b].

La Direzione Internal Audit della Società effettua i controlli e il monitoraggio sull'attuazione del SGPC e sull'applicazione della Politica anticorruzione. Gli esiti sono riportati all'AD.DG, che verifica che la Politica ottemperi ai doveri legali ed etici e definisce le modalità di attuazione e rispetto da parte di tutti i destinatari [MDR-P 65 a; c].

L'attuazione della Politica è funzionale al rispetto del Codice Etico, della certificazione ISO 37001 e, per le parti compatibili, del D. Lgs. 231/01 [MDR-P 65 d]. Per osservanza è sottoscritta da parte dei dirigenti del Gruppo.

Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) [MDR-P] [G1-3]

Il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001, approvato da ultimo a febbraio 2025 e presieduto dall'Organismo di Vigilanza (OdV), definisce protocolli operativi e presidi di controllo per prevenire comportamenti illeciti commessi nell'interesse o a vantaggio del Gruppo.

Il ruolo dell'OdV prevede che esso riceva e valuti le segnalazioni rientranti nel perimetro del D. Lgs. 231/2001. La sua autonomia e indipendenza è garantita dalla composizione prevista dal MOG di SEA.

SEA adotta un processo strutturato di reporting per gli esiti delle indagini e per le attività di controllo in materia di corruzione verso gli organi di amministrazione, direzione e controllo [G1-1 10 e]. In particolare, l'OdV trasmette relazioni semestrali e annuali al CdA sullo stato di attuazione del MOG. In presenza di fatti rilevanti o potenziali reati, l'OdV informa tempestivamente il Presidente del CdA e, se del caso, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) e il Collegio Sindacale [G1-3 18 c].

Ad integrazione del MOG, SEA adotta le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012", approvate nel 2020 e adotta un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione (SGPC) certificato secondo la norma ISO 37001. Con riferimento a tale Sistema, gli esiti dei controlli e le azioni correttive confluiscono nel riesame della Direzione e sono presentati al vertice con cadenza almeno annuale [G1-3 18 c].

Rispetto ai flussi di reporting, ricordiamo che la Direzione Internal Audit è anch'essa indipendente e riporta direttamente al CdA, assicurando la separazione dalla linea operativa oggetto d'indagine [G1-3 18 a; b].

Per ulteriori approfondimenti su controlli e procedure di governance si veda ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI

Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili [MDR-P] [G1-2]

La Politica di Acquisti Sostenibili del gruppo SEA è un insieme di principi e linee guida che SEA adotta per rafforzare l'applicazione dei principi ESG nel proprio processo di procurement. Il Codice di Condotta dei Fornitori difonde questi principi e comportamenti come base della partnership commerciale e sancisce l'impegno per fornitori, subappaltatori e la loro catena di fornitura, a rispettare i valori di SEA nonché all'osservanza dei principi etici. Per informazioni più dettagliate sul Codice di Condotta dei Fornitori e la Politica di Acquisti Sostenibili si rimanda al sito Corporate, sezione Fornitori⁴⁰ [MDR-P 65 f].

Per i fornitori qualificati, la raccolta e il monitoraggio della validità delle certificazioni avvengono tramite un sistema informativo dedicato. SEA verifica sempre il possesso del DURC prima di procedere al saldo delle fatture, assicurando il rispetto delle normative in materia di regolarità contributiva da parte dei fornitori. Inoltre, SEA intende dotarsi di un sistema di verifiche a campione sui fornitori considerati particolarmente rilevanti, al fine di accertare l'effettiva applicazione o presenza dei parametri dichiarati in sede di qualifica/di offerta [MDR-P 65 a] o inclusi nel Codice di Condotta dei Fornitori.

Qualora dovessero emergere comportamenti o eventi che risultino incoerenti o in conflitto con i principi del Codice, SEA fornirà il supporto necessario affinché lo stesso possa adottare tempestivamente le misure correttive più appropriate. Qualora le suddette incongruenze dovessero però comportare grave inadempimento contrattuale, delle normative vigenti o violazioni dei principi del MOG o del Codice Etico, SEA si riserva di adottare tutti i rimedi contrattualmente previsti a salvaguardia della propria immagine e dei propri interessi [MDR-P 65 a].

Diverse funzioni di SEA sono responsabili dell'attuazione del Codice di Condotta. La Direzione Supply Chain and Innovation è responsabile di verificare la corrispondenza tra requisiti dichiarati in fase di selezione e qualifica e la documentazione comprovante tali requisiti. Il gestore del contratto, responsabile della fase esecutiva, insieme alla funzione amministrativa, verifica la regolarità contributiva per garantire il corretto processo di liquidazione delle fatture. Per quanto riguarda la Politica, il Direttore Supply Chain and Innovation è responsabile della parte relativa alla qualificazione dei fornitori, mentre la definizione dei requisiti premiali nella fase di assegnazione dei contratti spetta al Direttore Richiedente, che consulta il Direttore Supply Chain and Innovation per verificare la conformità di tali requisiti alla normativa vigente [MDR-P 65 c].

SEA integra i principi di sostenibilità nelle proprie attività di procurement, seguendo linee guida internazionalmente riconosciute. La sua condotta si ispira ai principi enunciati nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani dell'ONU, nella Dichiarazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro sui Diritti e i Principi Fondamentali nel Lavoro, nelle Convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, nei Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite, nei Principi Guida dell'ONU per le imprese e i diritti umani, nelle Linee Guida dell'OCSE per le aziende multinazionali e negli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 dell'ONU [MDR-P 65 d].

Attraverso la sottoscrizione del suddetto Codice, tutti i fornitori iscritti all'Albo o partecipanti a gare pubbliche aderiscono a questi principi etici per sé, i subappaltatori e la propria catena di fornitura. Inoltre, per fornitori e principali partner commerciali, alcune norme di condotta del Codice e/o l'intero contenuto del Codice, sono introdotte nei relativi atti negoziali e, così formalizzate, vengono rese vincolanti. Le politiche adottate non contemplano la gestione dei tempi di pagamento ai fornitori [MDR-P 65 a; b; c].

⁴⁰ <https://milanairports.com/it/fornitori>



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Qualifica dei fornitori

Il processo di qualifica dei fornitori prevede le verifiche di capacità tecnico-operativa, economico-finanziaria e di sostenibilità ambientale, sociale ed etica degli stessi. In particolare, il processo di qualifica finalizzato all'iscrizione all'Albo include, fra gli altri, i seguenti ambiti di valutazione:

- Tematiche ambientali: possesso delle certificazioni ISO 14001 e ISO 50001, modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali
- Tematiche sociali: disponibilità delle certificazioni ISO 45001, SA8000 e presenza di un Servizio di Prevenzione e Protezione. È inoltre valutato il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani
- Governance: adozione di un modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001 e la presenza di un Codice Etico, Bilancio di Sostenibilità, certificazioni per la prevenzione della corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001).

Tabella - Profilo di sostenibilità dei fornitori al 31.12.2025⁴¹

Fornitori valutati secondo performance ambientali e sociali	N.	%
Adozione Codice Etico	408	49%
Bilancio di sostenibilità	131	16%
Certificazione UNI EN ISO 9001	556	67%
Certificazione UNI EN ISO 14001	319	38%
Certificazione UNI EN ISO 50001	56	7%
Modello Organizzativo ex D.Lgs. n. 231/2001	269	32%
Riferimenti a Diritti Umani nel Codice Etico	330	40%
Certificazione SA8000	96	12%
Certificazione UNI EN ISO 45001	255	31%
Certificazione UNI EN ISO 27001	123	15%
Certificazione UNI EN ISO 37001	79	9%
Totale fornitori qualificati	835	100%

⁴¹ I dati esposti sono riferiti a una platea di fornitori che si modifica nel tempo e pertanto non sono confrontabili con l'anno precedente.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Azioni [MDR-A]

CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA [MDR-A] [G1-3]

Nel 2025 la Società ha perseguito il rafforzamento della cultura dell'integrità attraverso più leve: formazione mirata, audit, comunicazione e aggiornamento della mappatura dei rischi 231 [G1-3 18 a; c]. Questo approccio sistemico ha l'obiettivo di ridurre i rischi residui nelle aree sensibili e consolidare comportamenti consapevoli e conformi [MDR-A 68 a]. Sono proseguite anche le attività per il rafforzamento dei presidi ESG sulla catena di fornitura con l'obiettivo di acquisire maggiore visibilità sui rischi e sul profilo ESG dei fornitori di SEA.

Formazione e Audit

I programmi di formazione di Gruppo vengono rivisti su base annuale [MDR-A 68 c] e sono progettati anche per sviluppare consapevolezza e competenze operative sui rischi corruttivi attivi e passivi. La formazione viene erogata attraverso corsi in aula, e-learning e sessioni dedicate ai processi individuati come più sensibili [G1-1 10 g] [G1-3 21 a].

I corsi online rivolti a tutti i dipendenti amministrativi e turnisti prevedono una formazione flessibile e facilmente accessibile per garantire la diffusione capillare dei principi e regole in materia di prevenzione della corruzione. Ogni modulo prevede un test finale di apprendimento per garantire il completo recepimento dei temi affrontati.

SEA garantisce che il 100% dei dirigenti e del personale appartenente alle funzioni aziendali classificate a rischio, secondo la mappatura del rischio di corruzione, partecipi ai programmi di formazione anticorruzione che viene erogata con cadenza almeno triennale oppure al momento della nomina di nuovi dirigenti [G1-3 21 b] [G1-1 10 g]. In particolare, le attività formative nel 2025 hanno riguardato:

- Formazione in aula - 5 nuovi responsabili di funzioni sensibili
- Welcome Day - formazione anticorruzione erogata dalla Direzione Internal Audit a beneficio di 187 neoassunti (n. 143 turnisti e 44 amministrativi)
- Read&sign neoassunti: sul Codice Etico (fruito da 46 dipendenti su 84 destinatari) e sul MOG (fruito da 53 dipendenti su 84 destinatari)
- Corso online sul Codice Etico rivolto ai dipendenti amministrativi (fruito dall'89% del totale degli assegnatari).

Tabella - Formazione anticorruzione attiva e passiva [G1-3 RA 8] [G1-1 10 h]

	2025				2024			
	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
Estensione della formazione								
Totale (ore)	333,0	22,0	0,0	318,0	301,5	29,0	0,0	195,5
Totale destinatari della formazione (numero)	322	19	0	0	339	13	0	203
Modalità di erogazione e durata								
Formazione in aula (ore)	29,5	0,0	0,0	95,0	66,5	16,0	0,0	26,5
Corsi online (ore)	303,5	22,0	0,0	223,0	235,0	13,0	0,0	169,0
Informativa sulla Intranet (ore)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Frequenza	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
La frequenza con cui è richiesta la formazione	Almeno su base triennale	Almeno su base triennale o a dirigenti di nuova nomina	Ogni nuova nomina CdA	Almeno su base triennale
Temi trattati attraverso la formazione in aula	- Codice Etico - Esempi di corruzione - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - Whistleblowing - MOG 231/01	D. Lgs. 231/01 e MOG - Misure di Prevenzione della Corruzione - Politica anticorruzione, processi a rischio corruttivo - Whistleblowing - Sottoscrizione per osservanza della Politica di Prevenzione della Corruzione		- Codice Etico - Esempi di corruzione - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - Whistleblowing - MOG 231/01
	- Codice Etico - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - MOG 231/01 - Whistleblowing			- Codice Etico - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - MOG 231/01 - Whistleblowing
	- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico	- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico		- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico
Temi trattati attraverso i corsi online	- Codice Etico - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - MOG 231/01 - Whistleblowing			- Codice Etico - Politica anticorruzione - Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione - MOG 231/01 - Whistleblowing
Temi trattati via informativa sulla Intranet	- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico	- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico		- Segnalazione di condotte illecite - Codice Etico

Il Gruppo SEA adotta una politica formativa sui temi dell'anticorruzione che garantisce la copertura formativa al 100% dei dirigenti e del personale appartenente alle funzioni aziendali classificate a rischio secondo la mappatura del rischio di corruzione. SEA ha individuato le seguenti funzioni che sono responsabili di processi a rischio di corruzione: Supply Chain, Legal, Maintenance, Administration, Commercial, Regulatory Affairs, Cargo and Real Estate, Finance, Infrastructures, Environment and Funded Initiatives, Security, Health and Safety, People Management, Public Affairs. Per la controllata SEA Prime la Mappatura dei rischi 231 identifica come funzioni maggiormente esposte i presidi Commercial, Infrastructures & Maintenance e Operations [G1-1 10 h].

Nell'anno 2025 non sono stati erogati percorsi formativi ai membri del CdA e del Collegio Sindacale rispetto all'induction già ricevuta nel 2023. Per i nuovi membri nominati, la Direzione Internal Audit ha attivato un percorso formativo focalizzato sulla Politica di Prevenzione della Corruzione, sui principi della ISO 37001 e sulle principali misure di controllo adottate dalla Società [G1-3 21 a; c]. Nell'ultimo triennio la formazione sui temi anticorruzione è stata erogata anche a beneficio dei membri del Comitato Etico, i quali sono incaricati della ricezione e gestione delle segnalazioni [MDR-P 65 e; f] [G1-1 10 c i; g].

In aggiunta alla formazione, sono stati completati 28 audit, a conferma del presidio sistematico dei processi sensibili [MDR-A 68 e]. L'implementazione di questa azione rientra nelle responsabilità delle funzioni preposte [MDR-A 69 a].



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Comunicazione

Nel 2025 SEA ha proseguito le attività di comunicazione e sensibilizzazione sui principi e sui valori del Codice Etico [MDR-A 68 b]. L'obiettivo è stato quello di accrescere la consapevolezza dei presidi previsti dal MOG e dal SGPC. A tale scopo sono state realizzate attività di sensibilizzazione sul whistleblowing rivolta a tutto il personale attraverso la intranet aziendale [MDR-A 68 b].

SEA è impegnata a garantire la massima diffusione della Politica Anticorruzione⁴² e del Codice Etico⁴³ verso tutti i destinatari che possono consultarli dal sito corporate di SEA [MDR-P 65 f].

GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI [MDR-A] [G1-2]

Requisiti ESG per i fornitori [MDR-A] [G1-2] [RA-2]

Nel 2025 è stata conclusa l'attività di sviluppo della piattaforma di gestione dell'Albo, per allinearla alle esigenze di verifica dei profili ESG dei fornitori [MDR-A 68 a; b; c; e]. Nello stesso anno [MDR-A 68 c], è stata avviata la revisione della piattaforma per la rendicontazione delle richieste in ambito ESG nei processi di gara e affidamento. Queste azioni mirano a concretizzare un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del Gruppo SEA [MDR-A 68 a].

Nel 2025 è stata portata a termine la campagna di riqualificazione dei fornitori, che prevede la sottoscrizione obbligatoria del Codice di Condotta dei Fornitori SEA. Al 31.12.2025 tutti i fornitori in albo (835) hanno accettato il Codice di Condotta dei Fornitori SEA (nel 2024 i fornitori qualificati erano 846, e il codice era stato accettato dall'87%, pari a 736 fornitori) [MDR-A 68 e] [S2-4 32 c].

Promozione della Sostenibilità presso i fornitori attraverso la piattaforma Open-es

Dal 2022 SEA promuove l'adesione alla piattaforma Open-es per sensibilizzare i fornitori degli aeroporti sulle tematiche di sostenibilità. La partecipazione a Open-es offre ai fornitori un ambiente collaborativo che li supporta concretamente nello sviluppo e nel miglioramento delle proprie performance di sostenibilità. Il Gruppo SEA sostiene questa piattaforma, permettendo ai fornitori di accedervi gratuitamente. Nel 2026 sono previste attività per l'integrazione delle informazioni derivanti da Open-es nella piattaforma Albo SEA [MDR-A 68 a; b; c].

Durante il 2025 è proseguita la campagna di sensibilizzazione all'iscrizione alla piattaforma tramite e-mail. Tra i fornitori qualificati al 31.12.2025 gli iscritti su Open-es sono 540 (65% dei qualificati) [MDR-A 68 e] [S2-4 32 c].

Le spese operative allocate nel 2025 e pianificate sono pari a €30.000 all'anno [MDR-A 69; b; c].

Mappatura di rischio

SEA ha effettuato una prima mappatura delle caratteristiche ESG della catena di fornitura, in linea con il nuovo Codice di Condotta, al fine di consentire il confronto con i rischi dell'ERM. Il completamento dell'attività è previsto entro il 2026, e consentirà di integrare e rendere più completo il rating ESG dei fornitori derivante dalla compilazione dei questionari con dati provenienti da fornitori esterni [MDR-A 68 a; c] [S2-4 32 c]. L'implementazione di questa azione richiede la collaborazione di diverse funzioni aziendali sia per le integrazioni ICT necessarie sia per la valutazione dei singoli aspetti ESG [MDR-A 69].

Sviluppo di un processo integrato per programmare audit verticali ESG

Nel 2026 è iniziata l'attività di realizzazione della soluzione informatica per la raccolta e la condivisione dei report audit, integrata nei processi dell'Albo e nei sistemi di rating di valutazione dei fornitori ed è stato condiviso il processo di programmazione di audit verticali (ambientale, sicurezza del lavoro) [MDR-A 68 a; b]. E' inoltre prevista l'entrata in funzione della piattaforma [MDR-A 68 c] [S2-4 32 c]. Per gli investimenti e spese per quest'azione si fa riferimento alle spese per il sistema di monitoraggio e reporting delle richieste ESG sia in fase di qualifica che di gara/affidamento [MDR-A 69].

⁴² https://milanairports.com/sites/default/files/2024-03/SEA_Politica_prevenzione_corruzione_def%20per%20sito%20corporate.pdf

⁴³ https://milanairports.com/sites/default/files/2026-02/Codice%20Etico%20SEA_ITA.pdf



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Target [MDR-T]

CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA [MDR-T 79; 80]

SEA adotta un approccio che prevede tolleranza zero verso la corruzione con un obiettivo di risultato di “zero incidenti”. Questo obiettivo è coerente con il Codice Etico, SGPC e MOG.

Al fine di mantenere un elevato impegno nella prevenzione della corruzione SEA definisce e monitora annualmente KPI qualitativi e quantitativi nell'ambito delle attività di audit interni ed esterni (sorveglianza ISO 37001), verifiche periodiche del MOG e del SGPC [MDR-T 81 b; b i].

Nel 2025 tale monitoraggio ha riguardato le attività di comunicazione e sensibilizzazione sui principi e valori del Codice Etico, l'integrazione del Codice Etico con i principi di relazione con gli stakeholder, la formalizzazione dell'iter di contestazione e liquidazione delle penali contrattuali, gli audit eseguiti e gli audit programmati, oltre all'erogazione della formazione interna [MDR-T 81 b ii; 80 d]. Questa attività di monitoraggio è finalizzata al perseguimento dell'obiettivo di risultato sopra richiamato.

GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI [MDR-T]

Nel corso del 2026 è prevista l'implementazione di un sistema di reporting strutturato che consentirà di mappare anche il numero di procedure di gara che includono criteri di partecipazione, specifiche di capitolato e/o criteri premiali collegati ad almeno un parametro di natura ESG [ESRS 2 81 a]. SEA monitora attentamente l'accettazione del Codice di Condotta dei Fornitori nei processi di qualifica [MDR-T 81 b]. Tramite il processo di qualifica in Albo sono raccolte le informazioni che permettono di tracciare il profilo di sostenibilità delle aziende in relazione ai parametri indicati nel Codice [MDR-T 81 b; b i].

Metriche [MDR-M]

CASI ACCERTATI DI CORRUZIONE ATTIVA O PASSIVA [G1-4] [MDR-T]

Nel 2025, non sono stati accertati casi di corruzione attiva e/o passiva come nel 2024 [G1-4 24 a; b], in base a quanto emerso dal monitoraggio di tutti i canali potenzialmente idonei a far emergere eventi corruttivi, sia interni (piattaforma whistleblowing) sia esterni. Fra questi ultimi sono stati monitorati i canali ufficiali di segnalazione, comprendenti eventuali comunicazioni da parte delle Autorità Giudiziarie e di polizia dell'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) e della Corte dei Conti, oltre alla rassegna dei media e alle segnalazioni effettuate da privati e cittadini, denunce indirizzate alle Forze dell'Ordine [MDR-M 77 a]. L'assenza di casi di corruzione è verificata dal certificatore esterno che annualmente effettua l'audit sul SGPC in conformità alla norma ISO 37001 [MDR-M 77 b].

ALLEGATI

Allegato 1: Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa [IRO-2]

Di seguito vengono riportati gli obblighi di informativa a cui il Gruppo SEA ha adempiuto nella redazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, in base ai risultati della valutazione della rilevanza, indicando i paragrafi del documento in cui si trovano le relative informazioni [ESRS 2 IRO-2 56].

OBBLIGO DI INFORMATIVA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI	
BP-1 - Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità
BP-2 - Informativa in relazione a circostanze specifiche	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità Informativa in relazione a circostanze specifiche
GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
GOV-2 - Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	
GOV-3 - Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
GOV-4 - Dichiarazione sul dovere di diligenza	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Dichiarazione sul dovere di diligenza
GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità
SBM-1 - Strategia, modello aziendale e catena del valore	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Strategia, modello aziendale e catena del valore
SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi
SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti
IRO-2 - Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Allegati
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI	
E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Strategia Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS 2 GOV-3 - Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima
E1-2 - Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Politica Ambientale ed Energetica
E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Azioni
E1-4 - Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Target



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

OBBLIGO DI INFORMATIVA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
E1-5 - Consumo di energia e mix energetico	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Consumo di energia e mix energetico
E1-6 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
E1-7 - Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
E2 INQUINAMENTO	
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento
E2-1 - Politiche relative all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO Politica Ambientale ed Energetica
E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO Azioni per gestire l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo
E2-3 - Obiettivi connessi all'inquinamento	E2 INQUINAMENTO Target
E2-4 - Inquinamento di aria, acqua e suolo	E2 INQUINAMENTO Metriche Inquinamento di aria, acqua e suolo
E3 ACQUE E RISORSE MARINE	
ESRS 2 IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine
E3-1 - Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE Politica Ambientale ed Energetica
E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE Azioni
E3-3 - Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	E3 ACQUE E RISORSE MARINE Target
E3-4 - Consumo idrico	E3 ACQUE E RISORSE MARINE Metriche Consumo idrico
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE	
ESRS 2 IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare
E5-1 — Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Politica Ambientale ed Energetica
E5-2 — Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Azioni
E5-3 - Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Target
E5-4 - Flussi di risorse in entrata	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Metriche Flussi di risorse in entrata
E5-5 - Flussi di risorse in uscita	E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Metriche Flussi di risorse in uscita
S1 FORZA LAVORO PROPRIA	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S1-1 - Politiche relative alla forza lavoro propria	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche
S1-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti
S1-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Azioni - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria
S1-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Target



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

OBBLIGO DI INFORMATIVA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
S1-6 - Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa
S1-7 - Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa
S1-8 - Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale
S1-9 - Metriche della diversità	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche della diversità
S1-10 - Salari adeguati	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Salari adeguati
S1-11 - Protezione sociale	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Protezione sociale
S1-12 - Persone con disabilità	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Persone con disabilità
S1-13 - Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di formazione e sviluppo delle competenze
S1-14 - Metriche di salute e sicurezza	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di salute e sicurezza
S1-15 - Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata
S1-16 - Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
S1-17 - Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S2-1 - Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche
S2-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti
S2-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni
S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
S2-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Target
S3 COMUNITÀ INTERESSATE	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Politiche
S3-2 - Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti
S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni
S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate
S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S3 COMUNITÀ INTERESSATE Target

OBBLIGO DI INFORMATIVA	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI	
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori d’interessi	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Strategia Interessi e opinioni dei portatori di interessi
ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Strategia Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale
S4-1 - Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Politiche
S4-2 - Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti
S4-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni
S4-4 - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali
S4-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Target
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE	
ESRS 2 GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità
G1-1 - Politiche in materia di cultura d’impresa e condotta delle imprese	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche
G1-2 - Gestione dei rapporti con i fornitori	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche Azioni
G1-3 - Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Azioni
G1-4 - Casi accertati di corruzione attiva o passiva	G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Metriche Casi accertati di corruzione attiva o passiva



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Allegato 2: Elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE

Di seguito si riportano tutti gli elementi d'informazione derivanti da altri atti legislativi dell'UE elencati in ESRS 2, Appendice B, indicando dove sono reperibili nel presente documento e indicando quelli valutati come non rilevanti in base all'analisi di doppia rilevanza, fatta eccezione per dove specificatamente indicato [ESRS 2 IRO-2 56].

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI					
ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione (5), allegato II		ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)				Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Ruolo e composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo e le informazioni fornite e questioni di sostenibilità da questi affrontate
ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10				ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI Governance Dichiarazione sul dovere di diligenza
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione (6), tabella 1 - Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 - Informazioni qualitative sul rischio sociale	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.

⁴⁴ Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari (SFDR) (GU L 317 del 9.12.2019, pag. 1).

⁴⁵ Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (regolamento sui requisiti patrimoniali) (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).

⁴⁶ Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sugli indici usati come indici di riferimento negli strumenti finanziari e nei contratti finanziari o per misurare la performance di fondi di investimento e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE e del regolamento (UE) n. 596/2014 (GU L 171 del 29.6.2016, pag. 1).

⁴⁷ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14		Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 (7) e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)			Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		Non rilevante in quanto il Gruppo non è coinvolto in attività collegate a quelle indicate.
E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI					
ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Strategia Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Strategia Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Target
ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Consumo di energia e mix energetico



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6				E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua	Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento	Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES
ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56				Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI Metriche Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio
ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66				Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	
ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico			Il Gruppo SEA ha deciso di avvalersi dell'opzione di phase-in in relazione alla divulgazione degli effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima
ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)					



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)		Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili - Efficienza energetica delle garanzie reali			
ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio e opportunità legate al clima, paragrafo 69			Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818		
E2 INQUINAMENTO					
ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3				E2 INQUINAMENTO Metriche Inquinamento di aria, acqua e suolo
E3 ACQUE E RISORSE MARINE					
ESRS E3-1 Acque e risorse marine, paragrafo 9	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7				E3 ACQUE E RISORSE MARINE Politica Ambientale ed Energetica
ESRS E3-1 Politica dedicata, paragrafo 13	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8				Non rilevante in quanto nessun sito del Gruppo si trova in una zona a elevato stress idrico.
ESRS E3-1 Sostenibilità degli oceani e dei mari paragrafo 14	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non rilevante.
ESRS E3-4 Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2				E3 ACQUE E RISORSE MARINE Metriche Consumo idrico
ESRS E3-4 Consumo idrico totale in m ³ rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1				E3 ACQUE E RISORSE MARINE Metriche Consumo idrico
E4 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI					
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7				Non rilevante.
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10				Non rilevante.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS 2 IRO-1 E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14				Non rilevante.
ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/ di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11				Non rilevante.
ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12				Non rilevante.
ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15				Non rilevante.
E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE					
ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13				E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Metriche Flussi di risorse in uscita
ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9				E5 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE Metriche Flussi di risorse in uscita
S1 FORZA LAVORO PROPRIA					
ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13				Non rilevante in quanto il Gruppo non ha operazioni a grave rischio di lavoro forzato o lavoro coatto
ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12				Non rilevante in quanto il Gruppo non ha operazioni a grave rischio di lavoro minorile
ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche
ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche
ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche
ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Politiche



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/ delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni
ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafo 88, lettere b) e c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di salute e sicurezza
ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di salute e sicurezza
ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12		Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)
ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7				S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S1 FORZA LAVORO PROPRIA Metriche Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani
S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE					
ESRS 2 SBM-3 S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13				Non rilevante in quanto non sussiste un rischio significativo di lavoro minorile, di lavoro forzato o coatto, tra i lavoratori nella catena del valore del Gruppo
ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche
ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19			Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II		S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Politiche
ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore
S3 COMUNITÀ INTERESSATE					
ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S3 COMUNITÀ INTERESSATE Politiche
ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S3 COMUNITÀ INTERESSATE Politiche
ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S3 COMUNITÀ INTERESSATE Azioni - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Riferimento SFDR ⁴⁴	Riferimento terzo pilastro ⁴⁵	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento ⁴⁶	Riferimento normativa dell'UE sul clima ⁴⁷	PARAGRAFI NELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO SEA
S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI					
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11				S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Politiche
ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818		S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Politiche
ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14				S4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI Azioni - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali
G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE					
ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione, paragrafo 10, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche
ESRS G1-1 Protezione degli informatori, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Politiche
ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17		Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816		G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Metriche Casi accertati di corruzione attiva o passiva
ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16				G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE Metriche Casi accertati di corruzione attiva o passiva

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Relazione della società di revisione indipendente
sull'esame limitato della Rendicontazione consolidata di
sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27
gennaio 2010, n. 39



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ



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

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

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della Rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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

Conclusioni

Ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della Rendicontazione consolidata di sostenibilità della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo" o "Gruppo S.E.A.") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione del Gruppo S.E.A..

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la Rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo S.E.A. relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, di seguito "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" della Rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (ISQM Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Meravigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 3.000.000 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



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ



Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la Rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (di seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo *"Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità"* della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'utilizzo di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della Rendicontazione consolidata di sostenibilità

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità", ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i dati consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

Come indicato nel paragrafo "Metodologia e criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità", le informazioni relative alle emissioni di gas a effetto serra *Scope 3* sono soggette a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle *Scope 1* e *2*, a causa della scarsa disponibilità e della precisione relativa dei dati utilizzati per definire tali informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ



Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la Rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della Rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte sulla Rendicontazione consolidata di sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure, in parte in una fase preliminare prima della chiusura dell'esercizio e successivamente in una fase finale fino alla data di emissione della presente relazione:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità, ivi inclusa l'analisi del perimetro di rendicontazione;



MilanAirports

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ



- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e verifica della relativa informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che esista un rischio di errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, analitiche e di sostanza, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati, tra cui:
 - per le informazioni raccolte a livello di Gruppo:
 - svolgimento di interviste e analisi documentale con riferimento alle informazioni qualitative e, in particolare, alle politiche, alle azioni e agli obiettivi sulle questioni di sostenibilità, per verificare la coerenza con le evidenze raccolte;
 - svolgimento di procedure analitiche e limitate verifiche su base campionaria con riferimento alle informazioni quantitative;
 - per le informazioni raccolte a livello di sito, effettuazione di una visita in loco per la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. (aeroporto di Linate). Nel corso di tale visita abbiamo effettuato interviste con il personale della società e acquisito riscontri documentali in merito alla determinazione delle principali metriche;
- relativamente ai requisiti dell'art. 8 del Regolamento Tassonomia, comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e per determinare l'allineamento delle stesse rispetto alle previsioni del Regolamento Tassonomia e verifica della relativa informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella Rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Milano, 13 aprile 2026

EY S.p.A.


Luca Pellizzoni
(Revisore legale)

Copia su supporto informatico conforme al documento estratto in data 14 maggio 2026 dal sito internet <https://milanairports.com/it/relazione-finanziaria-annuale-2025>, ai sensi dell'art. 22 comma 2 D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82, che si trasmette ad uso Registro delle Imprese.

Milano, data dell'apposizione della firma digitale

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio Metropolitana di Milano-Monza-Brianza-Lodi, autorizzata dalla Direzione Regionale della Lombardia dell'Agenzia delle Entrate n. 108375/2017 del 28 luglio 2017.