



PIAGGIO
GROUP

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2026

→ INDICE

RELAZIONE SULLA GESTIONE	2
PREMESSA	3
PRINCIPALI DATI ECONOMICI, FINANZIARI E GESTIONALI	4
PROFILO DEL GRUPPO	5
FATTI DI RILIEVO DEL PRIMO SEMESTRE 2026	8
DECARBONIZZAZIONE E SOSTENIBILITÀ.....	9
ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DEL GRUPPO	10
RISULTATI PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO	15
CONTESTO NORMATIVO	20
RISCHI ED INCERTEZZE	33
PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	40
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO	40
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE.....	41
 BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2026	42
PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI	43
<i>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO</i>	44
<i>CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO</i>	45
<i>SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA CONSOLIDATA</i>	46
<i>VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO</i>	47
<i>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO</i>	48
NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO	49
ALLEGATI	92
<i>LE IMPRESE DEL GRUPPO PIAGGIO</i>	92
<i>ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO AI SENSI DELL'ART. 154-BIS DEL D.LGS. 58/98</i>	95
<i>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO</i>	96

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PREMESSA

La presente Relazione Finanziaria Semestrale al 30 giugno 2026 è stata redatta ai sensi dell'art. 154 ter del D.Lgs. 58/1998 e comprende la Relazione intermedia sulla Gestione, il Bilancio semestrale consolidato abbreviato e l'Attestazione prevista dall'articolo 154-bis del D.Lgs. 58/98.

Il bilancio semestrale consolidato abbreviato è predisposto in conformità con i Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) applicabili ai sensi del Regolamento CE n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 ed in particolare dello IAS 34 – Bilanci intermedi, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n.38/2005. La struttura ed il contenuto dei prospetti contabili consolidati riclassificati contenuti nella Relazione intermedia sulla gestione e degli schemi obbligatori inclusi nella presente Relazione sono in linea con quelli predisposti in sede di Bilancio annuale.

Le note informative sono state redatte in conformità con i contenuti prescritti dallo IAS 34 – Bilanci intermedi, tenuto altresì conto delle disposizioni fornite dalla Consob nella Comunicazione n. 6064293 del 28 luglio 2006. I contenuti informativi della presente Relazione non sono pertanto assimilabili a quelli di un bilancio completo redatto ai sensi dello IAS 1.

I dati potrebbero presentare in taluni casi difetti di arrotondamento dovuti alla rappresentazione in milioni; si segnala che le variazioni e le incidenze percentuali sono calcolate sui dati espressi in migliaia e non su quelli, arrotondati, esposti in milioni.

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, FINANZIARI E GESTIONALI

	1° SEMESTRE		BILANCIO 2025
	2026	2025	
IN MILIONI DI EURO			
Dati Economici			
Ricavi Netti	841,9	852,5	1.501,9
Margine Lordo Industriale ¹	266,0	259,0	457,6
Risultato Operativo	74,4	70,5	101,2
Risultato Ante Imposte	49,9	45,6	51,6
Utile (Perdita) del periodo	30,4	30,1	34,0
.Terzi			
.Gruppo	30,4	30,1	34,0
Dati Patrimoniali			
Capitale Investito Netto (C.I.N.)	913,6	944,4	974,0
Posizione Finanziaria Netta ¹	(481,7)	(534,7)	(577,6)
Patrimonio Netto	432,0	409,7	396,3
Indicatori Economico Finanziari			
Margine Lordo su Ricavi Netti (%)	31,6%	30,4%	30,5%
Risultato Netto su Ricavi Netti (%)	3,6%	3,5%	2,3%
R.O.S. (Risultato Operativo su Ricavi Netti)	8,8%	8,3%	6,7%
R.O.E. (Risultato Netto su Patrimonio Netto)	7,0%	7,4%	8,6%
R.O.I. (Risultato Operativo su C.I.N.)	8,1%	7,5%	10,4%
EBITDA ¹	148,6	147,1	250,8
EBITDA su Ricavi Netti (%)	17,7%	17,3%	16,7%
Altre informazioni			
Volumi di vendita (unità/000)	258,7	238,4	445,2
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	49,8	76,0	140,6
Dipendenti a fine periodo (numero)	5.759	5.795	5.502

Risultati per settore operativo

		EMEA E AMERICAS	INDIA	ASIA PACIFIC 2W	TOTALE
Volumi di vendita (unità/000)	1° Semestre 2026	122,0	86,9	49,8	258,7
	1° Semestre 2025	124,7	64,0	49,8	238,4
	Variazione	(2,7)	22,9	0,1	20,3
	Variazione %	-2,2%	35,8%	0,2%	8,5%
Ricavi Netti (milioni di euro)	1° Semestre 2026	570,3	162,0	109,6	841,9
	1° Semestre 2025	590,4	142,5	119,6	852,5
	Variazione	(20,1)	19,5	(10,0)	(10,6)
	Variazione %	-3,4%	13,7%	-8,4%	-1,2%
Organico medio (n.)	1° Semestre 2026	3.402,6	1.497,2	961,5	5.861,3
	1° Semestre 2025	3.530,8	1.341,5	1.044,9	5.917,2
	Variazione	(128,2)	155,7	(83,4)	(55,9)
	Variazione %	-3,6%	11,6%	-8,0%	-0,9%
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (milioni di euro)	1° Semestre 2026	36,6	9,0	4,3	49,8
	1° Semestre 2025	61,2	10,2	4,6	76,0
	Variazione	(24,6)	(1,3)	(0,3)	(26,2)
	Variazione %	-40,2%	-12,3%	-7,2%	-34,5%

¹ Per la definizione della grandezza si rimanda al paragrafo "Indicatori alternativi di performance Non-GAAP".

PROFILO DEL GRUPPO

Il Gruppo Piaggio, con sede a Pontedera (Pisa, Italia), è uno dei principali costruttori mondiali di veicoli motorizzati a due ruote ed è inoltre protagonista internazionale nel settore dei veicoli commerciali. Oggi il Gruppo Piaggio ha tre anime ben distinte:

- le 2 ruote, scooter e moto da 50cc a 1.100cc. a cui si affianca la divisione Fashion, costituita a seguito del lancio a gennaio 2024 del progetto Fashion & Apparel, nato per creare un collettivo Vespa che unisca arte, moda e cultura;
- i veicoli commerciali leggeri, a 3 e 4 ruote;
- la divisione robotica con Piaggio Fast Forward, il centro di ricerca del Gruppo sulla mobilità del futuro con sede a Boston.

Missione

Ci dedichiamo alla mobilità delle persone e delle cose attraverso prodotti e servizi di elevato valore che ridisegnano e migliorano i nostri stili di vita.

Ci impegniamo ad allargare gli orizzonti dei nostri marchi e dei nostri prodotti promuovendo costantemente l'innovazione tecnologica, l'unicità del design, l'attenzione alla qualità e alla sicurezza, nel rispetto delle comunità e dell'ambiente.

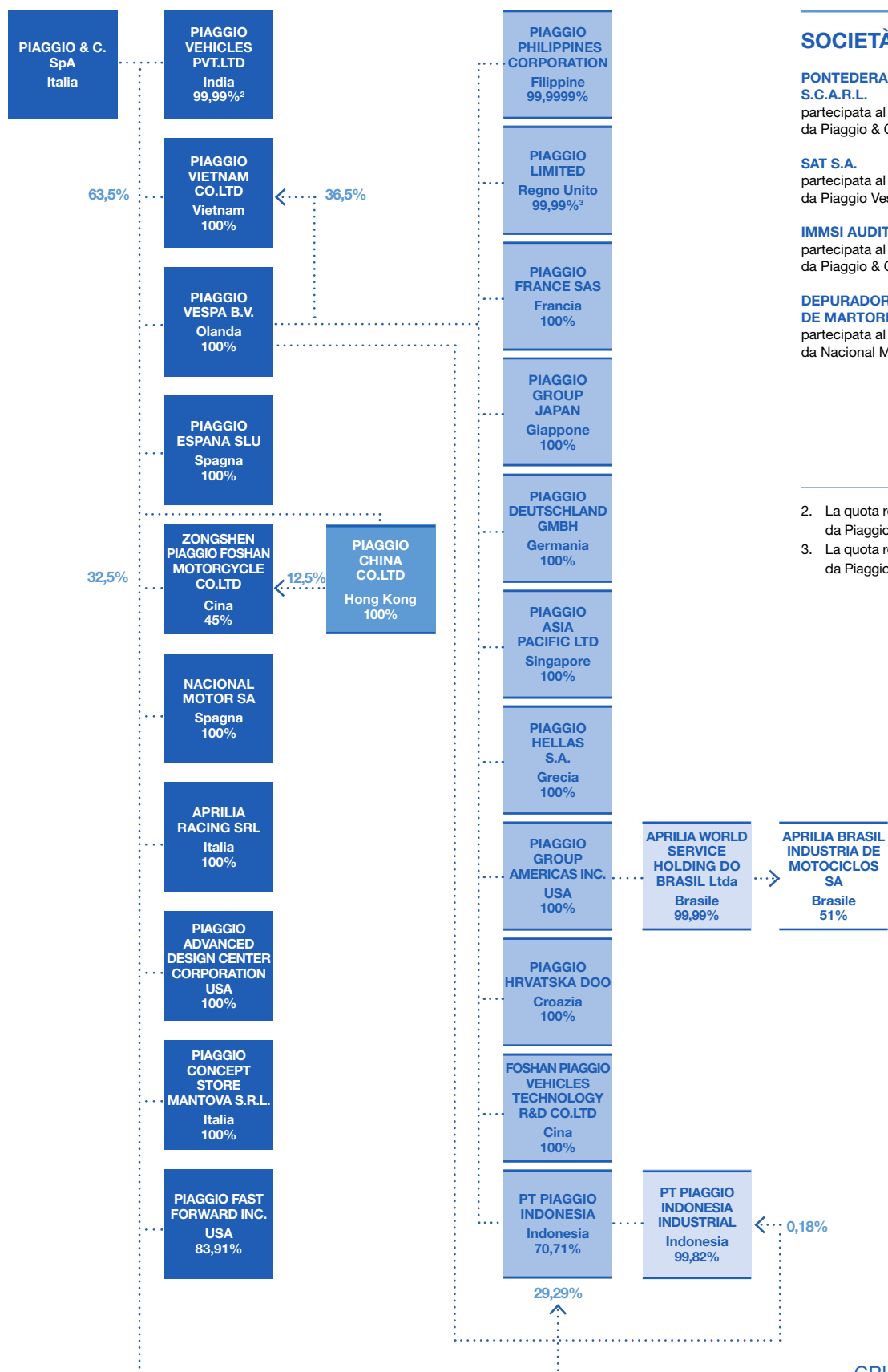
Mettiamo il cliente al centro delle nostre attenzioni, la sua soddisfazione, la sua sicurezza, il suo piacere, le sue emozioni, sviluppando prodotti disegnati sulle sue esigenze, accompagnando i cambiamenti dell'ecosistema entro cui si muove.

Crediamo nelle persone come nostro patrimonio fondamentale, nelle loro competenze e nel loro genio, e lo facciamo con coerenza verso i nostri valori più profondi, quali l'integrità, la trasparenza, le pari opportunità, il rispetto per la dignità individuale e le diversità.

Per queste ragioni, non siamo solo produttori di veicoli.

Attraverso il progresso tecnologico e sociale siamo protagonisti della mobilità globale, in modo responsabile e sostenibile, con l'obiettivo di rendere migliore la qualità della vita, nostra e delle generazioni future.

STRUTTURA SOCIETARIA GRUPPO PIAGGIO AL 30 GIUGNO 2026



SOCIETÀ COLLEGATE:

PONTEREDERA & TECNOLOGIA S.C.A.R.L.

partecipata al 22,52% da Piaggio & C. S.p.A.

SAT S.A.

partecipata al 20% da Piaggio Vespa B.V.

IMMSI AUDIT S.C.A.R.L.

partecipata al 25% da Piaggio & C. S.p.A.

DEPURADORA D'AGUES DE MARTORELLES

partecipata al 22% da Nacional Motor S.A.

2. La quota residuale è detenuta da Piaggio Vespa B.V.
3. La quota residuale è detenuta da Piaggio & C. SpA

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE⁴

COMPONENTE	COMITATO PER IL CONTROLLO SULLA GESTIONE	COMITATO NOMINE E REMUNERAZIONE	COMITATO CONTROLLO RISCHI E SOSTENIBILITÀ	COMITATO OPERAZIONI PARTI CORRELATE
Matteo Colaninno Presidente Esecutivo				
Michele Colaninno⁵ Amministratore Delegato				
Patrizia Albano Consigliere Indipendente				
Rita Ciccone Consigliere Indipendente				
Andrea Formica Consigliere Indipendente				
Alessandro Lai⁶ Consigliere Indipendente				
Paola Mignani Consigliere Indipendente				
Raffaella Annamaria Pagani Consigliere Indipendente				
Micaela Vescia Consigliere Indipendente				
Graziano Gianmichele Visentin Consigliere Indipendente				
Ugo Ottaviano Zanello Consigliere Indipendente				
Carlo Zanetti Consigliere				

ORGANISMO DI VIGILANZA

COMPONENTE
Antonino Parisi
Giovanni Barbara
Fabio Grimaldi

CHIEF FINANCIAL OFFICER E DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI E DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Alessandra Simonotto

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche S.p.A.

 Presidente del Comitato
 Componente del Comitato

⁴ Tutte le informazioni relative ai poteri riservati al Consiglio di Amministrazione, alle deleghe conferite al Presidente Esecutivo ed all'Amministratore Delegato, nonché alle funzioni dei vari Comitati costituiti all'interno del Consiglio di Amministrazione sono disponibili sul sito web dell'Emittente www.piaggiogroup.com nella sezione Governance.

⁵ Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

⁶ Lead Independent Director.

FATTI DI RILIEVO DEL PRIMO SEMESTRE 2026

15 gennaio 2026 - Aprilia Racing ha svelato ufficialmente la nuova moto Aprilia RS-GP26, affidata per il secondo anno consecutivo a Marco Bezzecchi e Jorge Martín per la stagione MotoGP 2026. Una moto, tutta italiana, dalla forte identità tecnologica e sportiva che rappresenta lo stato dell'arte di un progetto in continuo sviluppo.

19 gennaio 2026 – Piaggio & C S.p.A. e i rappresentanti dei principali sindacati hanno siglato il rinnovo del contratto integrativo per le sedi di Pontedera, Mandello del Lario e Noale. Tra i punti principali dell'accordo, l'incremento del premio di risultato a regime di 720 euro, maggiori competenze della Commissione Sicurezza sul lavoro e della Commissione Formazione e l'istituzione della Commissione inquadramento e della Commissione welfare e servizi aziendali.

Marzo 2026 – Avvio entusiasmante del Campionato MotoGP per Aprilia Racing e Marco Bezzecchi che nelle prime tre gare della stagione hanno conquistato tre vittorie consecutive.

30 aprile 2026 - Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha aperto le celebrazioni della Festa del Lavoro 2026 con una visita allo stabilimento Piaggio di Pontedera (PI), uno dei simboli della creatività e dell'operosità italiana. Al suo arrivo, il Capo dello Stato è stato accolto da Matteo Colaninno e Michele Colaninno, rispettivamente Presidente esecutivo e Amministratore delegato del Gruppo Piaggio S.p.A.. Insieme a loro, ha visitato l'officina della fabbrica, cuore storico del Gruppo, osservando le linee di montaggio e le fasi di assemblaggio degli scooter, tra cui la Vespa, che quest'anno compie 80 anni. Il percorso si è poi concluso con la visita al Museo Piaggio.

25 giugno 2026 – Francesco Bagnaia ha firmato un contratto di quattro anni con Aprilia Racing, a partire dal 2027. Il pilota italiano, tre volte Campione del Mondo, correrà in sella alla RS-GP al fianco di Marco Bezzecchi, completando così la formazione tricolore della Casa di Noale in MotoGP.

25 giugno 2026 – Sono state aperte a Roma le celebrazioni per l'80esimo anniversario della Vespa. Per l'occasione il Presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha ricevuto a Palazzo Chigi il Presidente esecutivo Matteo Colaninno e l'Amministratore delegato Michele Colaninno del Gruppo Piaggio. "La Vespa non è solo un'eccellenza industriale ma è anche una delle icone italiane più amate nel mondo, simbolo della creatività e dello stile italiano" ha affermato la premier Meloni.

25-28 giugno 2026 – Circa 25.000 Vespa hanno sfilato nelle strade di Roma per celebrare gli 80 anni dello scooter più famoso del mondo. I Vespisti, e i loro mezzi, sono arrivati nella capitale da 67 Paesi per prendere parte alle celebrazioni. Una festa di 4 giorni che ha richiamato migliaia di visitatori al Vespa Village allo Stadio dei Marmi al Foro Italico. Sono stati protagonisti della sfilata tutti gli oltre 160 modelli nei quali Vespa è stata declinata in otto decenni: da alcuni rarissimi esemplari della prima serie Vespa modello 98 del 1946, alle molte Vespa d'epoca, dalle "faro basso" degli anni 50, alle classicissime VBB degli anni 60, alle ET3, alle GTR ed all'intramontabile Vespa PX. Un trionfo di modelli e versioni, fino alle moderne Primavera e GTS.

29 giugno 2026 – Dopo la tripletta sul circuito di Le Mans l'11 maggio, con la vittoria di Jorge Martin, seguito da Marco Bezzecchi e Ai Ogura, Aprilia Racing, scuderia del Gruppo Piaggio, ha chiuso il fine settimana sul Circuito TT di Assen con un altro risultato storico che ha visto tre Aprilia sul Podio: Ai Ogura, Raul Fernández (entrambi SuperFile Trackhouse Motogp Team), seguiti da Jorge Martín.

DECARBONIZZAZIONE E SOSTENIBILITÀ

Con il Piano di Decarbonizzazione presentato a fine 2023, il Gruppo si è impegnato a ridurre entro il 2030 le emissioni associate alle attività produttive (Scope 1 e Scope 2 market-based) del 42%. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni sono stati calcolati rispetto al 2022⁷.

Le azioni previste nel Piano che dovrebbero consentire il raggiungimento di questo ambizioso traguardo sono le seguenti:

- la ristrutturazione del sito produttivo di Mandello del Lario secondo i criteri della sostenibilità (realizzata nel 2025);
- l'installazione di impianti fotovoltaici negli stabilimenti di Pontedera (avvio a fine aprile 2026) e Mandello del Lario (avvio a fine luglio 2026);
- l'installazione di un nuovo impianto di verniciatura in Vietnam che consentirà anche la sostituzione del gasolio con il GPL;
- l'acquisto di energia verde per gli stabilimenti in Italia, India, Vietnam ed Indonesia;
- la sostituzione delle auto aziendali con modelli più efficienti dal punto di vista energetico.

Inoltre, il Piano ha previsto l'ampliamento della gamma di veicoli elettrici, con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una copertura del 18% sul totale dei mezzi a due ruote venduti e del 30% sui veicoli commerciali venduti sia in India sia in Europa⁸.

Piaggio ha già presentato sul mercato novità rappresentative di quest'ultimo target, come i veicoli Vespa e Piaggio 1 con motorizzazione elettrica ed il Porter NP6 elettrico.

Il Gruppo Piaggio, inoltre, mira a ridurre ulteriormente le emissioni generate dall'utilizzo dei propri veicoli da parte dei clienti attraverso il miglioramento dei motori a combustione, l'evoluzione del product design e l'utilizzo dei combustibili di nuova generazione definiti e-fuel e biocarburanti, la cui compatibilità con i motori attualmente montati sui veicoli Piaggio è già stata testata.

Sarà inoltre investigata la fattibilità tecnica dell'utilizzo di materiali riciclati nella fabbricazione dei veicoli.

⁷ Nel 2022 il totale delle emissioni Scope 1 + Scope 2 market based erano 64.657 tCO₂eq.

⁸ Per la quota di fatturato relativa a veicoli elettrici si rimanda alla Relazione sulla gestione, paragrafo "Risultati per tipologia di prodotto".

ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DEL GRUPPO

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Conto Economico (riclassificato)

	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025		VARIAZIONE	
	IN MILIONI DI EURO	INCIDENZA %	IN MILIONI DI EURO	INCIDENZA %	IN MILIONI DI EURO	%
Ricavi Netti	841,9	100,0%	852,5	100,0%	(10,6)	-1,2%
Costo del venduto ⁹	576,0	68,4%	593,6	69,6%	(17,6)	-3,0%
Margine Lordo Ind.le⁹	266,0	31,6%	259,0	30,4%	7,0	2,7%
Spese Operative	191,6	22,8%	188,5	22,1%	3,1	1,7%
Risultato Operativo	74,4	8,8%	70,5	8,3%	3,9	5,5%
Risultato partite finanziarie	(24,5)	-2,9%	(24,9)	-2,9%	0,4	-1,5%
Risultato Ante Imposte	49,9	5,9%	45,6	5,4%	4,2	9,3%
Imposte	19,5	2,3%	15,5	1,8%	3,9	25,4%
Utile (perdita) del periodo	30,4	3,6%	30,1	3,5%	0,3	1,0%
Risultato Operativo	74,4	8,8%	70,5	8,3%	3,9	5,5%
Ammortamenti e costi di impairment	74,3	8,8%	76,6	9,0%	(2,3)	-3,0%
EBITDA⁹	148,6	17,7%	147,1	17,3%	1,5	1,0%

Ricavi Netti

	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
IN MILIONI DI EURO			
EMEA e Americas	570,3	590,4	(20,1)
India	162,0	142,5	19,5
Asia Pacific 2W	109,6	119,6	(10,0)
TOTALE RICAVI NETTI	841,9	852,5	(10,6)
Due Ruote	652,8	685,0	(32,1)
Veicoli Commerciali	189,1	167,6	21,5
TOTALE RICAVI NETTI	841,9	852,5	(10,6)

In termini di fatturato consolidato, il Gruppo ha chiuso il primo semestre del 2026 con ricavi netti in flessione rispetto al corrispondente periodo del 2025 (-1,2%).

La riduzione ha riguardato i mercati (EMEA e Americas -3,4% e Asia Pacific -8,4%; -0,6% a cambi costanti) mentre India è risultata in crescita (+13,7%; +30,6% a cambi costanti).

Considerando invece cambi costanti i ricavi consolidati risultano in miglioramento di circa il 3,2% rispetto al 30 giugno 2025. Con riguardo alla tipologia dei prodotti i Veicoli Commerciali hanno evidenziato una crescita (+12,8%) mentre i Due Ruote sono risultati in diminuzione (-4,7%). Conseguentemente l'incidenza sul fatturato complessivo dei Veicoli Due Ruote è scesa dall'80,3% del primo semestre 2025 all'attuale 77,5%; viceversa, l'incidenza dei Veicoli Commerciali è salita dal 19,7% dei primi sei mesi del 2025 al 22,5% attuale.

9 Per la definizione della grandezza si rimanda al paragrafo "Indicatori alternativi di performance Non-GAAP".

Il **marginale lordo industriale** del Gruppo ha evidenziato rispetto al primo semestre dell'anno precedente una crescita, sia in termini assoluti (+ 7,0 milioni di euro), che in rapporto al fatturato netto (31,6% al 30 giugno 2026 e 30,4% al 30 giugno 2025). La variazione è strettamente collegata alle azioni di efficientamento poste in essere dal management.

Gli ammortamenti inclusi nel margine lordo industriale sono pari a 17,5 milioni di euro (20,3 milioni di euro nel primo semestre 2025).

Le **spese operative** sostenute nel periodo sono risultate in aumento rispetto al corrispondente periodo del precedente esercizio (+1,7%), attestandosi a 191,6 milioni di euro.

L'evoluzione del conto economico sopra descritta porta ad un **EBITDA** consolidato in aumento e pari a 148,6 milioni di euro (147,1 milioni di euro nel primo semestre 2025). In rapporto al fatturato, l'EBITDA risulta in crescita e pari al 17,7% (17,3% nel primo semestre 2025).

Il Risultato Operativo (**EBIT**), che si è attestato a 74,4 milioni di euro, è anch'esso in crescita rispetto ai primi sei mesi 2025; rapportato al fatturato, l'EBIT è pari all'8,8% (8,3% nel primo semestre 2025).

Il risultato delle **partite finanziarie** registra Oneri Netti per 24,5 milioni di euro (24,9 milioni di euro al 30 giugno 2025). Il miglioramento è collegato principalmente alla gestione valutaria ed in minor misura al risultato delle partecipazioni che complessivamente hanno più che compensato la minore capitalizzazione di interessi.

Le **imposte** di periodo sono pari a 19,5 milioni di euro, con un'incidenza sul risultato ante imposte del 39%.

L'**utile netto** si attesta a 30,4 milioni di euro (3,6% sui ricavi netti) ed è risultato in aumento rispetto al risultato del corrispondente periodo del precedente esercizio, che era stato pari a 30,1 milioni di euro (3,5% sui ricavi netti).

Dati operativi

VEICOLI VENDUTI

	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
IN MIGLIAIA DI UNITÀ			
EMEA e Americas	122,0	124,7	(2,7)
India	86,9	64,0	22,9
Asia Pacific 2W	49,8	49,8	0,1
TOTALE VEICOLI	258,7	238,4	20,3
Due Ruote	185,6	184,9	0,7
Veicoli Commerciali	73,1	53,5	19,6
TOTALE VEICOLI	258,7	238,4	20,3

Nel corso del primo semestre 2026, il Gruppo Piaggio ha venduto nel mondo 258.700 veicoli, registrando un incremento dell'8,5% rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente, in cui i veicoli venduti erano stati 238.400. L'aumento ha riguardato tutti i mercati ad eccezione di EMEA Americas.

Con riguardo alla tipologia dei prodotti sono risultate in crescita sia le vendite dei Veicoli Commerciali (+36,6%) che quelle dei veicoli Due Ruote (+0,4%).

ORGANICO

Nel primo semestre 2026 l'organico medio è risultato complessivamente in diminuzione (-55,9 unità). Come evidenziato dalla tabella seguente l'unica area geografica in crescita è stata l'India.

CONSISTENZA MEDIA DELLA POPOLAZIONE AZIENDALE PER AREA GEOGRAFICA	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
N.PERSONE			
EMEA e Americas	3.402,6	3.530,8	(128,2)
di cui Italia	3.174,1	3.276,8	(102,7)
India	1.497,2	1.341,5	155,7
Asia Pacific 2W	961,5	1.044,9	(83,4)
Totale	5.861,3	5.917,2	(55,9)

Al 30 giugno 2026 i dipendenti del Gruppo sono pari a 5.759 unità, in aumento complessivamente di 257 unità rispetto al 31 dicembre 2025, ma in diminuzione di 36 unità rispetto al 30 giugno 2025.

CONSISTENZA PUNTUALE DELLA POPOLAZIONE AZIENDALE PER AREA GEOGRAFICA	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	AL 30 GIUGNO 2025
N.PERSONE			
EMEA e Americas	3.254	3.210	3.443
di cui Italia	3.030	2.975	3.194
India	1.552	1.308	1.326
Asia Pacific 2W	953	984	1.026
Totale	5.759	5.502	5.795

SITUAZIONE PATRIMONIALE CONSOLIDATA¹⁰

SITUAZIONE PATRIMONIALE	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
IN MILIONI DI EURO			
Capitale Circolante Netto	(117,9)	(77,0)	(40,9)
Immobilizzazioni Materiali	288,5	294,5	(6,0)
Immobilizzazioni Immateriali	765,7	779,4	(13,6)
Diritti d'uso	26,6	25,9	0,7
Immobilizzazioni Finanziarie	4,5	4,5	(0,0)
Fondi	(53,7)	(53,3)	(0,4)
Capitale Investito Netto	913,6	974,0	(60,3)
Indebitamento Finanziario Netto	481,7	577,6	(96,0)
Patrimonio Netto	432,0	396,3	35,6
Fonti di Finanziamento	913,6	974,0	(60,3)
Patrimonio di terzi	(0,2)	(0,1)	(0,0)

Il **capitale circolante netto** al 30 giugno 2026, che è negativo e pari a 117,9 milioni di euro, ha generato cassa per circa 40,9 milioni di euro nel corso dei primi sei mesi del 2026.

Le **immobilizzazioni materiali** ammontano a 288,5 milioni di euro al 30 giugno 2026, con una diminuzione pari a circa 6,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025. Tale flessione è dovuta principalmente agli ammortamenti, il cui valore ha superato per circa 5,1 milioni di euro gli investimenti. Il restante impatto negativo è stato originato dall'effetto cambio (0,6 milioni di euro) e dalle dismissioni (0,3 milioni di euro).

¹⁰ Per la definizione delle singole voci della tabella si rimanda al paragrafo "Indicatori alternativi di performance Non-GAAP".

Le **immobilizzazioni immateriali** ammontano complessivamente a 765,7 milioni di euro, in diminuzione di circa 13,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025. Tale flessione è dovuta principalmente agli ammortamenti, il cui valore ha superato per circa 13,4 milioni di euro gli investimenti. Il restante impatto negativo è stato originato dall'effetto cambio (0,1 milioni di euro) e dalle svalutazioni (0,1 milioni di euro).

I **diritti d'uso**, pari a 26,6 milioni di euro, mostrano una crescita di circa 0,7 milioni di euro rispetto ai valori al 31 dicembre 2025.

Le **immobilizzazioni finanziarie** ammontano complessivamente a 4,5 milioni di euro, in linea con i valori al 31 dicembre 2025.

I **fondi** ammontano complessivamente a 53,7 milioni di euro, in aumento rispetto al 31 dicembre 2025 (53,3 milioni di euro).

Così come ampiamente descritto nel successivo paragrafo "Rendiconto Finanziario Consolidato", l'**indebitamento finanziario netto** al 30 giugno 2026 risulta pari a 481,7 milioni di euro, rispetto a 577,6 milioni di euro al 31 dicembre 2025. Rispetto al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario netto si è ridotto di circa 53 milioni di euro.

Il **patrimonio netto** di Gruppo al 30 giugno 2026 ammonta a 432,0 milioni di euro.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Il rendiconto finanziario consolidato redatto secondo gli schemi previsti dai principi contabili internazionali IFRS è riportato nei "Prospetti contabili consolidati del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026"; qui di seguito ne viene fornito il commento facendo riferimento alla forma sintetica di seguito esposta.

VARIAZIONE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
IN MILIONI DI EURO			
Posizione Finanziaria Netta Iniziale	(577,6)	(534,0)	(43,7)
Cash Flow Operativo	99,6	101,1	(1,5)
(Aumento)/Riduzione del Capitale Circolante netto	40,9	(13,2)	54,1
Investimenti Netti	(49,8)	(76,0)	26,2
Altre Variazioni	0,0	25,9	(25,9)
Variazione Patrimonio Netto	5,2	(38,6)	43,8
Totale Variazione	96,0	(0,7)	96,7
Posizione Finanziaria Netta Finale	(481,7)	(534,7)	53,0

Nel corso del primo semestre 2026 il Gruppo Piaggio ha generato **risorse finanziarie** per un totale di 96,0 milioni di euro.

Il **cash flow operativo**, definito dal risultato netto, depurato da costi e proventi non monetari, è stato pari a 99,6 milioni di euro.

Il **capitale circolante netto** ha generato cassa per circa 40,9 milioni di euro; in dettaglio:

- la dinamica di incasso dei crediti commerciali¹¹ ha assorbito flussi finanziari per un totale di 63,8 milioni di euro;
- la gestione dei magazzini ha assorbito flussi finanziari per un totale di circa 71,1 milioni di euro;
- la dinamica di pagamento dei fornitori ha generato flussi finanziari per circa 166,3 milioni di euro;
- la movimentazione di altre attività e passività non commerciali ha evidenziato un impatto positivo sui flussi finanziari per circa 9,5 milioni di euro.

Le **attività di investimento** hanno assorbito risorse finanziarie per un totale di 49,8 milioni di euro. Gli investimenti hanno riguardato sia la capitalizzazione dei costi di sviluppo e know how che il rinnovamento/efficientamento degli stabilimenti produttivi.

Come risultante delle dinamiche finanziarie sopra descritte, che hanno portato ad una generazione di cassa per i citati 96,0 milioni di euro, il Gruppo Piaggio ha una **posizione finanziaria netta** che si attesta a – 481,7 milioni di euro.

¹¹ Al netto degli anticipi da clienti

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE “NON-GAAP”

In accordo con la Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e delle successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n.0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415 sugli indicatori alternativi di performance) ed allo scopo di facilitare la comprensione dell'andamento economico e finanziario del Gruppo, Piaggio presenta nell'ambito della relazione sulla gestione, in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcuni Indicatori Alternativi di Performance (“IAP”) derivati da queste ultime, ancorchè non previsti dagli IFRS (Non-GAAP Measures). Tali indicatori rappresentano, inoltre, gli strumenti che facilitano gli amministratori nell'individuare tendenze operative e nel prendere decisioni circa investimenti, allocazione di risorse e altre decisioni operative. Per una corretta interpretazione di tali IAP si evidenzia quanto segue:

- gli IAP non sono previsti dai principi contabili internazionali (IFRS) e, pur essendo derivati dai bilanci consolidati del Gruppo, non sono assoggettati a revisione contabile;
- gli IAP non devono essere considerati sostitutivi degli indicatori previsti dai principi contabili di riferimento (IFRS);
- per una loro corretta interpretazione la lettura di detti IAP deve essere effettuata unitamente alle informazioni finanziarie del Gruppo tratte dai bilanci consolidati;
- le definizioni degli indicatori utilizzati dal Gruppo, in quanto non rivenienti dai principi contabili di riferimento, potrebbero non essere omogenee con quelle utilizzate da altri; pertanto, i valori degli IAP calcolati dal Gruppo e riportati nel presente documento potrebbero non essere comparabili con quelli pubblicati da altri gruppi/società;
- gli IAP utilizzati dal Gruppo risultano elaborati con continuità e omogeneità di definizione e rappresentazione per tutti i periodi contabili esposti nel presente Bilancio.

In particolare, gli indicatori alternativi di performance utilizzati sono i seguenti:

- **EBITDA**: definito come risultato operativo al lordo degli ammortamenti e dei costi di impairment delle attività immateriali e materiali e dei diritti d'uso, così come risultanti dal conto economico consolidato;
- **Margine lordo industriale**: definito come la differenza tra i ricavi netti e il costo del venduto;
- **Costo del venduto**: include i costi dei materiali (diretti e di consumo), le spese accessorie all'acquisto degli stessi (trasporti in entrata, dogane, movimentazioni di magazzino), i costi del personale per manodopera diretta ed indiretta e le relative spese, le lavorazioni conto terzi, le energie, gli ammortamenti di fabbricati, impianti, macchinari ed attrezzature industriali, le spese di manutenzione e pulizie, al netto del recupero costi per riaddebito a fornitori;
- **Posizione finanziaria netta**: rappresentata dalla somma algebrica dei debiti finanziari, dall'eventuale componente finanziaria significativa dei debiti commerciali e degli altri debiti non correnti al netto delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari correnti. Non concorrono alla determinazione della Posizione Finanziaria Netta le altre attività e passività finanziarie originate dalla valutazione al fair value, gli strumenti finanziari derivati designati di copertura e non, l'adeguamento al fair value delle relative poste coperte ed i relativi ratei. Tra le note esplicative ed integrative alla situazione contabile consolidata del presente fascicolo è inserita una tabella che evidenzia le voci dello stato patrimoniale utilizzate per la determinazione dell'indicatore;
- **Capitale Investito Netto**: determinato quale somma algebrica delle Attività immobilizzate nette, del Capitale circolante netto e dei Fondi.

A tal proposito si segnala che:

- le **Attività immobilizzate nette** sono rappresentate da:
 - **Immobilizzazioni materiali**: costituite dagli Immobili, impianti e macchinari e attrezzature industriali, al netto dei fondi di ammortamento e svalutazione;
 - **Immobilizzazioni immateriali**: costituite dai costi di sviluppo capitalizzati, dai costi per brevetti e Know how, dai marchi e dai goodwill derivanti da operazioni di acquisizione/fusione effettuate dal Gruppo;
 - **Diritti d'uso**: accolgono il valore attualizzato dei canoni di leasing a scadere così come previsto dall'IFRS 16;
 - **Immobilizzazioni finanziarie**: definite dagli Amministratori come la somma delle voci Partecipazioni, Altre attività finanziarie non correnti e fair value delle passività finanziarie.
- Il **Capitale circolante netto** è definito come la somma netta di: Crediti commerciali, Altri crediti correnti e non correnti, Rimanenze, Debiti commerciali, Altri debiti correnti e non correnti, Crediti verso erario correnti e non correnti, Attività fiscali differite, Debiti tributari correnti e non correnti e Passività fiscali differite.
- I **Fondi** sono costituiti dalla somma di Fondi pensione e benefici a dipendenti, Altri fondi a lungo termine, Quota corrente altri fondi a lungo termine.

RISULTATI PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO

Il Gruppo Piaggio è strutturato ed opera per aree geografiche, EMEA e Americas, India ed Asia Pacific 2W, nello sviluppo, nella produzione e nella distribuzione di veicoli a due ruote e di veicoli commerciali.

Per il dettaglio dei risultati consuntivati da ciascun settore operativo si rimanda alle Note esplicative al bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Qui di seguito si riporta un'analisi dei volumi e del fatturato raggiunti nelle tre aree geografiche di riferimento anche per tipologia di prodotto.

DUE RUOTE

	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025		VARIAZIONE %		VARIAZIONE	
	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)	VOLUMI SELL IN	RICAVI NETTI	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)
EMEA e Americas	114,4	519,0	117,7	542,1	-2,8%	-4,3%	(3,3)	(23,1)
di cui EMEA	104,6	460,8	108,0	491,2	-3,2%	-6,2%	(3,5)	(30,3)
(di cui Italia)	31,9	135,4	34,7	145,4	-7,9%	-6,9%	(2,7)	(10,1)
di cui America	9,8	58,1	9,7	51,0	1,8%	14,1%	0,2	7,2
India	21,4	24,2	17,5	23,2	22,3%	4,5%	3,9	1,0
Asia Pacific 2W	49,8	109,6	49,8	119,6	0,2%	-8,4%	0,1	(10,0)
TOTALE	185,6	652,8	184,9	685,0	0,4%	-4,7%	0,7	(32,1)
Scooter	161,0	412,0	156,1	407,2	3,1%	1,2%	4,9	4,8
Motore termico	160,5	410,3	155,4	404,7	3,3%	1,4%	5,2	5,5
Motore elettrico	0,5	1,7	0,7	2,5	-34,6%	-31,5%	(0,3)	(0,8)
Moto	24,6	165,4	28,8	199,1	-14,4%	-16,9%	(4,2)	(33,7)
Altri veicoli	0,0	0,0	0,1	0,0	-100,0%	-100,0%	(0,1)	(0,0)
Ricambi e Accessori		74,8		77,5		-3,5%		(2,7)
Altro		0,6		1,1		-39,6%		(0,4)
Gita		0,1		0,2		-29,4%		(0,1)
Altro		0,5		0,9		-41,9%		(0,4)
TOTALE	185,6	652,8	184,9	685,0	0,4%	-4,7%	0,7	(32,1)

I veicoli due ruote sono raggruppabili principalmente in due segmenti di prodotto: scooter e moto. Ad essi si affiancano il relativo indotto dei ricambi e degli accessori, la vendita di motori a terze parti, la partecipazione alle principali competizioni sportive due ruote e i servizi di assistenza.

Nel mercato mondiale delle due ruote sono individuabili due macroaree, distinte in modo netto per caratteristiche e dimensioni della domanda: l'insieme dei Paesi economicamente avanzati (Europa, Stati Uniti, Giappone) e quello dei Paesi in via di sviluppo (Asia Pacific, Cina, India, America Latina).

Nella prima macroarea, minoritaria in termini di volumi ed in cui il Gruppo Piaggio ha storicamente sviluppato la propria presenza, lo scooter soddisfa il bisogno di mobilità nelle aree urbane e la moto è caratterizzata da un utilizzo ricreativo.

Nella seconda, che rappresenta per unità vendute buona parte del mercato mondiale e dove il Gruppo intende ampliare le proprie attività, i veicoli a due ruote costituiscono la modalità primaria di trasporto.

Scenario di riferimento¹²

L'India, il più importante mercato delle due ruote, ha registrato un incremento nei primi sei mesi del 2026, chiudendo a 11,4 milioni di veicoli venduti, in crescita del 23,3% rispetto al primo semestre 2025.

La Repubblica Popolare Cinese ha registrato un lieve calo nel corso dei primi 6 mesi del 2026 (-0,6%) chiudendo a oltre 2,2 milioni di unità vendute.

L'area ASEAN 5 (Filippine, Indonesia, Malesia, Tailandia e Vietnam) ha mostrato una crescita del 3,6% rispetto ai primi 6 mesi del 2025, chiudendo a oltre 6,7 milioni di unità. Più nel dettaglio:

- Malesia: ha evidenziato un lieve calo (-0,5%), rispetto ai primi 6 mesi del 2025, attestandosi a poco più di 276mila unità;
- Indonesia: il principale mercato dell'area ha registrato un lieve incremento (+0,8%) nei primi sei mesi del 2026, attestandosi a oltre 3,1 milioni di veicoli;
- Filippine: le consegne sono incrementate dell'8,4%, attestandosi ad oltre 987mila unità;
- Tailandia: con oltre 950mila unità vendute ha mostrato un incremento del 5,2% rispetto ai primi sei mesi del 2025;
- Vietnam: sono aumentate le immatricolazioni (poco meno di 1,4 milioni di unità vendute; +6,5% rispetto al corrispondente periodo 2025).

Gli altri Paesi dell'APAC (Singapore, Hong Kong, Sud Corea, Giappone, Taiwan, Nuova Zelanda e Australia) nella loro totalità hanno registrato un calo di circa il 7,0% rispetto al primo semestre 2025, chiudendo a circa 620mila unità. Il mercato giapponese, nei primi 6 mesi dell'anno, ha mostrato un forte calo (-14,1%), attestandosi a circa 162mila unità vendute.

Il mercato del Nord America ha evidenziato un incremento rispetto al primo semestre 2025 (+1,4%) attestandosi a 311.531 veicoli venduti.

L'Europa¹³, area di riferimento per le attività del Gruppo Piaggio, ha registrato una crescita complessiva delle vendite nel mercato due ruote (+14,7%) rispetto al primo semestre del 2025 (+15,7% per il comparto moto e +13,5% per lo scooter).

Il mercato dello scooter

Il mercato europeo dello scooter nel primo semestre del 2026 si è attestato a 421.027 veicoli immatricolati, registrando un incremento delle vendite del 13,5% rispetto allo stesso periodo del 2025.

MERCATO	IMMATRICOLAZIONI		VARIAZIONE	VARIAZIONE %		
	1° SEM. 2026	1° SEM. 2025		COMPLESSIVO	≤ 50 CC	> 50 CC
Italia	137.892	118.216	19.676	16,6%	8,1%	17,0%
Francia	44.959	43.042	1.917	4,5%	7,3%	2,7%
Spagna	79.129	67.400	11.729	17,4%	9,3%	17,9%
Germania	36.846	28.969	7.877	27,2%	4,1%	36,5%
Olanda	13.720	14.238	-518	-3,6%	-5,0%	6,9%
Grecia	35.257	34.367	890	2,6%	66,1%	0,2%
Regno Unito	12.068	10.175	1.893	18,6%	1,4%	21,4%
Europa	421.027	370.892	50.135	13,5%	5,1%	15,3%

Le immatricolazioni sono risultate sbilanciate sugli over 50cc, che hanno registrato 352.415 unità a fronte delle 68.612 unità degli scooter 50cc. Gli scooter over 50cc hanno evidenziato un incremento del 15,3% mentre i 50cc hanno mostrato una crescita del 5,1%.

Il segmento dello scooter Elettrico è in crescita (+12,3% rispetto allo stesso periodo del 2025) e, con 32.842 unità, rappresenta il 7,8% del totale mercato scooter (7,9% nel primo semestre del 2025).

¹² I valori delle immatricolazioni del primo semestre 2025 potrebbero differire da quanto pubblicato lo scorso anno per effetto dell'aggiornamento dei dati definitivi che alcune nazioni pubblicano con alcuni mesi di ritardo.

¹³ Italia, Francia, Spagna, Germania, Regno Unito, Belgio, Olanda, Grecia, Croazia, Portogallo, Svizzera, Austria, Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Repubblica Ceca, Ungheria e Slovenia.

Nord America

Nel primo semestre del 2026 gli Stati Uniti, il principale mercato dell'area (86,5% dell'area di riferimento), hanno mostrato un decremento del 13,8% con 6.686 unità vendute: si è registrato un calo sia per il comparto 50cc (-60,2%) che per gli over 50 (-0,6%).

India

Il mercato degli scooter automatici, esclusi i "mopeds", ha evidenziato un aumento (+33,4%) nel primo semestre 2026, chiudendo a oltre 4,4 milioni di unità.

Non esiste in India un segmento di scooter con cilindrata 50cc.

Il mercato della moto

Europa

Con 497.492 unità immatricolate, il mercato della moto ha mostrato una crescita nel primo semestre 2026 (+15,7% rispetto al primo semestre 2025). Il segmento 50cc ha registrato un incremento del 16,1%, chiudendo a 16.937 unità; le moto 51-125cc sono salite a 78.255 unità (+30,2%) e le moto di media cilindrata (126-750cc) a 187.729 unità (+18,0%). Il segmento over 750cc, infine, ha evidenziato un aumento del 9,4%, attestandosi a 214.571 veicoli.

MERCATO	IMMATRICOLAZIONI		VARIAZIONE	VARIAZIONE %		
	1° SEM. 2026	1° SEM. 2025		COMPLESSIVO	≤ 50 CC	> 50 CC
Francia	80.716	75.515	5.201	6,9%	-5,3%	7,6%
Germania	86.111	68.885	17.226	25,0%	-51,6%	25,0%
Italia	90.420	83.270	7.150	8,6%	45,8%	7,9%
Regno Unito	44.622	39.047	5.575	14,3%	-2,8%	14,5%
Spagna	68.659	51.877	16.782	32,3%	21,8%	32,7%
Europa	497.492	429.981	67.511	15,7%	16,1%	15,7%

Nord America

Negli Stati Uniti (87,7% dell'area), il comparto moto ha presentato una crescita del 2,0%, attestandosi a 266.297 unità a fronte delle 261.049 unità del primo semestre del 2025. In aumento è risultato il segmento over 50cc (+2,8%), mentre quello dei 50cc ha registrato una flessione del 20,5%.

Asia

Il mercato moto più importante in Asia è l'India. Il mercato della moto nell'area Asean 5 è molto meno significativo rispetto a quello dello scooter: in Vietnam non si registrano vendite significative del segmento moto.

Commento ai principali risultati

Nel corso dei primi sei mesi del 2026, il Gruppo Piaggio ha commercializzato nel mondo un totale di 185.600 veicoli due ruote, per un fatturato netto pari a circa 652,8 milioni di euro, inclusivo di ricambi ed accessori (74,8 milioni di euro, -3,5%).

Complessivamente i volumi hanno mostrato una leggera crescita (+0,4%) mentre il fatturato è risultato in flessione del 4,7%. Con riguardo ai singoli comparti gli Scooter hanno registrato una crescita sia nei volumi (+3,1%) che nel fatturato (+1,2%) mentre le Moto una flessione (-14,4% nei volumi; -16,9% nel fatturato).

Posizionamento di mercato¹⁴

Nel mercato europeo il Gruppo Piaggio ha conseguito nel primo semestre 2026 una quota complessiva del 9,6% rispetto al 10,0% del primo semestre 2025, confermandosi al secondo posto nel segmento degli scooter con una quota del 17,5% (17,6% nel primo semestre 2025).

Per quanto riguarda il posizionamento del Gruppo sul mercato nordamericano degli scooter, Piaggio ha conseguito una quota del 37,5% (in crescita rispetto al 33,9% nel primo semestre 2025).

VEICOLI COMMERCIALI

	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025		VARIAZIONE %		VARIAZIONE	
	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)	VOLUMI SELL IN	RICAVI NETTI	VOLUMI SELL IN (UNITÀ/ 000)	RICAVI NETTI (MILIONI DI EURO)
EMEA e Americas	7,6	51,3	7,0	48,3	8,4%	6,3%	0,6	3,0
di cui EMEA	1,8	42,0	2,0	39,6	-10,6%	5,9%	(0,2)	2,3
(di cui Italia)	1,2	28,0	1,3	25,7	-8,2%	8,9%	(0,1)	2,3
di cui America	5,9	9,3	5,1	8,7	15,9%	7,9%	0,8	0,7
India	65,5	137,8	46,5	119,3	40,9%	15,5%	19,0	18,5
TOTALE	73,1	189,1	53,5	167,6	36,6%	12,8%	19,6	21,5
Ape	71,4	127,3	51,9	107,5	37,7%	18,5%	19,5	19,9
Motore termico	64,4	108,9	45,5	86,7	41,5%	25,6%	18,9	22,2
Motore elettrico	7,0	18,4	6,4	20,8	10,4%	-11,3%	0,7	(2,3)
Porter	1,7	33,8	1,7	30,3	2,9%	11,5%	0,0	3,5
Motore termico	1,5	25,6	1,5	24,8	-2,7%	3,4%	(0,0)	0,8
Motore elettrico	0,3	8,1	0,2	5,5			0,1	2,7
Ricambi e Accessori		28,0		29,9		-6,3%		(1,9)
TOTALE	73,1	189,1	53,5	167,6	36,6%	12,8%	19,6	21,5

La categoria dei Veicoli Commerciali comprende veicoli a tre e quattro ruote con un peso a terra inferiore a 3,5 tonnellate (categoria N1 in Europa) concepiti per un utilizzo commerciale e privato, con il relativo indotto di ricambi ed accessori.

¹⁴ I valori delle quote di mercato del primo semestre 2025 potrebbero differire da quanto pubblicato lo scorso anno per effetto dell'aggiornamento dei dati definitivi delle immatricolazioni che alcune nazioni pubblicano con alcuni mesi di ritardo.

Scenario di riferimento¹⁵

Europa

Nei primi sei mesi del 2026 il mercato europeo dei veicoli commerciali leggeri (peso totale a terra minore o uguale a 3,5 t) escluso UK, si è attestato a circa 743.000 unità vendute, registrando un incremento rispetto al corrispondente periodo del 2025 pari al 1,9%.

Nello specifico, il segmento Cabinato in cui opera Piaggio Commercial ha registrato un numero di unità vendute pari a circa 85.000 unità. Entrando nel dettaglio del served market, le immatricolazioni dei principali mercati europei di riferimento (Spagna, Francia, Italia e Germania) si attestano a circa 46.000 unità, con un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

India

Il mercato indiano delle tre ruote, in cui opera Piaggio Vehicles Privates Limited, controllata da Piaggio & C. S.p.A., è passato da 336.636 unità nei primi sei mesi del 2025 a 432.091 unità nello stesso periodo del 2026, registrando un incremento del 28,4%.

All'interno di tale mercato il segmento dei veicoli passeggeri ha mostrato una crescita in termini di unità (+8,7%), passando da 199.139 unità nei primi sei mesi del 2025 a 216.474 unità nei primi sei mesi del 2026. Anche il segmento cargo ha mostrato un incremento (+29,9%), passando da 51.673 unità nel primo semestre del 2025 a 67.133 unità nei primi sei mesi del 2026. I veicoli 3 ruote elettrici hanno evidenziato una crescita marcata (+73,0%) nei primi sei mesi del 2026 rispetto ai primi sei mesi del 2025.

Commento ai principali risultati

Il business Veicoli Commerciali ha generato nel corso del primo semestre del 2026 un fatturato pari a circa 189,1 milioni di euro, in crescita del 12,8% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.

Tutti i mercati dell'area EMEA e Americas hanno mostrato andamenti positivi in termini di fatturato.

La consociata indiana Piaggio Vehicles Private Limited (PVPL) ha commercializzato sul mercato indiano delle tre ruote 52.313 unità (40.177 nei primi sei mesi del 2025).

La stessa consociata ha inoltre esportato 13.195 veicoli tre ruote (6.326 nel primo semestre 2025).

Nel complesso le vendite di veicoli a tre ruote dotati di motorizzazione elettrica sono aumentate passando da 6.385 unità del 1° semestre 2025 alle 7.046 unità del semestre corrente.

Posizionamento di mercato¹⁶

Il Gruppo Piaggio opera in Europa e in India nel mercato dei veicoli commerciali leggeri con una offerta di prodotti pensati come soluzioni ad esigenze di mobilità di corto raggio sia per aree urbane (centri urbani europei) sia extraurbane (con la gamma prodotti indiana).

Sul mercato indiano delle tre ruote Piaggio ha raggiunto una quota del 13,4% (12,8% nei primi sei mesi del 2025). Analizzando in dettaglio il mercato, nel segmento del trasporto merci (cargo), Piaggio ha raggiunto una quota di mercato pari al 28,7% (27,8% nel primo semestre del 2025). Nel segmento Passenger ha conseguito una quota del 14,7% (11,2% nei primi sei mesi del 2025). Nel segmento dei veicoli elettrici 3-ruote, Piaggio ha raggiunto una quota del 4,6% (7,4% nei primi sei mesi del 2025).

¹⁵ I valori delle immatricolazioni del primo semestre 2025 potrebbero differire da quanto pubblicato lo scorso anno per effetto dell'aggiornamento dei dati definitivi che alcune nazioni pubblicano con alcuni mesi di ritardo.

¹⁶ I valori delle quote di mercato del primo semestre 2025 potrebbero differire da quanto pubblicato lo scorso anno per effetto dell'aggiornamento dei dati definitivi delle immatricolazioni che alcune nazioni pubblicano con alcuni mesi di ritardo.

CONTESTO NORMATIVO

UNIONE EUROPEA

Emissioni CO₂ / Pacchetto Automotive

A valle di un dialogo strategico con gli stakeholders del settore automotive, tenutosi nel corso del 2025, sotto il controllo diretto della Presidente Ursula Von der Leyen, la Commissione europea ha presentato una Proposta di Pacchetto legislativo dedicato all'Automotive per rilanciare il settore e concedere ai costruttori diverse flessibilità anche nel calcolo delle emissioni medie di CO₂. Con tale pacchetto, la messa al bando dei motori a combustione dal 2035 è stata parzialmente riconsiderata. In primis, la Commissione ha proposto che dal 2025 le sanzioni sulle emissioni di CO₂ siano calcolate non più di anno in anno, ma come media del triennio 2025-2026-2027. Questa possibilità è concessa anche ai "piccoli costruttori" beneficiari di una deroga, tra cui Piaggio, che immatricolano meno di 22.000 unità annue.

Su spinta di alcuni Stati Membri, tra cui l'Italia, la Commissione ha anche presentato nel 2025 una Proposta di revisione del Regolamento UE 2019/631 che definisce i livelli massimi di CO₂ emessa dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri. La Proposta prevede nuovi target di riduzione delle emissioni: il target per i veicoli commerciali leggeri è ridotto dal 50% al 40% per il 2030, e dal 100% al 90% per il 2035; il target per le autovetture è ridotto dal 100% al 90% per il 2035. Per raggiungere tali target, i costruttori potranno godere di una riduzione fino al 7% per l'utilizzo di acciaio "green" prodotto in UE, fino al 2% per l'utilizzo di combustibili rinnovabili di origine non biologica e fino all'1% per l'utilizzo di biocarburanti e biogas. Inoltre, se questa Proposta sarà approvata dal Parlamento e dal Consiglio, le autovetture elettriche di piccole dimensioni (massimo 4,2 metri) avranno un peso maggiore nel calcolo della media delle emissioni, con un fattore moltiplicatore pari a 1,3, anziché 1. La nuova Proposta è al vaglio del Parlamento europeo e del Consiglio che potrebbero concedere ulteriori flessibilità ai costruttori, tra cui la possibilità di continuare a richiedere una domanda di deroga per i Piccoli costruttori (che, nel caso dei veicoli commerciali, producono meno di 22.000 unità annue), rispetto all'obiettivo specifico per le emissioni di CO₂ anche dopo il 2035, non prevista dalla Commissione nella Proposta legislativa iniziale.

I piccoli costruttori extra-UE che introducono sul mercato europeo meno di 1.000 veicoli l'anno, infine, saranno tenuti a fornire alla Commissione europea informazioni più precise riguardo alle loro imprese collegate.

Regolamento "EURO7"

Il Regolamento EURO7 (EU/2024/1257) stabilisce standard più stringenti per le emissioni dei veicoli, mirando a ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la qualità dell'aria. Il testo prevede il mantenimento dei limiti emissivi previsti dall'EURO6, anche se con alcuni nuovi criteri di misurazione. L'EURO7 introduce infatti, l'obbligo di misurare le emissioni di microplastiche di pneumatici e le particelle emesse dai sistemi frenanti, e alcuni nuovi requisiti relativi alla durata delle batterie. Pertanto, anche i veicoli elettrici rientrano nello scopo del Regolamento.

Il Regolamento entrerà in vigore per le auto ed i furgoni a novembre del 2026, mentre per autobus, camion e rimorchi è previsto a maggio del 2028. Per i piccoli costruttori che producono meno di 22.000 unità annue, tra cui Piaggio, è prevista invece una deroga fino al 1° luglio 2030.

Clean Corporate Vehicles

La Proposta di Regolamento UE 2025/994 sulle flotte aziendali di autovetture e veicoli commerciali di dicembre 2025, se approvata prevederà che dal 2030 le imprese con più di 250 dipendenti e 50 milioni di euro di fatturato siano tenute a rispettare degli obblighi di acquisto di autovetture e veicoli commerciali leggeri a zero e basse emissioni. Per l'Italia, il target al 2030 per i veicoli commerciali sarebbe del 40% di veicoli a basse emissioni di cui almeno il 36% elettrici, mentre per il 2035 il target aumenterebbe al 95% di veicoli a basse emissioni di cui almeno l'80% elettrico. Inoltre, a partire dal 2028 qualunque incentivo pubblico all'acquisto di veicoli potrebbe riguardare solamente i veicoli a zero emissioni prodotti o assemblati in UE. Anche questa Proposta è in discussione con il Parlamento e il Consiglio e potrebbe subire importanti modifiche a livello di contenuto.

Automotive Omnibus

La seconda Commissione Von der Leyen si è data l'obiettivo di ridurre la burocratizzazione e migliorare la competitività delle imprese. Pertanto, sono state presentate diverse Proposte (Omnibus) volte ad affrontare la sovrapposizione di norme semplificabili o sproporzionate che creano ostacoli per le imprese dell'UE. Con queste misure la Commissione intende ridurre gli oneri amministrativi del 25% e del 35% per le piccole e medie imprese entro la fine del suo mandato nel 2029.

I documenti raccolti nell'Omnibus Automotive pubblicati a dicembre 2025 hanno proposto di:

- considerare i veicoli commerciali elettrici che eccedono i 3500 Kg ma non superano i 4250 kg come N1, qualora scorporato il peso della batteria la loro massa di riferimento non ecceda i 2840 Kg;
 - esonerare tali veicoli dall'obbligo di essere dotati di tachigrafi intelligenti e dispositivi di limitazione della velocità;
- eliminare le prove di laboratorio a bassa temperatura di tipo 6 dal quadro della normativa Euro 7;
- introdurre una nuova sottocategoria di autoveicoli elettrici "di piccole dimensioni" della categoria M1 ("M1e"), sulla base di una lunghezza massima di 4,2 metri.

I testi sono attualmente in discussione al Parlamento e al Consiglio e non è esclusa l'introduzione di una nuova sottocategoria di veicoli commerciali elettrici "di piccole dimensioni" della categoria N1 ("N1e"), sulla base di una lunghezza massima di 5 metri, in linea con quanto proposto dalla Commissione per le auto ("M1e").

Industrial Accelerator Act

La Commissione ha presentato all'inizio del 2026 la Proposta di Regolamento "Industrial Accelerator Act" per promuovere la produzione industriale europea in alcuni settori strategici, tra cui l'automotive disciplinato anche nell'Annex III della stessa Proposta.

Il testo prevede che un costruttore di auto elettriche e van elettrici per poter beneficiare di incentivi all'acquisto rivolti ai propri clienti e partecipare a gare d'appalto pubbliche debba soddisfare i seguenti criteri:

1. avere uno stabilimento in un Paese dell'UE 27;
2. avere il 70% dei componenti – calcolati con prezzo ex works e al netto della batteria – di provenienza UE o da Paesi terzi con cui l'UE ha concluso un Free Trade Agreement o esiste una Unione doganale;
3. avere una batteria che contenga almeno tre componenti principali di provenienza UE o da Paesi terzi con cui l'UE ha concluso un Free Trade Agreement o esiste una Unione doganale;
4. avere una batteria che contenga almeno cinque componenti, tra cui celle, BMS o catodo di provenienza UE o da Paesi terzi con cui l'UE ha concluso un Free Trade Agreement o esiste una Unione doganale;
5. avere almeno il 50% del powertrain di provenienza UE o da Paesi terzi con cui l'UE ha concluso un Free Trade Agreement o esiste una Unione doganale;
6. avere almeno il 50% del "main electronic system" di provenienza UE o da Paesi terzi con cui l'UE ha concluso un Free Trade Agreement o esiste una Unione doganale.

Il testo è in discussione al Parlamento e al Consiglio e potrebbe essere approvato durante il primo semestre del 2027, ma probabilmente con diverse modifiche a livello di contenuti.

Fine vita dei veicoli – ELV

Entro l'estate del 2026, entrerà in vigore la Revisione del nuovo Regolamento sul fine vita dei veicoli (End of Life Vehicles – ELV).

Su richiesta dell'industria delle due ruote, l'intera Categoria L è entrata a far parte dello scopo del Regolamento, compreso le Categorie L1 e L2, inizialmente escluse dalla Proposta iniziale della Commissione.

I costruttori saranno tenuti a raggiungere target specifici di riciclabilità e riutilizzo dei materiali, rispettare obblighi di design del veicolo per facilitare il recupero dei componenti, pubblicare un manuale di smantellamento e adempiere alla responsabilità di ritiro e smaltimento dei veicoli a fine vita.

La data di applicazione del nuovo Regolamento sarà fissata a 24 mesi dalla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale prevista ad agosto 2026.

Per la categoria N1, il testo finale prevede una gestione del fine vita anche degli allestimenti.

CBAM – Carbon Boarder Adjustment Mechanism

Il CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) è il meccanismo europeo di adeguamento del carbonio alle frontiere. In vigore nella sua fase definitiva dal 1° gennaio 2026, richiede agli importatori di acquistare certificati basati sulle emissioni di CO₂ incorporate nei beni ad alta intensità di carbonio acquistati da Paesi extra-UE.

I produttori o i loro rappresentanti doganali che importano in UE più di 50 tonnellate di prodotti interessati (principalmente semilavorati di acciaio e alluminio) devono essere riconosciuti come dichiaranti CBAM autorizzati, in modo da acquistare certificati CBAM dalle autorità nazionali in cui risiedono. Il prezzo di tali certificati è calcolato sulla base delle quotazioni ETS espresse in Euro per tonnellate di emissioni di CO₂.

Al momento, l'impatto sul Gruppo Piaggio è relativamente contenuto in rapporto al valore delle merci importate, ma la Commissione ha presentato una nuova Proposta legislativa che mira ad allargare il perimetro della normativa anche a diversi prodotti finiti, inclusi i veicoli 4 ruote.

Il testo è in discussione a livello di Consiglio e Parlamento UE ed è probabile, a partire dal 2028, una estensione importante anche a componenti, parti e accessori di veicoli 4 ruote e 2 ruote.

Regolamento Batterie

Dopo l'entrata in vigore del Regolamento Batterie (UE) 2023/1542, che prevede nuove regole per la progettazione, la produzione e la gestione di ogni tipo di batteria venduta all'interno dell'UE e dei loro rifiuti, si è entrati nella fase attuativa che prevede l'applicazione dei diversi articoli secondo tempistiche differenti.

Il Regolamento classifica le batterie al di sotto dei 25 kg utilizzate su tutti i mezzi di trasporto come "Light Means of Transport (LMT)". Le batterie dei mezzi di trasporto sopra i 25 kg sono definite "Electric vehicles batteries (EV)", mentre le batterie che forniscono energia per avviamento, luci ed iniezione sono considerate "Starting, Lighting and Ignition Batteries (SLI)".

Il Regolamento mira a favorire la produzione di batterie più sostenibili per l'intero ciclo di vita e prevede l'obbligo di usare materie ottenute in modo responsabile, vietando inoltre l'utilizzo di sostanze pericolose.

A decorrere dal 18 agosto 2025 sono definiti obiettivi di raccolta dei rifiuti di batterie per gli operatori che le immettono per la prima volta nel mercato UE. Sono stabiliti anche obiettivi specifici (51% entro la fine del 2028 e 61% entro la fine del 2031) per la raccolta dei rifiuti di batterie degli "LMT".

Il testo approvato impone, infine, prescrizioni in materia di etichettatura e informazione per il consumatore, nonché l'apposizione di un codice QR su ogni batteria e, per tutte le batterie EV e LMT, un "Battery passport" elettronico volto a monitorare il riuso. La Commissione europea ha già pubblicato degli Atti Delegati per chiarire alcuni aspetti del Regolamento rimasti ancora aperti e continuerà a pubblicarne altri nei prossimi mesi.

Cybersecurity

A livello di prodotto, dopo l'entrata in vigore del "Cyber Resilience Act" (CRA Regulation (EU) 2024/2847) nella seconda metà del 2024, è stato confermato che sia i veicoli commerciali leggeri (N1) che le autovetture (M1) non saranno contemplate, in quanto già obbligate a rispettare i requisiti dei due Regolamenti internazionali UNECE R155 e R156 in materia di Cybersecurity, che fanno riferimento agli standard ISO 21434 ed ISO 24089.

Al fine di non creare discrepanze tra autoveicoli e motocicli, l'intera categoria L ha richiesto e ottenuto formalmente di essere esclusa dal Cyber Resilience Act, ma inclusa nel Regolamento UNECE R155. Pertanto, i costruttori di veicoli a due ruote dovranno attuare un sistema di gestione della sicurezza informatica (CSMS) che riguarderà tutti i processi dell'intero ciclo di vita del veicolo, dalla progettazione, al monitoraggio post-produzione e infine allo smaltimento.

L'applicazione della UNR155 per l'intera L-cat è prevista nel 2029 per i veicoli già sul mercato e nel 2027 per i veicoli di nuova omologazione. La UNR156 non è invece prevista, ma potrebbe essere inclusa nella revisione del Regolamento Type Approval (168/2013) che però non dovrebbe essere approvato prima del 2030, visto che la Commissione non ha ancora pronta la Proposta.

A livello di processo, invece, la direttiva 2022/2555, nota anche come NIS2 impone a ciascuno Stato membro di adottare una strategia nazionale in materia di cybersicurezza. Oltre ai settori già coperti dalla NIS 1 - energia, trasporti, assistenza sanitaria, finanza, gestione delle risorse idriche e infrastrutture digitali - le nuove norme si applicano anche ad altri soggetti NIS, tra cui i fabbricanti di prodotti critici che possono essere considerati come soggetti "essenziali" (ad alta criticità) o "importanti". L'Automotive rientra tra i soggetti "importanti", pertanto Piaggio ha adempiuto alla richiesta della Agenzia per la

Cybersicurezza Nazionale (ACN), che è il soggetto implementatore della Direttiva nel nostro Paese, assolvendo all'obbligo di categorizzazione dei processi e dei servizi (stabilito dall'art. 30 del D.Lgs. 138/2024 e dalla Determina ACN n. 155238) il cui obiettivo risulta la mappatura e classificazione delle attività strategiche.

Regolamento UE sulla Deforestazione

Il Regolamento UE sulla Deforestazione (UE/2023/1115), approvato a giugno 2023, sarebbe già dovuto entrare in vigore. Tuttavia, le istituzioni europee hanno deciso di ritardare l'entrata in vigore, posticipandola al 30 dicembre 2026, con ulteriore margine di sei mesi per i micro e piccoli operatori. Questo riesame della normativa introduce l'obbligo per la Commissione europea di condurre una revisione di semplificazione del Regolamento e presentare una specifica relazione. La relazione dovrebbe valutare l'impatto e l'onere amministrativo del Regolamento, in particolare per gli operatori più piccoli, e dovrebbe essere accompagnata da una nuova proposta legislativa.

Il Regolamento impatterà diversi prodotti, tra cui quelli derivanti da gomma e cuoio. I prodotti stampati (come libri, giornali, immagini stampate) sono stati esclusi dall'ambito di applicazione del Regolamento.

Per Piaggio, l'impatto sarà principalmente su alcuni ricambi (cinghie di distribuzione) e alcuni accessori contenenti cuoio o gomma.

Il veicolo assemblato è invece considerato nella sua interezza e pertanto è fuori dallo scopo della normativa.

Il Regolamento obbligherà gli importatori di materie prime e prodotti che rientrano nel perimetro legislativo a redigere una Due Diligence per verificare un eventuale rischio di deforestazione.

La Due Diligence dovrà contenere: descrizione prodotti, quantità, paese, geolocalizzazione, valutazione e attenuazione dei rischi. Tuttavia, solo il primo operatore a valle dovrà conservare i numeri di dichiarazione/due diligence. Infatti, non è più richiesta la procedura di due diligence per trader e downstream operator (salvo casi di rischio documentato).

La Commissione europea predisporrà una piattaforma digitale ad hoc per la Due Diligence e pubblicherà l'elenco dei Paesi a rischio di deforestazione.

Ecodesign

Il Regolamento Ecodesign for Sustainable Products Regulation (ESPR) istituisce un quadro per la definizione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili. Il testo amplia l'ambito di applicazione della normativa vigente a quasi tutti i prodotti immessi sul mercato UE. Tutti i veicoli a motore omologati sono esclusi da tale Regolamento, ma solo per gli aspetti e i requisiti già coperti da atti legislativi settoriali, come ad esempio l'End of Life (ELV), la Battery Regulation, il REACH. La Categoria L non essendo soggetta ancora all'ELV, attualmente in revisione, rientra in gran parte nei requisiti previsti dall'Ecodesign. Tuttavia, le date di applicazione dei due Regolamenti (ELV ed Ecodesign) dovrebbero coincidere (si stima 2028) pertanto si prevede che rientrino nello scope di Ecodesign pneumatici, monopattini e bici elettriche e ne siano esclusi scooter e motocicli. Saranno poi inclusi nello scopo del Regolamento tutti i prodotti di merchandising. Dettagli e parametri saranno decisi dalla Commissione Europea negli Atti Delegati in fase di elaborazione.

Tra gli obblighi che impatteranno il Gruppo Piaggio ci sarà il Passaporto Digitale ossia un documento elettronico che, orientativamente dal 2028, tratterà il ciclo di vita del prodotto e che conterrà diverse informazioni per il consumatore.

Regolamento UE sugli imballaggi

È entrato in vigore il Regolamento europeo sul Packaging e i Rifiuti di imballaggio. Il testo mira a rendere gli imballaggi di determinate categorie di prodotti totalmente riciclabili entro il 2030 e prevede soluzioni per ridurre sensibilmente gli sprechi dei rifiuti da imballaggio pro capite per Stato membro, grazie a target di riduzione progressivi.

A partire dal 12 agosto 2026 gli operatori economici potranno immettere sul mercato dell'Unione europea solamente imballaggi conformi ai requisiti previsti dal Regolamento, fornendo una dichiarazione di conformità e rendendo disponibile la documentazione tecnica per le autorità di vigilanza.

Ad agosto 2028 entreranno in vigore nuovi obblighi, tra cui quello di apporre sugli imballaggi un'etichetta armonizzata a livello europeo. Ulteriori vincoli sono previsti progressivamente dopo il 2028.

Certificato di Conformità elettronico (eCOC)

L'Articolo 37 del Regolamento quadro UE 2018/858 prevedeva il passaggio dal certificato cartaceo al certificato digitale ("eCOC") per l'immatricolazione dei veicoli, a partire da luglio 2026.

Tuttavia, la Commissione europea, su richiesta di diversi stakeholders, ha deciso di rendere quest'obbligo vincolante solo dal 29 novembre 2026 in poi.

A partire da questa data, il certificato cartaceo non sarà più obbligatorio ma potrà essere comunque richiesto dagli Stati Membri in casi eccezionali.

Emission trading

Ha preso il via la quarta fase del sistema di scambio di quote (EU-ETS), durante la quale l'assegnazione gratuita dei permessi di emissione avviene utilizzando fattori di emissione definiti a livello europeo e specifici per ogni settore industriale. Tale contesto regolatorio determina per lo stabilimento industriale di Pontedera, l'unico stabilimento del Gruppo che rientra nel campo di applicazione della Direttiva "Emission Trading" (Direttiva 2003/87/CE), l'assegnazione di un quantitativo di permessi di emissione generalmente inferiore rispetto alle emissioni registrate nell'anno di riferimento, con la necessità di acquistare le quote necessarie ai fini della compliance sul mercato delle emissioni.

Dazi doganali USA

Nel 2025 l'amministrazione statunitense ha applicato dei dazi reciproci (cd. Reciprocal Tariffs) verso quasi tutti i Paesi del mondo ai sensi dell'International Emergency Economic Powers Act (IEEPA).

Tali tariffe doganali sono state progettate dall'amministrazione Trump al fine di eguagliare i dazi che altri Paesi applicano ai prodotti americani, con l'obiettivo di ridurre il deficit commerciale USA e proteggere le aziende statunitensi, prevedendo una base minima (dazio minimo universale) e dazi aggiuntivi specifici per i singoli Paesi.

Per i prodotti di origine Unione Europea, il regime IEEPA non prevedeva un dazio aggiuntivo fisso del 15%, bensì un meccanismo di riallineamento tariffario volto a garantire che il dazio complessivo raggiungesse almeno il 15%. In pratica, laddove l'aliquota MFN (Most Favored Nation) fosse inferiore a tale soglia, veniva applicata un'aliquota compensativa pari alla differenza necessaria per raggiungere il livello del 15%; in caso contrario, non veniva applicata alcuna maggiorazione.

A tali misure si aggiungevano ulteriori dazi sui prodotti "semplici" o "derivati" di acciaio e alluminio, con aliquote addizionali fino al 50%, che incidevano su numerose categorie merceologiche – motocicli inclusi – in virtù di provvedimenti precedentemente attivati sotto la normativa Section 232 del Trade Expansion Act (1962) relativamente alla sicurezza nazionale.

Con la recente sentenza della U.S. Supreme Court del 20 febbraio 2026 è stato stabilito che l'IEEPA (International Emergency Economic Powers Act) non conferisce al Presidente l'autorità di imporre dazi. Ne consegue la decadenza delle misure tariffarie IEEPA ("Reciprocal Tariffs"), introdotte dal 2025.

A seguito della sentenza citata, l'Amministrazione statunitense ha annunciato l'introduzione di nuovi dazi universali al 10%, introdotti ai sensi della Section 122 del Trade Act of 1974, applicabili a tutte le importazioni, cui si sommano i dazi MFN vigenti. Per il settore motociclistico ciò comporta che, in assenza dei dazi IEEPA, torni applicabile il regime tariffario MFN consolidato, pari al 2,4% per motocicli oltre 700 cc e al 0% per tutti quelli di cilindrata inferiore, ma ai quali si somma il nuovo dazio globale del 10% introdotto dalla Presidenza USA quale misura sostitutiva post-sentenza.

Tale misura sostitutiva - introdotta provvisoriamente il 24 febbraio 2026 - è applicabile per un periodo massimo di 150 giorni, salvo intervento del Congresso con una legge che ne estenda la validità. La scadenza naturale attualmente prevista è fissata al 24 luglio 2026.

A seguito della recente Proclamazione Presidenziale del 2 aprile 2026, l'Amministrazione statunitense ha, inoltre:

- revisionato la lista di codici doganali inclusi nella Section 232 (acciaio, alluminio e rame). Tale novità ha comportato una esclusione i) dei veicoli 2 ruote dalla lista di beni coinvolti nella section 232; ii) di una notevole quantità di ricambi e accessori veicolo;
- rimosso la regola del c.d. "metal content" (su cui vi erano diverse interpretazioni divergenti). Pertanto, per i prodotti derivati sui quali continuerà ad applicarsi la section 232, il dazio (del 50% o 25%) si applicherà sull'intero valore del prodotto importato (non più sul valore del contenuto di acciaio/alluminio/rame).

Accordi commerciali

Mercosur

A valle dell'applicazione provvisoria dell'Interim Trade Agreement UE-Mercosur in vigore dal 1° maggio 2026, i veicoli due ruote di origine preferenziale europea beneficeranno di una riduzione daziaria (nei Paesi Mercosur) di circa l'1,2%/1,3%, a fronte di un dazio attualmente compreso tra il 18% e il 20%. Tuttavia, l'aliquota dovrebbe progressivamente ridursi fino ad arrivare allo 0% nell'arco di 15 anni.

Tale riduzione, però, al momento, è applicabile esclusivamente ai veicoli a due ruote con cilindrata compresa tra 51 cc e 500 cc. Sono infatti escluse dall'accordo le seguenti categorie di prodotti:

- Ciclomotori < 50cc (codice doganale 871110);
- Motocicli 500cc < x < 800cc (cod. doganale 871140) - dazio attuale MFN 18%-20% in base al Paese;
- Motocicli > 800cc (codice doganale 871150) - dazio attuale MFN 18%-20% in base al Paese;
- Parti di moto (codice doganale 871410) - dazio attuale MFN 14,4%-16% in base al Paese.

Indonesia

La Commissione europea ha presentato al Consiglio, in giugno 2026, le proposte relative al Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) e all'Investment Protection Agreement (IPA) con l'Indonesia, per una possibile conclusione degli accordi e entrata in vigore nel 2027 a seguito dell'approvazione del Parlamento europeo e delle rispettive procedure interne di ratifica da parte delle Autorità indonesiane.

Sulle due ruote, la Proposta prevede che per i veicoli Made in Indonesia ed esportati in Europa, il dazio sia 0% dalla data di entrata in vigore dell'accordo, mentre per i veicoli CBU (Completely Built Unit) di Origine Preferenziale Europea, ed esportati in Indonesia, il dazio 0% si raggiungerebbe solo dopo 5 anni dalla data di entrata in vigore dell'Accordo.

Messico

A maggio 2026 l'UE e il Messico hanno compiuto un importante passo in avanti nel loro partenariato firmando l'Accordo globale modernizzato (Modernised Global Agreement - MGA) e l'Accordo commerciale interinale (An interim Trade Agreement - ITA).

Gli accordi contribuiranno a rafforzare il dialogo politico e la cooperazione tra l'UE e il Messico, creando opportunità in settori quali il commercio, gli investimenti e le tecnologie pulite, rafforzando allo stesso tempo le catene di approvvigionamento e sostenendo gli obiettivi climatici.

L'AGM è soggetto a ratifica da parte di tutti gli Stati membri dell'UE, mentre l'ITA rientra nelle competenze esclusive dell'UE. Entrambi gli Accordi sono stati approvati dal Parlamento europeo in luglio 2026. Pertanto, il Consiglio è ora in grado di adottare l'Accordo commerciale interinale (ITA), che entrerà in vigore dopo il completamento delle rispettive procedure interne da parte dell'UE e del Messico. L'Accordo globale modernizzato (MGA), invece, entrerà in vigore solo dopo la ratifica da parte di tutti gli Stati membri dell'UE e del Messico. L'ITA resterà applicabile fino all'entrata in vigore dell'MGA.

Per Piaggio, l'impatto del futuro accordo non sarà determinante in quanto è già in vigore tra UE e Messico un Accordo di libero scambio che prevede una aliquota dello 0% per i veicoli due ruote.

India

L'Unione Europea e l'India hanno raggiunto e siglato un Free Trade Agreement (FTA) che – una volta ratificato – riguarderà il 96,6% delle esportazioni di beni dell'UE. L'intesa prevederà l'abbattimento o la riduzione dei dazi doganali, con un risparmio stimato per le aziende europee di circa 4 miliardi di euro all'anno dando vita alla più grande zona di libero scambio al mondo, unendo quasi due miliardi di persone e coprendo circa il 25% del prodotto interno lordo globale (PIL).

L'India concederà riduzioni tariffarie all'UE senza precedenti. Ad esempio, le tariffe sulle automobili scenderanno dal 110% al 10%, mentre saranno completamente abolite - anche se gradualmente nell'arco cinque-dieci anni - per i componenti.

L'accordo sarà probabilmente ratificato dal Consiglio UE, dal Parlamento europeo e dall'India entro il 2026/inizio 2027 dopo i rispettivi processi interni.

Al momento le due Ruote non rientrerebbero nei termini dell'accordo anche se i progetti di testo negoziati non sono stati ancora pubblicati.

Contingenti tariffari europei su prodotti siderurgici

L'Unione europea da diverso tempo sta contrastando le pratiche di dumping e la sovraccapacità globale nel settore siderurgico per tutelare la concorrenza e la sostenibilità dell'industria interna. Le importazioni di acciaio a prezzi inferiori al valore normale hanno esercitato una forte pressione sui produttori europei, riducendo produzione, investimenti e occupazione. Nonostante le misure di salvaguardia già esistenti, l'eccesso di capacità globale continua ad aumentare, anche a causa delle restrizioni adottate da paesi terzi.

Per tali ragioni, in data 24 giugno 2026 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il Regolamento (UE) 2026/1384, che definisce i codici doganali interessati (Allegato I) e i relativi contingenti tariffari (Allegato II).

In particolare, il Regolamento prevede:

- l'introduzione di contingenti tariffari per categoria di prodotto (codici NC), gestiti su base annuale ed eventualmente ripartiti in quote infrannuali (Allegato I);
- l'applicazione automatica di un dazio ad valorem del 50% sul valore in dogana delle importazioni effettuate oltre i quantitativi contingentati (Allegato II);
- l'introduzione e il rafforzamento degli obblighi dichiarativi relativi, in particolare, al Paese di fusione e colata (melt and pour), da comprovare mediante apposita documentazione del produttore; tale obbligo troverà applicazione a decorrere dal 1° ottobre 2026;
- l'aggiornamento periodico dei quantitativi residui disponibili, consultabili tramite il sistema TARIC dell'Unione europea.

Il Regolamento è entrato in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione ed è applicabile dal 1° luglio 2026.

Swappable Batteries Motorcycle Consortium - SBMC

Piaggio è stato tra i promotori dello Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC) con l'obiettivo di sviluppare uno standard internazionale per rendere interoperabili e scambiabili le batterie di scooter e motocicli. Questa tecnologia innovativa mira a migliorare la sostenibilità del ciclo vita delle batterie, ridurre i costi ed abbattere i tempi di ricarica, andando incontro alle principali esigenze dei consumatori. Il Consorzio conta players mondiali del settore automotive, della componentistica e della produzione di batterie, pronti a mettere insieme il proprio know-how per la definizione di standard comuni aperti e a beneficio del consumatore. Il Comitato Tecnico del Consorzio SBMC ha definito la totalità delle specifiche comuni. Tali specifiche sono state testate in laboratorio grazie allo sviluppo dei primi prototipi. Il Battery Management System assicurerà assieme al connettore e alla geometria della batteria la completa compatibilità e interoperabilità tra diversi veicoli. Dopo aver avviato un dialogo con gli istituti di standardizzazione internazionali (ISO e Cen-Cenelec) è stato presentato, nei rispettivi Comitati tecnici, un New Working Item Proposal (NWIP) che rappresenta il primo atto ufficiale, per giungere alla definizione di uno standard finale. A livello di Cen-Cenelec è stato anche creato un Comitato Tecnico ad hoc (CEN/TC 301/WG 19 - Swappable battery system for L-category vehicles), in cui Piaggio ricopre il ruolo di Convenor, che ha prodotto, a seguito di un negoziato tra le Delegazioni, delle Specifiche Tecniche che saranno pubblicate entro la fine del 2026. È in discussione anche la possibilità di lanciare un CWA (Cen Workshop Agreement) che completerebbe il lavoro creando delle Specifiche Tecniche standardizzate anche per gli Swapping Box che dove le batterie saranno scambiate.

Piaggio è anche stato il coordinatore del progetto Horizon Europe STAN4SWAP conclusosi all'inizio del 2026 e i cui partner erano alcuni membri europei del Consorzio SBMC assieme allo stesso istituto di standardizzazione europeo Cen-Cenelec. Il fine ultimo del progetto finanziato dalla Commissione europea era di esaminare gli standard attuali e definire una road map per il processo regolatorio che sta accompagnando l'implementazione dello standard.

Il Progetto STAN4SWAP ha contribuito alla creazione del sopracitato Comitato Tecnico ad hoc (CEN/TC 301/WG 19 - Swappable battery system for L-category vehicles) che sta lavorando alla standardizzazione.

ITALIA

Incentivi veicoli elettrici – Categoria L

Nel mese di luglio è stato approvato il “DPCM Automotive” che destina 90 milioni di euro al sostegno dell’acquisto di motoveicoli e quadricicli elettrici.

Sono stati stanziati 25 milioni di euro l’anno per gli anni 2027, 2028 e 2029, e 15 milioni per l’anno 2030. Una quota del 50% delle risorse è stata riservata al finanziamento dei veicoli elettrici a due e tre ruote.

Per tali veicoli il contributo, rivolto a coloro che acquisteranno un veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, sarà calcolato sulla percentuale del prezzo di listino: 20% e fino a 2.000 euro per gli acquisti senza rottamazione e 30% fino a 3.000 euro per gli acquisti con rottamazione (di veicoli fino ad EURO3).

Incentivi veicoli commerciali leggeri – Categoria N1

Il “DPCM Automotive” ha destinato 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029 e 20 milioni di euro per il 2030, per il finanziamento degli incentivi all’acquisto di veicoli commerciali leggeri.

I contributi sono differenziati in base alla massa totale a terra e all’alimentazione del veicolo, come riportato nella seguente tabella:

VALORI IN EURO		BEV E FCEV	ALIMENTAZIONI TRADIZIONALI
0 - 1,49 t	senza rottamazione	2.000	
	con rottamazione	4.000	2.000
1,50 - 2,39 t	senza rottamazione	4.500	
	con rottamazione	8.000	3.000
2,40 - 3,49 t	senza rottamazione	10.000	
	con rottamazione	14.000	4.500
3,50 - 4,24 t	senza rottamazione	14.000	
	con rottamazione	18.000	8.000
4,25 - 7,2 t	senza rottamazione	16.000	
	con rottamazione	20.000	10.000

Per i veicoli commerciali leggeri ad alimentazione tradizionale il contributo è subordinato alla rottamazione di un veicolo della stessa categoria, fino ad EURO 4.

INDIA

Miscela di etanolo fino al 20% nella benzina

Il Ministero del Petrolio e del Gas Naturale, con la comunicazione del 17 febbraio 2026, ha disposto la vendita a livello nazionale della benzina E20, miscelata con una percentuale massima del 20% di etanolo e con un indice di ottano di ricerca (RON) minimo di 95, a partire dal 1° aprile 2026.

Programma “PM E-Drive” - incentivi

Il Ministero dell'Industria del Governo indiano ha lanciato il 29 settembre 2024 il programma intitolato PM Electric Drive Revolution in Innovative Vehicle Enhancement (PM E-DRIVE) Scheme. Il programma è entrato in vigore il 1° ottobre 2024 e sarebbe dovuto terminare il 31 marzo 2026. Inoltre, il Ministero dell'Industria Pesante ha emesso una notifica il 7 agosto 2025, che ha rivisto e prorogato la data di scadenza del programma al 31 marzo 2028. La data di scadenza per i veicoli e-2W immatricolati è il 31 luglio 2026, mentre quella per i veicoli e-3W immatricolati è il 31 marzo 2028.

Il nuovo incentivo pone particolare attenzione all'offerta verso il cittadino di un trasporto pubblico conveniente e rispettoso dell'ambiente. È applicabile principalmente alle categorie di veicoli elettrici a 2/3 ruote sia per uso commerciale che ai fini privati. Per incoraggiare le tecnologie avanzate, gli incentivi sono estesi solo a quei veicoli elettrici dotati di batteria avanzata. Inoltre, il 3 marzo 2025, il governo ha rivisto il Phased Manufacturing Programme¹⁷ (PMP) per i veicoli elettrici (EV) affinché siano idonei al programma PM E-DRIVE. Questo include i veicoli 2 ruote elettrici (L1 e L2) ed i veicoli 3 ruote elettrici (L5, rickshaws elettrici e carrelli elettrici), registrati dal 1° maggio 2025.

Il programma PM E-DRIVE mira ad accelerare l'adozione dei veicoli elettrici e a stabilire infrastrutture di ricarica essenziali in tutto il paese, promuovendo trasporti più puliti e sostenibili.

Infine, il 23 dicembre 2025, il governo indiano (Ministero dell'Industria Pesante) ha comunicato che le vendite di veicoli 3 ruote elettrici (L5) immatricolati dopo il 26 dicembre 2025 non saranno ammissibili agli incentivi alla domanda previsti dal programma PM E-DRIVE. Questo perché il supporto previsto per 288.809 veicoli 3 ruote elettrici (L5) con un budget totale di 857 crore di rupie indiane (modificato il 13 agosto 2025) è stato esaurito.

Maharashtra - Policy Veicoli Elettrici

La Policy mira a mettere in atto una transizione nell'ecosistema dei trasporti del Maharashtra. L'obiettivo è creare una domanda per l'acquisto e l'uso di veicoli elettrici nello Stato del Maharashtra attraverso iniziative sul lato della domanda. Stimolare la produzione di veicoli elettrici, attraverso una serie di iniziative dal lato dell'offerta che mirano ad attrarre investimenti, facilitare la creazione di unità produttive e incoraggiare la produzione di veicoli elettrici, di componenti per veicoli elettrici, comprese le batterie a celle chimiche avanzate (ACC) e di apparecchiature per la fornitura di veicoli elettrici (EVSE). Secondo lo schema, i veicoli elettrici a 3Ruote sia per trasporto persone che merci possono beneficiare di un incentivo massimo di 30.000 rupie per veicolo venduto.

Delhi - Policy Veicoli Elettrici 2026

Il Governo del Territorio Capitale di Delhi ha varato la Politica sui veicoli elettrici di Delhi 2026, che entrerà in vigore il 1° luglio 2026. La politica rimarrà in vigore fino al 31 marzo 2030, salvo proroga o modifica da parte del Governo del Territorio Capitale di Delhi.

La politica prevede, tra l'altro, i seguenti obblighi per i produttori di apparecchiature originali (OEM):

1. I produttori OEM devono garantire una fornitura adeguata e tempestiva di veicoli elettrici in tutti i segmenti ammissibili durante il periodo di validità della politica.
2. I costruttori automobilistici che operano nel Territorio della Capitale Nazionale di Delhi devono installare almeno una stazione di ricarica pubblica per veicoli elettrici per ogni concessionario, con un minimo di tre punti di ricarica per veicoli a due o tre ruote e due punti di ricarica per veicoli a quattro ruote, in linea, per quanto possibile, con le categorie di ubicazione e le posizioni specificate nelle Categorie A, B e C delle Linee guida operative per l'installazione di stazioni di ricarica pubbliche per veicoli elettrici (EV PCS) nell'ambito del programma PM EDRIVE.
3. Il Dipartimento dell'Ambiente garantirà il rispetto, da parte dei produttori di apparecchiature originali (OEM), delle Norme sulla gestione dei rifiuti di batterie del 2022, e successive modifiche, compresi gli obblighi relativi alla responsabilità estesa del produttore (EPR), alla rendicontazione e alla gestione ecocompatibile delle batterie esaurite.
4. Il Comitato per il controllo dell'inquinamento di Delhi (DPCC) faciliterà l'istituzione di centri di raccolta delle batterie in tutta Delhi secondo un modello di partenariato pubblico-privato (PPP), in collaborazione con riciclatori autorizzati e altri soggetti idonei, al fine di garantire una raccolta comoda ed ecocompatibile delle batterie esaurite.

¹⁷ La PMP è una politica del governo indiano, avviata tra il 2015 e il 2017, volta a promuovere la produzione locale aumentando gradualmente i dazi doganali sui componenti importati, incentivando la produzione locale.

5. Il DPCC comunicherà le Procedure Operative Standard (SOP) che disciplinano la raccolta, lo stoccaggio, il trasporto e il trasferimento in sicurezza delle batterie esaurite da parte dei produttori di apparecchiature originali (OEM) e di altri soggetti obbligati verso i riciclatori autorizzati o le Organizzazioni di Responsabilità del Produttore (PRO), in conformità con le normative ambientali applicabili, i requisiti di EPR e gli standard di sicurezza. I produttori di apparecchiature originali (OEM) dovranno inoltre presentare al DPCC relazioni periodiche sul rispetto degli obiettivi di EPR e sulla tracciabilità delle batterie, nel formato e con la frequenza prescritti.

Sistema frenante antibloccaggio (ABS) obbligatorio per i veicoli a due ruote (Bozza)

Il 27 giugno 2025 il Ministero dei Trasporti Stradali e delle Autostrade (MoRTH) ha pubblicato, una bozza di emendamento al Regolamento Centrale sui Veicoli a Motore (1989), rendendo obbligatorio l'ABS (conforme alla norma IS14664:2010) per tutti i veicoli a due ruote, indipendentemente dalla cilindrata, prodotti a partire dal 1° gennaio 2026.

A partire dal 1° gennaio 2026, per ogni acquisto di un nuovo veicolo a due ruote in tutto il Paese devono essere forniti due caschi omologati BIS.

Esenzione dal permesso per i veicoli adibiti al trasporto di carburanti puliti

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (MoRTH) ha esentato, per un periodo di sette anni, i veicoli destinati al trasporto merci e passeggeri alimentati a batteria elettrica, etanolo, metanolo e idrogeno dall'obbligo di autorizzazione previsto dalla Legge sui veicoli a motore, con l'obiettivo di favorire l'adozione di tecnologie di trasporto commerciale più ecologiche.

Linee guida per l'implementazione del sistema Aadhaar per i pacchi batteria (bozza)

Il 30 dicembre 2025, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela dei Beni e delle Attività Rurali (MoRTH) ha pubblicato una bozza delle Linee guida per l'implementazione del sistema Aadhaar per i pacchi batteria. Questa proposta renderà obbligatoria la divulgazione di informazioni sulle batterie per veicoli elettrici (EV) e sulle batterie industriali immesse sul mercato o destinate all'autoconsumo nel Paese.

Regolamenti su Flex Fuel e Idrogeno (Bozze)

A giugno 2025 il MoRTH ha presentato due nuove proposte regolamentari:

- Hydrogen HSRP: prevede l'introduzione di targhe specifiche ad alta sicurezza (HSRP) per i veicoli alimentati a idrogeno (H2), in vista dell'introduzione dei veicoli a tre ruote alimentati a idrogeno (L5).
- Ethanol Blending: consente l'utilizzo di miscele con una percentuale di etanolo superiore all'E85 nei veicoli flex-fuel, aprendo la strada a moto e automobili alimentate al 100% con etanolo.

VIETNAM

Emissioni

a. Standard sulle emissioni applicabili

Il 15 novembre 2024, il Primo Ministro ha emesso il Regolamento 19/2024/QĐ-TTg per l'attuazione degli standard sulle emissioni dei veicoli a motore importati, fabbricati o assemblati localmente. Gli standard sulle emissioni di livello 4 e di livello 3 sono rispettivamente equivalenti agli standard EURO4 ed EURO3 specificati nei regolamenti della Comunità europea.

Il regolamento, che è entrato in vigore dal 1° gennaio 2025, prevede quanto segue:

- i motocicli a due ruote di nuova importazione, fabbricazione e assemblati potranno continuare ad essere conformi allo standard sulle emissioni di livello 3 fino al 30 giugno 2026. Dal 1° luglio 2026 i motocicli a due ruote di nuova omologazione, dovranno adottare lo standard di livello 4 e dal 1° luglio 2027 tutti i nuovi veicoli a due ruote compresi i modelli omologati prima del 1° luglio 2026, dovranno essere conformi allo standard sulle emissioni di livello 4;
- i ciclomotori a due ruote, compresi quelli con velocità inferiore a 50 km/h, di nuova importazione, fabbricazione e assemblati potranno continuare ad essere conformi allo standard di livello 2 fino al 30 giugno 2027. Dal 1° luglio 2027 i ciclomotori di nuova omologazione dovranno essere conformi allo standard di livello 4, mentre dal 1° luglio 2028 tutti i nuovi ciclomotori a due ruote compresi i modelli omologati prima del 1° luglio 2027, dovranno essere conformi allo standard sulle emissioni di livello 4.

Il 31 dicembre 2025, il governo ha emanato il regolamento tecnico nazionale relativo al quarto livello di emissioni di inquinanti gassosi per i motocicli a due ruote e i ciclomotori a due ruote di nuovo assemblaggio, fabbricazione e importazione ("QCVN"). Tale QCVN sarà applicabile ai motocicli a partire dal 1° luglio 2026.

b. Test sulle emissioni di gas applicabili a motociclette/unità in funzione

Nel tentativo di ridurre l'inquinamento ambientale, il governo vietnamita ha inteso implementare anche la limitazione delle emissioni di gas per i veicoli a due ruote. I governi locali di alcune grandi città hanno collaborato con le agenzie e le associazioni per la definizione di uno standard di settore e di una procedura da proporre al governo per testare e far rispettare efficacemente gli standard di limitazione delle emissioni di gas sui veicoli. La Legge sulla sicurezza stradale, che è entrata in vigore il 1° gennaio 2025, stabilisce che i test sulle emissioni devono essere condotti in conformità con le leggi ambientali e presso centri di prova che soddisfano gli standard tecnici nazionali.

Il 2 aprile 2026, il Primo Ministro ha emanato la Direttiva n. 13/2026/QĐ-TTg relativa alla tabella di marcia per l'applicazione della normativa tecnica nazionale sulle emissioni dei motocicli e dei ciclomotori in circolazione. Di conseguenza, le date di inizio dei controlli sulle emissioni dei motocicli in circolazione sono le seguenti:

- Per Hanoi e Ho Chi Minh City: dal 1° luglio 2027
- Per le altre città: dal 1° luglio 2028
- Per le altre province: dal 1° luglio 2030. A seconda della situazione effettiva, tali province potrebbero applicare il regolamento in anticipo.

Roadmap per la gestione dei motocicli e la riduzione dell'inquinamento atmosferico/emissioni di CO₂ ad Hanoi

Per promuovere ulteriormente la tabella di marcia per la tutela ambientale, il 12 luglio 2025 il Primo Ministro ha emanato la Direttiva n. 20/2025/CT-TTg, incaricando il Consiglio Popolare di Hanoi ad avviare, a partire da luglio 2026, la transizione completa dai veicoli a combustione interna ai veicoli elettrici (EV) nelle aree centrali. Questa transizione porterà al divieto di circolazione dei veicoli a combustione interna in queste zone, che sarà poi gradualmente esteso ad altre aree oltre ai distretti centrali a partire dal 2028 ed entro il 2030.

L'amministrazione di Hanoi ha istituito un gruppo di lavoro, coinvolgendo vari dipartimenti competenti, incaricato di elaborare un piano dettagliato per l'attuazione di questa politica di divieto dei veicoli ICE; tale piano dovrà probabilmente armonizzarsi con quello attualmente previsto dalla Risoluzione 04/2017/NQ-HĐND. Inoltre, ai sensi dell'Articolo 28.2(a) della Legge vietnamita sulla Capitale, in vigore dal 1° gennaio 2025, il Comitato Popolare di Hanoi ("Hanoi PC") è autorizzato a supervisionare le iniziative di tutela ambientale. Ciò include la definizione di criteri, condizioni, procedure e processi per l'istituzione di zone a basse emissioni (ZTL) ad Hanoi. In particolare, in conformità alla Risoluzione n. 57/2025/NQ-HĐND del 26 novembre 2025 sull'attuazione delle ZTL ad Hanoi e secondo la tabella di marcia stabilita, a partire dal 1° luglio 2026 Hanoi sperimenterà l'introduzione di ZTL in diverse aree comprese nella Circonvalazione 1 (Ring Road 1). Due anni più tardi, dal 1° gennaio 2028, l'ambito di applicazione sarà esteso all'intera Circonvalazione 1 e a parte della Circonvalazione 2. Dal 1° gennaio 2030, le zone a basse emissioni saranno istituite all'interno della Circonvalazione 3, coinvolgendo complessivamente 36 distretti e municipalità distribuiti nelle tre aree delimitate dalle tangenziali. Secondo la risoluzione, in alcune aree specifiche delle ZTL sarà vietata la circolazione di motocicli e ciclomotori con motore a combustione interna in determinate fasce orarie (sia le aree specifiche che gli orari del divieto non sono ancora stati definiti).

Il 29 giugno 2026, il Consiglio Popolare di Hanoi ha emanato il provvedimento 3273/QĐ-HĐND che approva il piano d'azione per

l'attuazione di una zona a basse emissioni all'interno della Circonvallazione 1 della città di Hanoi. Dal 1° luglio 2026 al 31 dicembre 2027, Hanoi avvierà una fase sperimentale della zona a basse emissioni in due dei nove quartieri situati all'interno della Circonvallazione n. 1 (coinvolgendo 11 strade attorno al centro di Hoan Kiem), ovvero i quartieri di Hoan Kiem e Cua Nam ("Area a traffico limitato"). Durante questo periodo di sperimentazione, nei fine settimana (dalle ore 19:00 del venerdì alle ore 24:00 della domenica) sarà vietato l'accesso e la circolazione di qualsiasi veicolo nell'Area a traffico limitato, destinata esclusivamente alla circolazione pedonale. Inoltre, si incoraggiano i proprietari di motocicli con motore a combustione interna (ICE) prodotti o importati prima del 2008 a limitare la circolazione all'interno della ZTL. A partire dal 1° gennaio 2028, sarà vietata la circolazione dei motocicli ICE non conformi agli standard di emissione di Livello 3 previsti dalla normativa QCVN 99:2025/BNMT nell'intera area delimitata dalla Circonvallazione 1.

c. Consumo di carburante

Per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo "zero emissioni" entro il 2050, un altro metodo proposto è quello di regolamentare il consumo di carburante ("FC") delle motociclette con motore a combustione interna ("ICE") vendute sul mercato. L'attuale bozza impone riduzioni estremamente rapide introducendo due obiettivi di consumo di carburante selezionabili dal produttore: 1,87 l/100 km (riducendo il consumo di carburante dell'1% all'anno) e 1,60 l/100 km (riducendo il consumo di carburante del 4% all'anno). In particolare, i produttori possono scegliere uno di questi due obiettivi per gestire il loro consumo medio aziendale (come definito di seguito) di tutti gli scooter prodotti o importati in un dato anno:

- ICE fino a 125cc: 1,87 l/100km o 1,60 l/100km
- ICE superiori a 125cc fino a 150cc: 2,0 l/100km o 1,87 l/100km
- ICE superiori a 150cc to 250cc: 2,3L/100km o 2,0 l/100km.

Questi obiettivi di consumo medio di carburante (FC), denominati "T", sono componenti chiave per il calcolo di due nuove metriche introdotte nella bozza di regolamento:

1. Consumo medio di carburante aziendale (CAFC) – il consumo medio di carburante di tutti i modelli prodotti da un produttore, calcolato utilizzando vari fattori, tra cui l'obiettivo "T" e altri fattori aggiustati per la produzione o l'esportazione di veicoli elettrici (EV).
2. Consumo medio di carburante aziendale target (TCAFC) – l'obiettivo medio di consumo di carburante per tutti i motocicli prodotti o importati in un anno specifico.

Dall'anno di applicazione +1, previsto per il 2027, in poi, produttori e importatori devono garantire che il CAFC dell'anno precedente non superi il TCAFC. Ciò rappresenta una sfida significativa per i produttori che non producono veicoli elettrici, poiché i loro modelli con motore a combustione interna potrebbero avere difficoltà a raggiungere i più severi obiettivi di consumo di carburante.

Se un produttore non riesce a raggiungere gli obiettivi di consumo medio di carburante entro il terzo anno di applicazione, deve adottare misure correttive. Queste potrebbero includere:

- ridurre il numero di motociclette vendute nei prossimi tre anni per raggiungere l'obiettivo di consumo medio di carburante;
- stipulare accordi con altri produttori per compensare il consumo di carburante scambiando crediti per il risparmio di carburante in eccesso (ad esempio, se il CAFC di un produttore è inferiore al suo TCAFC, può trasferire l'eccedenza a un altro).

Se non vengono intraprese azioni correttive, i produttori potrebbero essere costretti a interrompere la produzione. La versione definitiva di questa bozza di regolamento dovrebbe essere sottoposta all'approvazione delle competenti autorità entro il 2026.

d. Emission Trading

Secondo la legge Vietnamita sull'ambiente e il Decreto 06/2022/ND-CP sulla mitigazione delle emissioni di gas serra (GHG) e la protezione dello strato di ozono, modificato dal decreto n. 119/2025/ND-CP, le entità soggette alla Direttiva sulle emissioni di gas serra sono tenute a monitorare e ridurre i gas serra, ricevono quote di emissione di gas serra ed hanno il diritto di scambiare le suddette quote sul mercato nazionale del carbonio.

Le organizzazioni e gli individui non presenti in questo elenco sono incoraggiati a ridurre le emissioni di gas serra in base alle loro condizioni e attività.

È stato predisposto un piano d'azione per la creazione di un mercato di scambio delle quote di emissione di gas serra e dei crediti di carbonio che è partito nel 2023 con la consuntivazione e rendicontazione dei dati operativi e delle emissioni dei gas serra degli impianti produttivi nell'anno precedente. In base al Decreto n. 232/QĐ-TTg del Primo Ministro, in vigore dal 1° gennaio 2025, ed al Decreto n. 119/2025/ND-CP in vigore dal 1° agosto 2025 il Vietnam svilupperà il suo mercato del carbonio in tre fasi: creazione del quadro giuridico e delle infrastrutture entro la metà del 2025; sperimentazione di una piattaforma nazionale per lo scambio di carbonio da metà 2025 al 2028 compresa l'istituzione di una borsa nazionale per lo scambio di quote di emissione di carbonio e l'implementazione di meccanismi di compensazione e scambio di crediti di carbonio; gestione ufficiale del mercato, a partire dal 2029, con continui miglioramenti per supportare la piena attuazione, compresa l'attuazione di un meccanismo di asta delle quote di emissione di gas serra.

Le organizzazioni e gli individui parteciperanno al mercato del carbonio su base volontaria. Lo scambio delle quote di emissione

di GHG e dei crediti di carbonio sarà effettuato sul “carbon trade exchange” e sul mercato interno del carbonio. Le organizzazioni potranno mettere all’asta, trasferire, prendere in prestito, restituire quote di emissione di gas serra, utilizzare crediti di carbonio per compensare le emissioni di gas serra. Le organizzazioni che desidereranno ottenere la certificazione dei crediti di carbonio scambiati o delle quote di emissione di gas serra dovranno presentare domanda al Ministero dell’Agricoltura e dell’ambiente (MAE).

Etichetta energetica

Al fine di ridurre l’inquinamento ambientale e garantire che gli acquirenti siano consapevoli e informati, il governo ha introdotto l’etichettatura energetica per i motocicli. Con la Circolare 59/2018/TT-BGTVT, il Ministero dei Trasporti sta lavorando per regolamentare i limiti di consumo di carburante per i veicoli assemblati, fabbricati e importati in Vietnam. Ad eccezione delle esportazioni, l’etichetta energetica deve essere apposta sulla motocicletta dal produttore/importatore/rivenditore e mantenuta sul veicolo fino alla consegna al cliente finale. I modelli per ciascun tipo di veicolo sono descritti in dettaglio nella Circolare 69/2025/TT-BXD del 31 dicembre 2025. Oltre alle etichette energetiche, ai sensi del Decreto n. 37/2026/ND-CP del 23 gennaio 2026, tutti i prodotti e le merci sono classificati in tre livelli di rischio:

- a. alto rischio: prodotti/merci che presentano un elevato livello di rischio o un potenziale di rischio, che possono causare conseguenze gravi o particolarmente gravi se non vengono adottate misure di gestione adeguate;
- b. rischio medio: prodotti/beni che presentano un livello di rischio moderato o un potenziale di rischio, che possono causare un impatto significativo qualora non vengano adottate misure di gestione adeguate;
- c. basso rischio: prodotti/beni che presentano un basso livello di rischio o un potenziale di rischio, che difficilmente causano un impatto significativo in condizioni d’uso controllate o normali.

Per i prodotti ad alto rischio, la tracciabilità è obbligatoria. Ai sensi della normativa, le imprese devono completare l’identificazione del prodotto e la dichiarazione dei dati di tracciabilità prima che i prodotti siano immessi sul mercato.

In Vietnam, i motocicli a due ruote, gli pneumatici, le batterie e le chiavi intelligenti sono considerati prodotti ad alto rischio e, a partire dal 1° luglio 2029, dovranno essere dichiarati ai fini della tracciabilità. Le informazioni obbligatorie includono il nome del prodotto, il paese di origine, le immagini, i dati del produttore o del commerciante, il nome del marchio, il marchio registrato, il numero di lotto di produzione, la data di scadenza, il numero di telaio e gli standard di qualità applicabili. Per le merci importate, le imprese devono inoltre fornire informazioni sull’importatore e sul distributore ufficiale in Vietnam.

Le imprese possono scegliere di dichiarare le informazioni richieste direttamente sul Portale nazionale per la tracciabilità dei prodotti e delle merci oppure utilizzare le proprie piattaforme di tracciabilità. Qualora si ricorra a una piattaforma interna, il sistema deve essere in grado di connettersi e condividere dati con il Portale nazionale per la tracciabilità dei prodotti e delle merci e deve rispettare i requisiti applicabili in materia di sicurezza delle informazioni e di sicurezza informatica.

Il decreto n. 101/2026/ND-CP sul trasferimento di tecnologia, in vigore dal 1° aprile 2026, stabilisce un elenco dettagliato delle tecnologie il cui trasferimento è vietato e di quelle soggette a restrizioni di trasferimento. Ai sensi del decreto, le tecnologie relative ai motocicli conformi alle norme sulle emissioni Euro 3 (E3) o inferiori sono classificate come vietate al trasferimento, mentre quelle relative ai motocicli conformi alle norme sulle emissioni Euro 4 (E4) sono soggette a restrizioni al trasferimento. Gli accordi di trasferimento tecnologico stipulati prima del 1° aprile 2026 rimarranno validi e potranno continuare ad essere attuati fino alla loro data di scadenza.

Per le tecnologie soggette a restrizioni al trasferimento, le imprese devono espletare le procedure per ottenere l’approvazione del trasferimento tecnologico e la concessione della licenza da parte del Comitato popolare provinciale. Tali procedure sono notevolmente più complesse e dispendiose in termini di tempo rispetto al processo di rinnovo dell’accordo di trasferimento tecnologico che si applicava in precedenza, quando la tecnologia non era inclusa nell’elenco delle tecnologie soggette a restrizioni.

Riciclo/Fine vita dei veicoli

La legge sulla protezione ambientale prevede che i produttori e gli importatori debbano riciclare i prodotti scartati secondo percentuali e metodologie obbligatorie, lasciando loro la scelta se gestire in autonomia l’attività di riciclo oppure pagare l’Ente “Environment Fund” affinché la effettui per loro conto.

Il Decreto 08/2022/ND-CP ai sensi dell’Environment Act in vigore dal 10 gennaio 2022 è stato modificato e integrato dal decreto 110/2026/ND-CP, entrato in vigore il 25 maggio 2026 (“decreto 110”). In base al nuovo Decreto 110, i motocicli sono stati rimossi dall’elenco dei beni soggetti a riciclaggio obbligatorio. In base al quadro normativo vigente, i produttori e gli importatori possono adempiere ai propri obblighi in materia di riciclaggio ricorrendo a sistemi di riciclaggio organizzati autonomamente oppure versando contributi finanziari al Fondo vietnamita per la protezione dell’ambiente. Attualmente, il governo sta modificando la legge sulla protezione dell’ambiente e propone di abolire il meccanismo dei contributi finanziari, imponendo ai produttori e agli importatori di attuare direttamente le attività di riciclaggio. Si prevede che tali modifiche proposte vengano adottate ed entrino in vigore nel 2027.

RISCHI ED INCERTEZZE

Per la natura del proprio business, il Gruppo è esposto a diverse tipologie di rischi. Al fine di mitigare l'esposizione a tali rischi, Piaggio ha implementato un sistema strutturato ed integrato di rilevazione, misurazione e gestione dei rischi aziendali, in linea con le best practice esistenti in materia (i.e. CoSO ERM Framework). Le attività in tale ambito prevedono la mappatura degli scenari applicabili all'operatività del Gruppo tramite il coinvolgimento di tutte le strutture organizzative, aggiornata con cadenza annuale. I suddetti scenari sono raggruppati in rischi esterni, strategici, finanziari e operativi. Annualmente le attività di mappatura dei rischi sono condotte in maniera integrata rispetto all'Assessment di Doppia Materialità tenendo in considerazione altresì le tematiche di sostenibilità e in particolare i c.d. rischi "ESG" ("Environmental, Social, Governance related"), ovvero correlati a fattori ambientali, attinenti al personale, agli aspetti sociali e relativi ai diritti umani ed alla lotta alla corruzione attiva e passiva, per il dettaglio dei quali si rimanda alla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del 2025.

RISCHI ESTERNI

Rischi legati al contesto macroeconomico e geopolitico

Il Gruppo Piaggio è esposto a rischi derivanti dalle caratteristiche e dalle dinamiche evolutive del ciclo economico e del contesto politico nazionale e internazionale. Per mitigare gli eventuali effetti negativi derivanti dagli aspetti di cui sopra, ha proseguito nella propria visione strategica, diversificando le sue attività a livello internazionale, in particolare nei mercati dell'area asiatica e consolidando il posizionamento competitivo dei propri prodotti. L'andamento del settore automotive si riflette anche sul business di Piaggio che ha registrato in termini di fatturato consolidato una flessione rispetto al corrispondente periodo del 2025.

I conflitti bellici in essere nel corso nel primo semestre 2026 nelle diverse aree geografiche hanno avuto importanti conseguenze sui flussi commerciali a livello mondiale e hanno generato impatti economici sui mercati globali, soprattutto in termini di incremento dei costi delle energie, di alcune materie prime e dei costi e dei tempi di trasporto su alcune rotte commerciali. La diversificazione geografica delle vendite e degli acquisti di Gruppo fa sì che l'esposizione complessiva nelle aree dei conflitti sia sostanzialmente nulla. Gli impatti diretti sul Gruppo sono attualmente limitati, mitigati dagli accordi in essere con i principali fornitori, dalla selezione di fornitori locali, e dall'efficientamento dei sistemi utilizzati per il processo di pianificazione e logistica. Inoltre, viene mantenuto un attento monitoraggio sull'evoluzione delle tensioni tra Cina e Taiwan, poiché eventuali sviluppi potrebbero avere conseguenze rilevanti per il business nella regione Asia Pacific.

Rischi connessi al comportamento d'acquisto del consumatore

Il successo di Piaggio dipende dalla sua capacità di proporre prodotti che incontrino il gusto del consumatore e siano in grado di soddisfare le sue esigenze di mobilità. Cogliere le aspettative e le esigenze emergenti dei consumatori, con riferimento alla gamma prodotti offerta e alla Customer Experience, è un elemento essenziale per il mantenimento del vantaggio competitivo del Gruppo.

Attraverso analisi di mercato, focus group, concept e product test, investimenti in attività di ricerca e sviluppo e la condivisione di roadmap con fornitori e partner, Piaggio cerca di cogliere i trend emergenti del mercato per rinnovare la propria gamma prodotti.

La raccolta di feedback dai propri clienti permette a Piaggio la valutazione del livello di soddisfazione degli stessi e l'adeguamento del proprio modello di vendita e assistenza post-vendita.

Rischi connessi all'elevato grado di concorrenza del mercato

Il Gruppo è esposto a eventuali azioni di concorrenti che, attraverso innovazioni tecnologiche o prodotti sostitutivi potrebbero ottenere prodotti qualitativamente migliori, essere in grado di razionalizzare i costi ed offrire prodotti a prezzi più competitivi. Piaggio ha cercato e cerca di fronteggiare tale rischio, che potrebbe impattare negativamente sulla situazione economica e finanziaria del Gruppo, attraverso un'offerta di prodotti di alta qualità, innovativi, dai ridotti consumi, affidabili e sicuri e rafforzando l'immagine del brand e la propria presenza nelle aree geografiche in cui opera.

Rischio relativo al quadro regolamentare e normativo di riferimento

I prodotti Piaggio sono soggetti a numerose norme e regolamenti, nazionali ed internazionali, in termini di sicurezza, rumorosità, consumi ed emissioni di gas inquinanti. Anche i siti produttivi del Gruppo sono soggetti ad una regolamentazione stringente in materia di emissioni in atmosfera, smaltimento dei rifiuti, scarichi idrici e altri inquinanti e obblighi di rendicontazione in materia di sostenibilità. Variazioni sfavorevoli del contesto regolamentare e/o normativo a livello locale, nazionale e internazionale potrebbero mettere fuori mercato i prodotti attualmente in circolazione, costringendo i costruttori a sostenere degli investimenti per il rinnovo della gamma dei prodotti e/o la ristrutturazione/adeguamento degli stabilimenti produttivi.

Per fronteggiare tali rischi, il Gruppo investe risorse nella ricerca e sviluppo di prodotti innovativi, che anticipino eventuali restrizioni delle attuali normative. Inoltre, il Gruppo, oltre a far parte di Confindustria, aderisce alle più importanti associazioni nazionali ed internazionali del settore Automotive quali ACEM (presieduta da Michele Colaninno), ANFIA ed ANCMA, che rappresentano e tutelano gli interessi economici, tecnici e normativi della filiera automotive, nelle sedi istituzionali e politiche, presso le autorità, gli enti e le associazioni competenti, a livello nazionale ed internazionale, in materia di politica industriale e di mobilità individuale e collettiva delle persone e delle merci.

Infine, Piaggio, in quanto uno dei principali produttori del settore, è spesso chiamato a partecipare, attraverso suoi rappresentanti, alle commissioni parlamentari incaricate di discutere e formulare nuove norme.

Rischi connessi ad eventi naturali

Il panorama globale dei prossimi anni mostra un crescente intensificarsi dei fenomeni atmosferici estremi e dei rischi connessi al cambiamento climatico con la conseguente necessità di aumentare l'attenzione e la tutela in merito.

Nell'ambito della valutazione dei rischi correlati al cambiamento climatico, il Gruppo Piaggio non ha al momento individuato come rilevanti i rischi connessi alla incapacità di raggiungere gli obiettivi strategici a causa di cambiamenti del contesto esterno (anche tenendo in considerazione gli eventuali impatti sulla catena di fornitura) e ad un'eventuale gestione non adeguata delle emissioni in atmosfera.

Il processo di identificazione di tali rischi, nonché le valutazioni in ordine alla loro rilevanza e significatività, sono state condotte sia sulla base del contesto interno nonché in base alle dinamiche del mercato di riferimento, ed alle normative vigenti. A livello strategico, il Gruppo intende perseguire l'integrazione dei principi di sviluppo sostenibile nella propria visione e modello di business in maniera sempre più precisa e coerente. In tale contesto si inserisce la predisposizione del Piano di Decarbonizzazione, tramite il quale il Gruppo conferma l'impegno in essere in materia di sostenibilità, definendo azioni concrete per concorrere al raggiungimento degli obiettivi climatici fissati dall'Unione Europea.

Il Gruppo opera mediante stabilimenti industriali ubicati in Italia, India, Vietnam ed Indonesia. Tali stabilimenti sono potenzialmente esposti ad eventi naturali, quali terremoti, tifoni, alluvioni ed altre catastrofi in grado di causare, oltre ai danni agli stabilimenti, il rallentamento/interruzione dell'attività di produzione e di vendita.

In tale ambito il Gruppo Piaggio nel corso del 2025 con il supporto di una primaria società di consulenza ha eseguito un'analisi dei rischi climatici per gli stabilimenti di Pontedera, Scorzè, Mandello del Lario (Italia), Baramati (India), Jakarta (Indonesia) e Vinh Puch (Vietnam). Tale analisi non ha evidenziato criticità legate ai fattori climatici per i siti produttivi.

I potenziali impatti connessi ai rischi fisici legati al cambiamento climatico, vengono gestiti dal Gruppo tramite il continuo rinnovamento delle strutture nonché mediante la stipula di specifiche coperture assicurative suddivise tra i vari siti in base alla relativa importanza degli stessi.

L'esito delle sopra esposte valutazioni, relativamente alla rilevanza dei rischi connessi al cambiamento climatico, è stato inoltre debitamente tenuto in considerazione nel processo di definizione delle assumptions adottate al fine della predisposizione del Piano Industriale, come meglio descritto all'interno delle note esplicative al bilancio consolidato nella sezione avviamento.

Rischio connesso all'adozione di nuove tecnologie

Piaggio è esposta al rischio derivante dalla difficoltà da parte del Gruppo di stare al passo con l'evoluzione tecnologica, sia di prodotto che di processo. Per fronteggiare tale rischio, con riguardo al prodotto, i centri di R&D di Pontedera, Noale, Baramati e Vinh Puch svolgono attività di ricerca, sviluppo e sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche, come quelle dedicate all'elettrificazione dei veicoli, avvalendosi, in alcuni casi, di partnership strategiche. Anche Piaggio Fast Forward a Boston studia soluzioni innovative per anticipare e rispondere alle necessità della mobilità del futuro.

Con riguardo al processo produttivo, Piaggio dispone di aree operative dedicate allo studio e all'implementazione di nuove soluzioni per migliorare le performance degli stabilimenti produttivi, con particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità ed efficientamento energetico.

Rischi connessi alla rete di vendita

Il business del Gruppo è strettamente legato alla capacità della rete commerciale di garantire alla clientela, nei principali mercati di riferimento, elevati livelli di qualità del servizio di vendita e di assistenza post-vendita, al fine di creare un rapporto fiduciario e duraturo. Piaggio garantisce il mantenimento di tali livelli definendo contrattualmente il rispetto di determinati standard tecnico-professionali, offrendo formazione al personale di vendita e assistenza post-vendita e implementando meccanismi di controllo periodici, rafforzati da nuovi sistemi informatici atti a migliorare le attività di monitoraggio della rete e dunque il livello di servizio offerto al cliente. Inoltre, al fine di garantire capillarità di presenza nei territori tramite la rete, viene utilizzato un sistema di geo-marketing che permette di identificare eventuali aree non presidiate.

RISCHI STRATEGICI

Rischi reputazionali e di Corporate Social Responsibility

Nello svolgimento della propria attività il Gruppo potrebbe essere soggetto ad un peggioramento della percezione, della fiducia e della reputazione del Gruppo da parte degli stakeholder a causa della diffusione di notizie pregiudizievoli sul Gruppo o sui suoi fornitori, anche con riferimento alle pratiche di sostenibilità adottate (e.g. pratiche produttive non in linea con gli impegni dichiarati nell'ambito del Piano di Decarbonizzazione, scarso supporto da parte del Gruppo nei confronti delle comunità locali, episodi di violazioni dei diritti umani e dei diritti fondamentali del lavoro, mancata promozione dei valori di Diversità e Inclusione nel Gruppo). Per fronteggiare tali rischi, il Gruppo ha implementato strumenti di monitoraggio della percezione dei brand e della soddisfazione dei clienti.

Rischi legati alla definizione delle strategie

Nella definizione degli obiettivi strategici, il Gruppo potrebbe incorrere in errori di valutazione con conseguenti impatti economici, finanziari e di immagine.

Rischi connessi all'attuazione delle strategie

Nello svolgimento delle proprie attività il Gruppo potrebbe essere soggetto ai rischi derivanti da una errata o incompleta attuazione delle strategie definite, con conseguenti impatti negativi sul raggiungimento degli obiettivi strategici del Gruppo. I monitoraggi periodici volti a verificare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi prestabiliti consentono di ridurre l'impatto di tali rischi.

RISCHI FINANZIARI

Rischi connessi all'andamento dei tassi

Il Gruppo Piaggio effettua operazioni in valute diverse dall'euro e ciò lo espone al rischio derivante dalle fluttuazioni nei tassi di cambio fra le diverse divise.

L'esposizione al rischio economico è costituita dai previsti debiti e crediti in divisa estera, ricavati dal budget delle vendite e degli acquisti riclassificati per divisa e mensilizzati per competenza economica.

La policy del Gruppo prevede la copertura di almeno il 66% dell'esposizione economica di ciascun mese di riferimento.

L'esposizione al rischio transattivo è costituita dai crediti e debiti in divisa acquisiti nel sistema contabile ad ogni momento. Le coperture devono essere pari, in ogni momento, al 100% dell'esposizione transattiva import, export o netta per ciascuna divisa.

Nel corso dell'anno l'esposizione valutaria è stata gestita in coerenza alla policy in essere, che si propone l'obiettivo di neutralizzare i possibili effetti negativi delle variazioni dei tassi di cambio sul cash-flow aziendale. Ciò è stato realizzato attraverso la copertura del rischio economico, che riguarda le variazioni di redditività aziendale rispetto a quanto pianificato annualmente nel budget economico sulla base di un cambio di riferimento (il c.d. "cambio di budget") e del rischio transattivo, che riguarda le differenze tra il cambio di registrazione in bilancio dei crediti o debiti in divisa e quello di registrazione del relativo incasso o pagamento.

Il Gruppo detiene attività e passività sensibili alle variazioni dei tassi di interesse, che sono necessarie per la gestione della liquidità e dei fabbisogni finanziari. Queste attività e passività sono soggette al rischio tasso, che viene coperto attraverso l'utilizzo di strumenti derivati o con l'accensione di specifici contratti di finanziamento a tasso fisso.

Per una più ampia descrizione si rimanda allo specifico paragrafo 37 delle Note Esplicative ed Integrative al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Rischi connessi a flussi di cassa insufficienti e all'accesso al mercato del credito

Il Gruppo è esposto al rischio di liquidità derivante dalla produzione di flussi di cassa insufficienti a garantire il rispetto delle scadenze di pagamento cui esso è esposto ed un'adeguata redditività e crescita per il perseguimento degli obiettivi strategici. Inoltre, tale rischio è connesso all'eventuale difficoltà che il Gruppo può incontrare nell'ottenimento dei finanziamenti o al peggioramento delle condizioni di finanziamento necessarie per sostenere le attività operative nelle giuste tempistiche.

Per far fronte a tale rischio i flussi di cassa e le necessità di linee di credito del Gruppo sono monitorati o gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie, oltre che di ottimizzare il profilo delle scadenze del debito.

Il Gruppo dispone di linee di fido inutilizzate, in misura congrua da consentirgli di superare eventuali esigenze di cassa non previste.

Inoltre, la Capogruppo finanzia le temporanee necessità di cassa delle società del Gruppo attraverso l'erogazione diretta di finanziamenti a breve termine regolati a condizioni di mercato o per il tramite di garanzie.

Rischi connessi alla qualità del credito della controparte

Questo rischio è legato ad un eventuale declassamento del merito creditizio di clienti e alla conseguente possibilità di ritardo nei pagamenti o fallimento degli stessi con conseguente mancato incasso del credito.

Per bilanciare tale rischio la Capogruppo effettua la valutazione dell'affidabilità economico-patrimoniale delle controparti commerciali e stipula con importanti società di factoring italiane e straniere contratti per la cessione di crediti commerciali pro-soluto.

Rischi connessi al deleverage

Tale rischio è relativo al rispetto dei covenants e dei target di riduzione delle linee di debito per mantenere un equilibrio sostenibile tra indebitamento e mezzi propri (debt/equity).

Per mitigare tale rischio la misurazione dei financial covenants e degli altri impegni contrattuali è costantemente monitorata dal Gruppo.

RISCHI OPERATIVI

Rischi relativi al prodotto

La categoria “Prodotto” comprende tutti i rischi legati ad una difettosità dello stesso dovuta a livelli di qualità e sicurezza non conformi e a conseguenti campagne di recall, che esporrebbero il Gruppo a: costi di gestione della campagna, costi di sostituzione dei veicoli, eventuali richieste di risarcimento danni e, se non gestite correttamente e/o se ripetute nel tempo, ad un danno reputazionale. Il manifestarsi di una non conformità di prodotto vede come cause potenziali errori e/o omissioni riconducibili ai fornitori ovvero ai processi interni (i.e. in fase di sviluppo prodotto, produzione, controllo qualità).

A mitigazione di tali rischi, Piaggio ha implementato un sistema di Controllo Qualità, esegue test di prodotto in diverse fasi del processo produttivo e seleziona accuratamente i propri fornitori sulla base di standard tecnico-professionali. La qualità fornita dal Gruppo è garantita anche dall’ottenimento e mantenimento delle certificazioni dei sistemi di gestione per la qualità a livello globale (ISO 9001). Inoltre, il Gruppo ha definito dei piani di gestione degli eventi di recall e ha stipulato coperture assicurative volte a tutelare il Gruppo in caso di eventi riconducibili alla difettosità del prodotto.

Rischi connessi al processo produttivo/continuità operativa

Il Gruppo è esposto al rischio connesso a possibili interruzioni della continuità produttiva aziendale, dovuta a indisponibilità di materie prime o componenti, manodopera specializzata, impianti o altre risorse.

Per fronteggiare tale rischio, il Gruppo esegue i piani di manutenzione necessari, investe nel rinnovo dei macchinari, dispone di una capacità produttiva flessibile, predispone piani di Disaster Recovery ed utilizza più fornitori di componenti, al fine di evitare che l’indisponibilità di un fornitore metta a repentaglio la produzione aziendale. Inoltre, i rischi operativi connessi agli stabilimenti industriali italiani ed esteri sono gestiti mediante specifiche coperture assicurative, suddivise tra i vari stabilimenti in base alla relativa importanza degli stessi.

Rischi connessi alla supply chain

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo si avvale di diversi fornitori di materie prime, di semilavorati e di componenti. L’attività del Gruppo è condizionata dalla capacità dei propri fornitori di garantire gli standard qualitativi e le specifiche richieste per i prodotti, nonché dai relativi tempi di consegna. Al fine di mitigare tali rischi, il Gruppo effettua un’attività di qualificazione e valutazione periodica dei fornitori sulla base di criteri tecnico-professionali e finanziari in linea con gli standard internazionali. Sono inoltre condotte attività di controllo a campione sui prodotti forniti da parte dei fornitori.

Rischi connessi ad ambiente, salute e sicurezza

Il Gruppo ha sedi produttive, centri di ricerca e sviluppo e sedi commerciali in diverse nazioni; conseguentemente è esposto al rischio di non riuscire a garantire un ambiente di lavoro sicuro, con il rischio di causare potenziali danni a proprietà, ambiente o persone ed esporre il Gruppo a sanzioni normative, citazioni in giudizio da parte dei dipendenti, costi di risarcimenti e danni reputazionali.

Per mitigare tali rischi, Piaggio si propone di attuare un modello di sviluppo basato sulla sostenibilità ambientale, intesa come capacità di salvaguardare le risorse naturali e la possibilità dell’ecosistema di assorbire gli impatti diretti e indiretti generati dall’attività produttiva. In particolare, Piaggio persegue la minimizzazione dell’impatto ambientale dell’attività industriale attraverso una attenta definizione del ciclo tecnologico di trasformazione e l’utilizzo delle migliori tecnologie e dei più moderni metodi di produzione, in linea con gli impegni dichiarati all’interno del proprio Piano di Decarbonizzazione. Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione “Climate Change” della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità 2025.

I rischi legati a lesioni/infortuni subiti dal personale sono mitigati tramite l’utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, la continua formazione in materia e l’adeguamento di processi, procedure e strutture alla normativa vigente in materia di Sicurezza dei Lavoratori nonché ai migliori standard internazionali.

Questi impegni, statuiti dal Codice Etico ed enunciati dal vertice aziendale nella “politica ambientale” del Gruppo, che è alla base dei percorsi di certificazione ambientale (ISO 14001) e di salute e sicurezza (ISO 45001) già intrapresi e mantenuti nei vari siti produttivi, sono un punto di riferimento imprescindibile per tutte le realtà aziendali.

Rischi connessi ai processi e alle procedure adottate

Il Gruppo è esposto al rischio derivante dalla carenza nel disegno dei processi aziendali o da errori e inadempimenti nelle modalità di svolgimento delle attività operative.

Per fronteggiare tale rischio, il Gruppo si è dotato di un quadro dispositivo che è costituito dal sistema delle comunicazioni organizzative e da Manuali/Policy, Procedure Gestionali, Procedure Operative e Istruzioni di lavoro. Tutti i documenti relativi al quadro dei processi e delle procedure di Gruppo confluiscono nell'unico Sistema Informativo Documentale di Gruppo, con accessi regolamentati, gestito sulla rete intranet aziendale.

Rischi relativi alle risorse umane

I principali rischi legati alla Gestione delle risorse umane riguardano la capacità di trovare e trattenere competenze, professionalità ed esperienza necessarie per perseguire gli obiettivi. Per mitigare tali rischi il Gruppo ha definito specifiche politiche di selezione, sviluppo, carriera, formazione, remunerazione, retention e gestione dei talenti applicate in tutti i Paesi in cui il Gruppo opera secondo gli stessi principi di meritocrazia, equità e trasparenza, ponendo l'accento sugli aspetti rilevanti per la cultura locale.

In Europa il Gruppo Piaggio opera in un contesto industriale caratterizzato da una forte presenza delle organizzazioni sindacali ed è potenzialmente esposto al rischio di scioperi ed interruzioni dell'attività produttiva. Nel recente passato non si sono verificati blocchi significativi della produzione a causa di scioperi. Per evitare, per quanto possibile, il rischio di interruzione dell'attività produttiva, il Gruppo ha da sempre instaurato un rapporto di confronto e di dialogo con le organizzazioni sindacali.

Rischi legali

Il Gruppo Piaggio protegge legalmente in tutto il mondo i propri prodotti e i propri marchi. In alcuni Paesi, ove il Gruppo opera, non vige una normativa volta a garantire determinati livelli di tutela della proprietà intellettuale. Tale circostanza potrebbe rendere insufficienti le misure attuate dal Gruppo al fine di tutelarsi da fenomeni di sfruttamento abusivo di tali diritti da parte di terzi.

Il Gruppo nell'ambito della propria attività è coinvolto in procedimenti legali e fiscali. In relazione ad alcuni di essi, il Gruppo potrebbe non essere in grado di quantificare efficacemente le passività potenziali che ne potrebbero derivare. Un'analisi dettagliata dei principali contenziosi è fornita nello specifico paragrafo delle Note Esplicative ed Integrative alla situazione contabile consolidata.

Rischi relativi ad atti illeciti interni

Il Gruppo è esposto ai rischi derivanti da atti illeciti compiuti da dipendenti, quali frodi, atti di corruzione attiva e passiva, atti vandalici o danneggiamenti che potrebbero avere ripercussioni negative sui risultati economici dell'esercizio in cui avvengono, oltre che minare l'immagine e l'integrità della società sul piano reputazionale. A prevenzione di tali rischi il Gruppo ha adottato un Modello Organizzativo ex D.lgs. 231/2001 e un Codice Etico, che illustra i principi e i valori ai quali l'intera organizzazione si ispira, e predisposto una piattaforma di Whistleblowing, alla quale ci si può rivolgere per comunicare informazioni su gravi atti illeciti relativi a violazioni di legge e/o del sistema di controllo interno, che si siano verificati o sia molto probabile che si verifichino all'interno dell'Organizzazione.

Rischi relativi al reporting

Il Gruppo è esposto al rischio di una possibile inadeguatezza delle procedure aziendali volte a garantire il rispetto delle principali normative italiane e straniere cui è soggetta l'informativa finanziaria e di sostenibilità, incorrendo così in multe ed altre sanzioni. In particolare, il Gruppo è esposto al rischio che la reportistica predisposta per gli stakeholder non sia veritiera e attendibile a causa di errori significativi od omissione di fatti rilevanti e che le comunicazioni richieste dalla normativa vigente siano effettuate in maniera inadeguata, non accurata o non tempestiva.

Per fronteggiare tali rischi, i bilanci sono assoggettati ad audit dalla Società di Revisione. Inoltre, si segnala che l'attività di controllo prevista dalla Legge 262/2005 è estesa anche alle più importanti società controllate, Piaggio Vehicles Pvt. Ltd, Piaggio Vietnam Co Ltd, Piaggio Group Americas Inc., Foshan Piaggio Vehicles Technologies Co Ltd, Piaggio Asia Pacific, PT Piaggio Indonesia e Aprilia Racing.

Rischi relativi ai Sistemi ICT

Con riferimento alla categoria in esame, tra i principali fattori di rischio che potrebbero compromettere la disponibilità dei sistemi ICT del Gruppo, sono stati evidenziati gli attacchi Cyber, i quali possono provocare l'eventuale interruzione delle attività di supporto alla produzione e alla vendita o la compromissione della riservatezza, integrità e disponibilità dei dati personali gestiti da parte del Gruppo.

A livello globale la numerosità e l'intensità degli attacchi informatici ha registrato un lieve aumento rispetto al semestre precedente, ma comunque nessun danno è stato generato al Gruppo.

In tale contesto si inserisce il costante rafforzamento del sistema di controlli centralizzato volto a migliorare la sicurezza informatica del Gruppo.

Da inizio 2024 è operativo un servizio di Vulnerability Assessment e Patch Management Integrato che utilizza tecnologie specifiche per la verifica della presenza di potenziali vulnerabilità e assegna ad ognuna di esse valori di criticità in base al CVSS della vulnerabilità stessa (Common Vulnerability Scoring System).

Nel corso del 2025 il Gruppo ha avviato le azioni necessarie al fine dell'adeguamento alla normativa NIS2, in cui rientra come "soggetto importante", coerentemente con le scadenze imposte dal d.lgs. 138/2024 e dall'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN). Tali azioni di adeguamento sono proseguite nel corso del 2026 nel rispetto delle scadenze imposte dalla Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale e dalle relative Determinazioni, e in preparazione della scadenza prevista per ottobre 2026 di entrata in vigore delle Misure di sicurezza di base. È stato inoltre rafforzato il servizio di Security Operations Center aziendale mediante l'attivazione di servizi cybersecurity specifici per gli ambienti cloud (Cloud Security Posture Management).

PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

La formulazione di previsioni sull'anno in corso è ancora strettamente legata alla necessità di una stabilità geopolitica ed economica che possa portare a un positivo impatto sulla propensione all'acquisto dei consumatori. Continueremo ad affrontare anche il secondo semestre con una attenta gestione della liquidità e della produttività, proseguendo in modo flessibile il percorso di crescita degli investimenti nei prodotti dei nostri marchi iconici, nella ricerca, nella tecnologia e nei poli produttivi.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO

Non si segnalano fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2026 verso le società controllanti, controllate e collegate, sono relativi a cessioni di beni o di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo.

Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6064293, sono presentate nelle Note esplicative al bilancio consolidato semestrale abbreviato.

PARTECIPAZIONI DEI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Alla data della presente relazione il Presidente Esecutivo e l'Amministratore Delegato detengono rispettivamente 125.000 e 225.000 azioni della Capogruppo Piaggio & C. S.p.A..

GRUPPO PIAGGIO
BILANCIO CONSOLIDATO
SEMESTRALE
ABBREVIATO
AL 30 GIUGNO 2026

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

I seguenti schemi contabili consolidati sono parte integrante del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

NOTE	IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025	
		TOTALE	di cui Parti correlate	TOTALE	di cui Parti correlate
4	Ricavi Netti	841.934		852.550	29
5	Costo per materiali	502.574	7.164	519.649	8.209
6	Costo per servizi e godimento beni di terzi	133.769	1.130	127.520	652
7	Costi del personale	126.887		131.080	
8	Ammortamento e costi di impairment immobili, impianti e macchinari	23.973		27.529	
8	Ammortamento e costi di impairment attività immateriali	44.450		44.089	
8	Ammortamento diritti d'uso	5.855		4.973	
9	Altri proventi operativi	80.235	496	83.366	273
10	Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	(643)		(1.334)	
11	Altri costi operativi	9.657	3	9.233	9
	Risultato operativo	74.361		70.509	
12	Risultato partecipazioni	(299)	(328)	(832)	(855)
13	Proventi finanziari	967		632	
13	Oneri finanziari	25.707	137	24.070	139
13	Utili/(perdite) nette da differenze cambio	555		(598)	
	Risultato prima delle imposte	49.877		45.641	
14	Imposte	19.452	427	15.518	(3.058)
	Utile (perdita) del periodo	30.425		30.123	
	Attribuibile a:				
	Azionisti della controllante	30.425		30.123	
	Azionisti di minoranza	0		0	
15	Utile per azione (dati in €)	0,086		0,085	
15	Utile diluito per azione (dati in €)	0,086		0,085	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

NOTE	IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
	Utile (perdita) del periodo (A)	30.425	30.123
	Voci che non potranno essere riclassificate a conto economico		
39	Rideterminazione dei piani a benefici definiti	186	(115)
	Totale	186	(115)
	Voci che potranno essere riclassificate a conto economico		
39	Utili (perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	(37)	(13.873)
39	Quota di componenti del Conto Economico Complessivo delle società partecipate valutate con il metodo del Patrimonio netto	284	(669)
39	Totale utili (perdite) sugli strumenti di copertura finanziari "cash flow hedge"	5.793	(7.732)
	Totale	6.040	(22.274)
	Altri componenti di conto economico complessivo (B)¹⁸	6.226	(22.389)
	Totale utile (perdita) complessiva del periodo (A + B)	36.651	7.734
	Attribuibile a:		
	Azionisti della controllante	36.664	7.734
	Azionisti di minoranza	(13)	0

18 Gli Altri Utili e (perdite) tengono conto dei relativi effetti fiscali.

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA CONSOLIDATA

		AL 30 GIUGNO 2026		AL 31 DICEMBRE 2025	
		TOTALE	di cui Parti correlate	TOTALE	di cui Parti correlate
NOTE	IN MIGLIAIA DI EURO				
	ATTIVITÀ				
	Attività non correnti				
16	Attività Immateriali	765.745		779.388	
17	Immobili, impianti e macchinari	288.480		294.502	
18	Diritti d'uso	26.562		25.892	
32	Partecipazioni	4.481		4.525	
33	Altre attività finanziarie	16		16	
23	Crediti verso erario	8.143		9.632	
19	Attività fiscali differite	69.823		75.511	
21	Crediti commerciali				
22	Altri crediti	20.524		18.061	
	Totale Attività non correnti	1.183.774		1.207.527	
	Attività correnti				
21	Crediti commerciali	138.781	517	74.703	439
22	Altri crediti	35.832	3.175	38.511	3.186
23	Crediti verso erario	19.570		17.067	
20	Rimanenze	345.141		274.035	
33	Altre attività finanziarie				
34	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	191.441		121.134	
	Totale Attività correnti	730.765		525.450	
	Totale Attività	1.914.539		1.732.977	
	PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ				
	Patrimonio netto				
38	Capitale e riserve attribuibili agli azionisti della Controllante	432.115		396.471	
38	Capitale e riserve attribuibili agli azionisti di minoranza	(159)		(146)	
	Totale Patrimonio netto	431.956		396.325	
	Passività non correnti				
35	Passività finanziarie	436.896		514.289	
35	Passività finanziarie per diritti d'uso	13.339	3.826	11.146	3.723
25	Debiti commerciali				
26	Altri fondi a lungo termine	17.582		17.282	
27	Passività fiscali differite	5.554		5.515	
28	Fondi pensione e benefici a dipendenti	23.614		23.620	
29	Debiti tributari	424			
30	Altri debiti	14.814		14.969	
	Totale Passività non correnti	512.223		586.821	
	Passività correnti				
35	Passività finanziarie	215.581		165.570	
35	Passività finanziarie per diritti d'uso	7.307	1.449	7.775	1.363
25	Debiti commerciali	642.007	7.808	475.458	3.804
29	Debiti tributari	15.658		13.581	
30	Altri debiti	77.305	467	75.017	3.354
26	Quota corrente altri fondi a lungo termine	12.502		12.430	
	Totale Passività correnti	970.360		749.831	
	Totale Patrimonio netto e Passività	1.914.539		1.732.977	

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Movimentazione 1 gennaio 2026 / 30 giugno 2026

IN MIGLIAIA DI EURO	NOTE	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI	RISERVA DA TRANSIZIONE IAS	RISERVA DI CONVERSIONE GRUPPO	AZIONI PROPRIE	RISERVE DI RISULTATO	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO DI GRUPPO	CAPITALE E RISERVE ATTRIBUIBILI AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Al 1° gennaio 2026		207.614	7.171	40.579	(3.600)	(21.314)	(66.448)	(4.988)	217.549	19.908	396.471	(146)	396.325
Utile (perdita) del periodo										30.425	30.425		30.425
Altri componenti di conto economico complessivo	39				5.793		260		186		6.239	(13)	6.226
Totale utile (perdita) complessiva del periodo		0	0	0	5.793	0	260	0	186	30.425	36.664	(13)	36.651
Operazioni con gli azionisti:													
Riparto utile	38			944					18.964	(19.908)	0		0
Acquisto azioni proprie	38							(1.020)			(1.020)		(1.020)
Annullamento azioni proprie	38							5.154	(5.154)		0		0
Al 30 giugno 2026		207.614	7.171	41.523	2.193	(21.314)	(66.188)	(854)	231.545	30.425	432.115	(159)	431.956

Movimentazione 1 gennaio 2025 / 30 giugno 2025

IN MIGLIAIA DI EURO	NOTE	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI	RISERVA DA TRANSIZIONE IAS	RISERVA DI CONVERSIONE GRUPPO	AZIONI PROPRIE	RISERVE DI RISULTATO	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO DI GRUPPO	CAPITALE E RISERVE ATTRIBUIBILI AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Al 1° gennaio 2025		207.614	7.171	37.237	2.546	(21.314)	(47.476)	(2.694)	208.735	26.491	418.310	(146)	418.164
Utile (perdita) del periodo										30.123	30.123		30.123
Altri componenti di conto economico complessivo	39				(7.732)		(14.542)		(115)		(22.389)		(22.389)
Totale utile (perdita) complessiva del periodo		0	0	0	(7.732)	0	(14.542)	0	(115)	30.123	7.734	0	7.734
Operazioni con gli azionisti:													
Riparto utile	38			3.342					19.577	(22.919)	0		0
Distribuzione dividendi	38								(10.532)	(3.572)	(14.104)		(14.104)
Acquisto azioni proprie	38							(2.076)			(2.076)		(2.076)
Al 30 giugno 2025		207.614	7.171	40.579	(5.186)	(21.314)	(62.018)	(4.770)	217.665	30.123	409.864	(146)	409.718

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Il presente schema evidenzia le determinanti delle variazioni delle disponibilità liquide al netto degli scoperti bancari a breve termine, così come prescritto dallo IAS n. 7.

NOTE	IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025	
		TOTALE	di cui Parti correlate	TOTALE	di cui Parti correlate
	Attività operative				
	Utile (perdita) del periodo	30.425		30.123	
14	Imposte del periodo	19.452	427	15.518	(3.058)
8	Ammortamento immobili, impianti e macchinari	23.973		27.529	
8	Ammortamento attività immateriali	44.368		44.089	
8	Ammortamento diritti d'uso	5.855		4.973	
	Accantonamento a fondi rischi e fondi pensione e benefici a dipendenti	8.934		9.361	
10	Svalutazioni / (Ripristini)	725		1.334	
	Minus / (Plus) su cessione immobilizzazioni	15		(680)	
13	Proventi finanziari	(967)		(632)	
12	Proventi per dividendi	(29)		(23)	
13	Oneri finanziari	25.707	137	24.070	139
9	Proventi da contributi pubblici	(5.437)		(2.540)	
12	Quota risultato delle collegate	328		855	
	Variazione nel capitale circolante:				
21	(Aumento)/Diminuzione crediti commerciali	(64.354)	(78)	(68.121)	45
22	(Aumento)/Diminuzione altri crediti	(151)	11	46.726	42.149
20	(Aumento)/Diminuzione delle rimanenze	(71.106)		(22.238)	
25	Aumento/(Diminuzione) dei debiti commerciali	166.549	4.004	57.537	1.755
30	Aumento/(Diminuzione) altri debiti	2.133	(2.887)	(40.609)	(51.843)
26	Aumento/(Diminuzione) nei fondi rischi	(4.560)		(4.681)	
28	Aumento/(Diminuzione) fondi pensione e benefici a dipendenti	(5.142)		(5.288)	
	Altre variazioni	11.817		9.183	
	Disponibilità generate dall'attività operativa	188.535		126.486	
	Interessi passivi pagati	(21.856)		(21.380)	
	Imposte pagate	(12.249)		(9.247)	
	Flusso di cassa delle attività operative (A)	154.430		95.859	
	Attività d'investimento				
17	Investimento in immobili, impianti e macchinari	(18.858)		(32.096)	
	Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobili, impianti e macchinari	249		1.435	
16	Investimento in attività immateriali	(30.961)		(43.916)	
	Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di attività immateriali	10		252	
	Contributi pubblici incassati	718		1.087	
	Dividendi incassati	23		0	
	Interessi incassati	817		441	
	Flusso di cassa delle attività d'investimento (B)	(48.002)		(72.797)	
	Attività di finanziamento				
38	Acquisto azioni proprie	(1.020)		(2.076)	
38	Esborso per dividendi pagati	0		(14.104)	(7.191)
35	Finanziamenti ricevuti	92.257		118.643	
35	Esborso per restituzione di finanziamenti	(125.724)		(79.311)	
35	Pagamento canoni per diritti d'uso	(5.174)	(856)	(5.857)	(922)
	Flusso di cassa delle attività di finanziamento (C)	(39.661)		17.295	
	Incremento / (Decremento) nelle disponibilità liquide (A+B+C)	66.767		40.357	
	Saldo iniziale	120.661		148.252	
	Differenza cambio	341		(13.511)	
	Saldo finale	187.769		175.098	

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

A) ASPETTI GENERALI

Piaggio & C. S.p.A. (la Società) è una società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. L'indirizzo della sede legale è Viale Rinaldo Piaggio 25 – Pontedera (Pisa). Le principali attività della società e delle sue controllate sono indicate nella Relazione sulla gestione.

Il presente bilancio è espresso in euro (€) in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni del Gruppo. Le operazioni in valuta estera sono registrate al cambio corrente alla data dell'operazione. Le attività e passività monetarie denominate in valuta estera sono convertite al tasso di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio.

1. Area di consolidamento

L'area di consolidamento risulta invariata rispetto al bilancio consolidato al 31 dicembre 2025.

2. Conformità ai Principi Contabili Internazionali

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità allo IAS 34 – Bilanci intermedi.

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente al Bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2025 (il Bilancio Consolidato Annuale di Gruppo), predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS), emessi dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità alle disposizioni fornite dalla Consob nella Comunicazione n. 6064293 del 28 luglio 2006.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio consolidato Annuale di Gruppo, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo “Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2026”.

La redazione del bilancio consolidato intermedio richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività iscritti e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di chiusura del periodo. Se nel futuro tali stime e assunzioni, effettuate da parte del management sulla base delle migliori valutazioni disponibili alla data del bilancio consolidato intermedio, dovessero differire dalle circostanze effettive verrebbero modificate in modo appropriato nell'anno in cui tali circostanze variassero. Per una più ampia descrizione dei processi valutativi più rilevanti per il Gruppo, si rinvia al paragrafo “Uso di stime” del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025.

Si segnala infine che alcuni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quale la determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio consolidato annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Il Gruppo svolge attività che, soprattutto per quanto riguarda i prodotti due ruote, presentano significative variazioni stagionali delle vendite nel corso dell'anno.

Le imposte sul reddito sono riconosciute sulla base della miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa per l'intero esercizio.

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato è sottoposto a revisione contabile limitata da parte di Deloitte & Touche S.p.A..

NUOVI PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2026

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS Accounting Standards sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2026:

- In data 30 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato il documento “Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments—Amendments to IFRS 9 and IFRS 7”. Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla post-implementation review dell’IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie i cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. green bonds). In particolare, le modifiche hanno l’obiettivo di:
 - chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di governance aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l’assessment del SPPI test;
 - determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta (opzione applicata dal Gruppo). Tuttavia, è consentito ad un’entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI.

L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 18 dicembre 2024 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Contracts Referencing Nature-dependent Electricity – Amendment to IFRS 9 and IFRS 7”. Il documento ha l’obiettivo di supportare le entità nel rendicontare gli effetti finanziari dei contratti di acquisto di elettricità prodotta da fonti rinnovabili (spesso strutturati come Power Purchase Agreements). Sulla base di tali contratti, la quantità di elettricità generata ed acquistata può variare in base a fattori incontrollabili quali le condizioni meteorologiche. Lo IASB ha apportato emendamenti mirati ai principi IFRS 9 e IFRS 7. Gli emendamenti includono:
 - un chiarimento riguardo all’applicazione dei requisiti di “own use” a questa tipologia di contratti;
 - dei criteri per consentire la contabilizzazione di tali contratti come strumenti di copertura; e,
 - dei nuovi requisiti di informativa per consentire agli utilizzatori del bilancio di comprendere l’effetto di questi contratti sulle performance finanziarie e sui flussi di cassa di un’entità.

Il Gruppo non ha in essere contratti di acquisto di elettricità prodotta da fonti rinnovabili.

- In data 18 luglio 2024 lo IASB ha pubblicato un documento denominato “Annual Improvements Volume 11”. Il documento include chiarimenti, semplificazioni, correzioni e cambiamenti volti a migliorare la coerenza di diversi IFRS Accounting Standards. I principi modificati sono:
 - IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards;
 - IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures e le relative linee guida sull’implementazione dell’IFRS 7;
 - IFRS 9 Financial Instruments;
 - IFRS 10 Consolidated Financial Statements; e
 - IAS 7 Statement of Cash Flows.

L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI OMOLOGATI DALL’UNIONE EUROPEA, NON ANCORA OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 30 GIUGNO 2026

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell’Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti, ma tali principi non sono obbligatoriamente applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2026:

- In data 9 aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements che sostituirà il principio IAS 1 Presentation of Financial Statements. Il nuovo principio si pone l’obiettivo di migliorare la presentazione degli schemi di bilancio, con particolare riferimento allo schema del conto economico. In particolare, il nuovo principio richiede di:
 - classificare i ricavi e i costi in tre nuove categorie (sezione operativa, sezione investimento e sezione finanziaria), oltre alle categorie imposte e attività cessate già presenti nello schema di conto economico;
 - presentare due nuovi sub-totali, il risultato operativo e il risultato prima degli interessi e tasse (i.e. EBIT).

Il nuovo principio inoltre:

- richiede maggiori informazioni sugli indicatori di performance definiti dal management;
- introduce nuovi criteri per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni;
- introduce alcune modifiche allo schema del rendiconto finanziario, tra cui la richiesta di utilizzare il risultato operativo come punto di partenza per la presentazione del rendiconto finanziario predisposto con il metodo indiretto e l'eliminazione di alcune opzioni di classificazione di alcune voci attualmente esistenti (come ad esempio interessi pagati, interessi incassati, dividendi pagati e dividendi incassati).

Il nuovo principio entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questo nuovo principio sul bilancio consolidato del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti:

- In data 13 novembre 2025 lo IASB ha pubblicato un documento denominato “Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency – Amendment to IAS 21” che chiarisce le procedure di conversione per un'entità la cui valuta di presentazione è quella di un'economia iperinflazionata. L'entità applica le modifiche se:
 - la sua valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionata e sta convertendo i suoi risultati economici e la sua situazione patrimoniale-finanziaria nella valuta di un'economia iperinflazionata; oppure,
 - sta convertendo nella valuta di un'economia iperinflazionata i risultati economici e la situazione patrimoniale-finanziaria di una gestione estera la cui valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionata.

Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che avranno inizio dal 1° gennaio 2027.

- In data 27 maggio 2026 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 20 – Regulatory Asset and Regulatory Liabilities. Il nuovo principio si applica a tutte le entità soggette a una specifica tipologia di regolamentazione tariffaria, ovvero la regolamentazione tariffaria che crea differenze temporali.

L'obiettivo del nuovo principio è quello di richiedere a un'entità di fornire informazioni rilevanti che rappresentino l'impatto dei proventi e dei costi derivanti da attività regolamentate sul risultato economico dell'entità, nonché l'impatto delle attività e passività derivanti da attività regolamentate sulla situazione patrimoniale-finanziaria. Per raggiungere tale obiettivo, il nuovo principio definisce i requisiti per la rilevazione, la valutazione, la presentazione e l'informativa delle attività, passività, proventi e costi derivanti da attività regolamentate. Le attività e le passività derivanti da attività regolamentate costituiscono un sottoinsieme dei diritti e degli obblighi creati da un accordo regolamentare. Le informazioni relative a questo sottoinsieme di diritti e obblighi consentono agli utilizzatori del bilancio di comprendere:

- a) i proventi e i costi derivanti da attività regolamentate di un'entità, che derivano dalle attività e passività derivanti da attività regolamentate. Tale comprensione, unitamente alle informazioni richieste da altri principi IFRS, fornirà indicazioni sul compenso totale consentito per beni o servizi regolamentati forniti dall'entità in un periodo di riferimento e, di conseguenza, sul risultato economico dell'entità e sulle prospettive di flussi di cassa futuri;
- b) le attività e le passività derivanti da attività regolamentate di un'entità. Tale comprensione fornirà informazioni sulla posizione finanziaria dell'entità alla fine di un periodo di riferimento e sull'ammontare, la tempistica e l'incertezza dei flussi di cassa futuri dell'entità.

Il principio IFRS 20 sostituirà l'IFRS 14 – Regulatory Deferral Accounts ed entrerà in vigore dal 1° gennaio 2029, ma è consentita un'applicazione anticipata.

– In data 27 giugno 2026 lo IASB ha pubblicato un documento denominato “Amendments to the Fair Value Option for Investments in Associates and Joint Ventures (Amendments to IAS 28)” che chiarisce quali entità siano idonee a valutare gli investimenti in società collegate e joint venture utilizzando l’opzione di valutazione al fair value prevista dallo IAS 28. Lo IASB ha deciso di elaborare modifiche per risolvere:

- la mancanza di chiarezza sul significato di “entità simili, inclusi i fondi assicurativi collegati ad investimenti” e su come tale definizione debba essere interpretata, in senso restrittivo o ampio; e,
- le diverse interpretazioni della relazione tra l’ambito di applicazione dell’opzione del fair value nello IAS 28 e i requisiti dell’IFRS 18 relativi alle “specified main business activities”.

Le modifiche si applicheranno contestualmente all’applicazione del principio IFRS 18 e dunque, a partire dai bilanci degli esercizi che avranno inizio dal 1° gennaio 2027.

Il Gruppo adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall’Unione Europea.

Altre informazioni

Si ricorda che, in apposito paragrafo del presente documento, è fornita l’informativa sui fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del periodo e sulla prevedibile evoluzione della gestione.

I tassi di cambio utilizzati per la conversione in euro dei bilanci delle società incluse nell’area di consolidamento sono riportati nell’apposita tabella.

VALUTA	CAMBIO PUNTUALE 30 GIUGNO 2026	CAMBIO MEDIO 1° SEMESTRE 2026	CAMBIO PUNTUALE 31 DICEMBRE 2025	CAMBIO MEDIO 1° SEMESTRE 2025
Dollari USA	1,1394	1,16660	1,1750	1,09275
Sterline G.Bretagna	0,86178	0,867204	0,87260	0,842293
Rupie India	107,8565	108,59444	105,5965	94,06933
Dollari Singapore	1,4754	1,49066	1,5105	1,44605
Renminbi Cina	7,7314	8,00731	8,2262	7,92380
Yen Giappone	185,08	184,45872	184,09	162,11952
Dong Vietnam	29.967,00	30.625,31200	30.883,00	28.088,50400
Rupie Indonesia	20.398,91	20.073,06760	19.640,83	17.962,75280
Real Brasile	5,9003	6,01268	6,4364	6,29130
Peso Filippine	69,9110	69,96344	69,2660	Non applicabile

B) INFORMATIVA SETTORIALE

3. Informativa per settori operativi

La struttura organizzativa del Gruppo è basata su 3 Aree Geografiche, che si occupano della produzione e vendita di veicoli, dei relativi ricambi e dei servizi di assistenza nelle specifiche regioni di competenza: Emea e Americas, India e Asia Pacific 2W. I settori operativi sono stati identificati dal management, coerentemente con il modello di gestione e controllo utilizzato. In particolare, l'articolazione dell'informativa corrisponde alla struttura della reportistica periodicamente analizzata dall'Amministratore Delegato, che è considerato il più alto livello decisionale operativo (Chief Operating Decision Maker) come definito dall'IFRS 8 — Segmenti Operativi, ai fini della gestione del business, dell'allocazione delle risorse, e della valutazione dell'andamento del Gruppo.

Ogni Area Geografica è dotata di stabilimenti produttivi e di una rete commerciale specificamente dedicati ai clienti dell'area geografica di competenza. In particolare:

- Emea e Americas dispone di stabilimenti produttivi e si occupa della distribuzione e vendita sia di veicoli due ruote che di veicoli commerciali;
- India dispone di stabilimenti produttivi e si occupa della distribuzione e vendita sia di veicoli due ruote che di veicoli commerciali;
- Asia Pacific 2W dispone di stabilimenti produttivi e si occupa della distribuzione e vendita di veicoli due ruote.

Le strutture centrali nonché l'attività di sviluppo attualmente concentrate in Emea e Americas sono ribaltate sui singoli settori.

Il Margine Lordo Industriale è la principale misura di profitto utilizzata dal Chief Operating Decision Maker per valutare le performance e allocare le risorse ai settori operativi del Gruppo, nonché per analizzare le tendenze operative, effettuare confronti analitici e benchmark delle performance tra i periodi e tra i segmenti. Il margine lordo industriale è definito come la differenza tra i Ricavi Netti e il corrispondente Costo del Venduto di periodo.

CONTO ECONOMICO PER SETTORE OPERATIVO

		EMEA E AMERICAS	INDIA	ASIA PACIFIC 2W	TOTALE
Volumi di vendita (unità/000)	1° Semestre 2026	122,0	86,9	49,8	258,7
	1° Semestre 2025	124,7	64,0	49,8	238,4
	Variazione	(2,7)	22,9	0,1	20,3
	Variazione %	-2,2%	35,8%	0,2%	8,5%
Ricavi Netti (milioni di euro)	1° Semestre 2026	570,3	162,0	109,6	841,9
	1° Semestre 2025	590,4	142,5	119,6	852,5
	Variazione	(20,1)	19,5	(10,0)	(10,6)
	Variazione %	-3,4%	13,7%	-8,4%	-1,2%
Costo del venduto (milioni di euro)	1° Semestre 2026	386,9	119,3	69,8	576,0
	1° Semestre 2025	410,0	105,5	78,1	593,6
	Variazione	(23,1)	13,8	(8,4)	(17,6)
	Variazione %	-5,6%	13,1%	-10,7%	-3,0%
Margine lordo Industriale (milioni di euro)	1° Semestre 2026	183,4	42,7	39,8	266,0
	1° Semestre 2025	180,5	37,0	41,5	259,0
	Variazione	3,0	5,7	(1,7)	7,0
	Variazione %	1,6%	15,5%	-4,0%	2,7%
Margine lordo industriale su ricavi netti (%)	1° Semestre 2026	32,2%	26,4%	36,3%	31,6%
	1° Semestre 2025	30,6%	26,0%	34,7%	30,4%

C) INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

4. Ricavi netti

€/000 841.934

I ricavi sono esposti al netto dei premi riconosciuti ai clienti (dealer).

Tale voce non include i costi di trasporto riaddebitati alla clientela (€/000 24.629) e i recuperi di costi di pubblicità addebitati in fattura (€/000 4.218), che vengono esposti tra gli altri proventi operativi.

I ricavi per cessioni di beni inerenti l'attività caratteristica del Gruppo sono essenzialmente riferiti alla commercializzazione di veicoli e ricambi sui mercati europei ed extra europei.

Ricavi per area geografica

La ripartizione dei ricavi per area geografica è riportata nella seguente tabella:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026		1° SEMESTRE 2025		VARIAZIONI	
	IMPORTO	%	IMPORTO	%	IMPORTO	%
EMEA e Americas	570.290	67,8	590.412	69,3	(20.122)	-3,4
India	162.022	19,2	142.494	16,7	19.528	13,7
Asia Pacific 2W	109.622	13,0	119.644	14,0	(10.022)	-8,4
Totale	841.934	100,0	852.550	100,0	(10.616)	-1,2
Due Ruote	652.828	77,5	684.951	80,3	(32.123)	-4,7
Veicoli Commerciali	189.106	22,5	167.599	19,7	21.507	12,8
Totale	841.934	100,0	852.550	100,0	(10.616)	-1,2

Nel primo semestre 2026 i ricavi netti di vendita hanno mostrato una flessione dell'1,2% rispetto al corrispondente periodo del precedente esercizio. Per una analisi più approfondita degli andamenti nelle singole aree geografiche si rimanda a quanto descritto nell'ambito della Relazione sulla gestione.

5. Costo per materiali

€/000 502.574

La riduzione dei costi per materiali rispetto al primo semestre 2025 è strettamente collegata alle azioni di efficientamento poste in essere dal management. La voce include per €/000 7.164 (€/000 8.209 nel primo semestre 2025) gli acquisti di scooter dalla consociata cinese Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co., che vengono commercializzati sui mercati europei ed asiatici. Nella tabella seguente viene dettagliato il contenuto della voce di bilancio:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	573.011	553.645	19.366
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie di consumo e merci	(13.939)	3.851	(17.790)
Variazione di lavorazioni in corso, semilavorati e prodotti finiti	(56.498)	(37.847)	(18.651)
Totale	502.574	519.649	(17.075)

6. Costo per servizi e godimento di beni di terzi

€/000 133.769

La voce in oggetto risulta così dettagliata:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Spese per il personale	6.314	6.280	34
Spese esterne di manutenzione e pulizia	2.951	3.995	(1.044)
Spese per energia	6.092	6.005	87
Spese per telefonia	734	757	(23)
Spese per acque	135	100	35
Spese postali	299	302	(3)
Provvigioni passive	413	573	(160)
Pubblicità e promozione	19.781	17.301	2.480
Consulenze e prest. tecniche, legali e fiscali	13.570	12.555	1.015
Spese di funzionamento organi sociali	1.536	1.636	(100)
Assicurazioni	2.910	2.858	52
Assicurazioni da Parti correlate	24	23	1
Lavorazioni di terzi	15.315	16.148	(833)
Servizi in outsourcing	10.627	11.710	(1.083)
Spese di trasporto veicoli e ricambi	24.416	23.360	1.056
Spese commerciali diverse	2.591	3.292	(701)
Spese per relazioni esterne	2.629	1.134	1.495
Garanzia prodotti	695	1.066	(371)
Incidenti di qualità	0	492	(492)
Spese bancarie e commissioni di factoring	3.768	3.632	136
Altri servizi	8.343	5.202	3.141
Servizi da Parti correlate	1.076	578	498
Costi per godimento beni di terzi	9.520	8.470	1.050
Costi per godimento beni di Parti correlate	30	51	(21)
Totale costi per servizi e godimento beni di terzi	133.769	127.520	6.249

I costi per servizi e godimento beni di terzi mostrano una aumento di €/000 6.249 rispetto al primo semestre 2025.

La voce include costi per il lavoro interinale per €/000 519.

7. Costi del personale

€/000 126.887

Si precisa che nell'ambito del costo del personale sono stati registrati €/000 2.647 relativi agli oneri connessi ai piani di mobilità applicati ai siti produttivi di Pontedera e Noale e ad alcune selling agencies europee.

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Salari e stipendi	94.088	99.009	(4.921)
Oneri sociali	25.342	25.982	(640)
Trattamento di fine rapporto	3.946	4.253	(307)
Altri costi	3.511	1.836	1.675
Totale	126.887	131.080	(4.193)

Di seguito viene fornita un'analisi della composizione media e puntuale dell'organico:

N. PERSONE	CONSISTENZA MEDIA		VARIAZIONE
	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	
Dirigenti	113,3	117,0	(3,7)
Quadri	659,0	675,3	(16,3)
Impiegati	1.469,5	1.583,5	(114,0)
Operai	3.619,5	3.541,3	78,2
Totale	5.861,3	5.917,2	(55,9)

Si precisa che la consistenza media dell'organico è influenzata dalla presenza nei mesi estivi degli addetti stagionali (contratti a termine e contratti di somministrazione a tempo determinato).

Il Gruppo, infatti, per far fronte ai picchi di richiesta tipici dei mesi estivi fa ricorso all'assunzione di personale a tempo determinato.

N. PERSONE	CONSISTENZA PUNTUALE AL		VARIAZIONE
	30 GIUGNO 2026	31 DICEMBRE 2025	
Dirigenti	115	112	3
Quadri	659	659	0
Impiegati	1.467	1.496	(29)
Operai	3.518	3.235	283
Totale	5.759	5.502	257
Emea e Americas	3.254	3.210	44
India	1.552	1.308	244
Asia Pacific 2W	953	984	(31)
Totale	5.759	5.502	257

La movimentazione dell'organico avvenuta nel 1° semestre 2026 è la seguente:

N. PERSONE	AL 31.12.25	ENTRATE	USCITE	PASSAGGI	AL 30.06.26
Dirigenti	112	3	(4)	4	115
Quadri	659	38	(45)	7	659
Impiegati	1.496	88	(106)	(11)	1.467
Operai	3.235	1.814	(1.531)		3.518
Totale	5.502	1.943	(1.686)	0	5.759

8. Ammortamenti e costi da impairment

€/000 74.278

Di seguito si riporta il riepilogo degli ammortamenti del periodo, suddivisi per le diverse categorie:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
Fabbricati	2.962	2.699	263
Impianti e macchinari	9.330	11.205	(1.875)
Attrezzature	6.898	8.216	(1.318)
Altri beni	4.783	5.409	(626)
Totale ammortamenti imm.ni materiali e costi di impairment	23.973	27.529	(3.556)

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Costi di sviluppo	18.114	18.492	(378)
Diritti di brevetto ind.le e diritti di utilizz. delle opere d'ingegno	26.097	25.425	672
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	31	31	0
Altre	126	141	(15)
Totale ammortamenti immobilizzazioni immateriali	44.368	44.089	279
Svalutazione immobilizzazioni immateriali	82		82
Totale ammortamenti imm.ni immateriali e costi di impairment	44.450	44.089	361

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
DIRITTI D'USO			
Terreni	1.085	89	996
Fabbricati	3.149	3.307	(158)
Impianti e macchinari	428	428	0
Attrezzature	277	271	6
Altri beni	916	878	38
Totale ammortamenti diritti d'uso	5.855	4.973	882

9. Altri proventi operativi

€/000 80.235

Tale voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Contributi in conto esercizio	5.437	3.853	1.584
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	24.955	33.271	(8.316)
Canoni attivi	2.872	2.751	121
Plusvalenze da alienazione cespiti	108	690	(582)
Vendita materiali vari	441	558	(117)
Recupero costi di trasporto	24.629	23.045	1.584
Recupero costi di pubblicità	4.218	3.066	1.152
Recupero costi diversi	2.700	1.992	708
Risarcimenti danni	201	271	(70)
Risarcimenti incidenti di qualità	538	342	196
Diritti di licenza e know-how	1.103	1.066	37
Sponsorizzazioni	5.720	5.823	(103)
Altri proventi Gruppo	496	273	223
Altri proventi	6.817	6.365	452
Totale	80.235	83.366	(3.131)

La voce "contributi in conto esercizio" comprende:

- per €/000 1.795 i contributi statali e comunitari a sostegno di progetti di ricerca e di investimenti in beni materiali;
- per €/000 2.372 i contributi ricevuti da Aprilia Racing per la partecipazione al MotoGP;
- per €/000 1.241 i contributi alle esportazioni ricevuti dalla consociata indiana;
- Per €/000 29 i contributi concessi a favore della consociata cinese dalle autorità locali.

La voce "sponsorizzazioni" è relativa all'attività della squadra corse Aprilia Racing.

10. Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti

€/000 (643)

Tale voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Rilascio fondi	38	1.067	(1.029)
Perdite su crediti	(38)	(1.067)	1.029
Svalutazione crediti attivo circolante	(643)	(1.334)	691
Totale	(643)	(1.334)	691

11. Altri costi operativi

€/000 9.657

Tale voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Accantonamento garanzia prodotti	4.656	5.124	(468)
Imposte e tasse non sul reddito	2.506	2.039	467
Contributi associativi	903	917	(14)
Minusvalenze da alienazione cespiti	123	10	113
Spese diverse	1.274	1.143	131
Costi per certificati ETS	195		195
<i>Totale oneri diversi di gestione</i>	<i>5.001</i>	<i>4.109</i>	<i>892</i>
Totale	9.657	9.233	424

L'incremento consuntivato nel semestre è prevalentemente correlato alle maggiori imposte e tasse non sul reddito e ai costi per certificati ETS.

12. Risultato partecipazioni

€/000 (299)

Il risultato da partecipazioni è stato originato dagli oneri derivanti dalla quota del risultato di pertinenza del Gruppo della joint-venture Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd (€/000 -341) solo parzialmente compensati dai proventi derivanti dalla valutazione ad equity della collegata, Pontedera & Tecnologia S.c.a.r.l. (€/000 13), nonché dai dividendi deliberati dalla società ECOFOR Service S.p.A. (€/000 29).

13. Proventi (Oneri) finanziari netti

€/000 (24.185)

Il saldo dei proventi (oneri) finanziari del primo semestre 2026 è stato negativo per €/000 24.185 (€/000 24.036 nei primi sei mesi dello scorso esercizio). L'impatto positivo generato dalla gestione valutaria è stato più che compensato dalla minore capitalizzazione di interessi.

14. Imposte

€/000 19.452

Le imposte del periodo, determinate sulla base dello IAS 34, sono stimate applicando un'incidenza sul risultato ante imposte del 39%, pari alla miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa per l'intero esercizio.

15. Utile per azione

Il calcolo dell'utile per azione si basa sui seguenti dati:

	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Risultato netto	€/000 30.425	30.123
Risultato attribuibile alle azioni ordinarie	€/000 30.425	30.123
Numero medio di azioni ordinarie in circolazione	352.222.450	353.010.017
Utile per azione ordinaria	€ 0,086	0,085
Numero medio di azioni ordinarie rettificato	352.222.450	353.010.017
Utile diluito per azione ordinaria	€ 0,086	0,085

D) INFORMAZIONI RELATIVE ALLE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ OPERATIVE

16. Attività immateriali

€/000 765.745

Le immobilizzazioni immateriali sono diminuite complessivamente di €/000 13.643 per effetto principalmente dell'impatto negativo correlato agli ammortamenti, parzialmente bilanciato dagli investimenti del periodo.

Gli incrementi sono relativi principalmente alla capitalizzazione di costi di sviluppo e know how per nuovi veicoli, nonché all'acquisizione di software.

La seguente tabella illustra la composizione delle immobilizzazioni immateriali al 30 giugno 2026, nonché la movimentazione avvenuta nel corso del periodo.

IN MIGLIAIA DI EURO	COSTI DI SVILUPPO			DIRITTI DI BREVETTO E KNOW HOW			MARCHI, CONCES- SIONI LICENZE	AVVIAMEN- TO	ALTRE			TOTALE		
	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE			IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Costo storico	512.006	25.208	537.214	768.089	19.244	787.333	190.737	557.322	4.392		4.392	2.032.546	44.452	2.076.998
Fondo svalutazioni		(1.539)	(1.539)			0					0	0	(1.539)	(1.539)
Fondo ammortamento	(408.354)		(408.354)	(611.834)		(611.834)	(161.518)	(110.382)	(3.983)		(3.983)	(1.296.071)	0	(1.296.071)
Consistenza al 01 01 2026	103.652	23.669	127.321	156.255	19.244	175.499	29.219	446.940	409	0	409	736.475	42.913	779.388
Investimenti	4.521	12.638	17.159	6.210	7.351	13.561			26	215	241	10.757	20.204	30.961
Passaggi in esercizio	14.879	(14.879)	0	6.323	(6.323)	0					0	21.202	(21.202)	0
Ammortamenti	(18.114)		(18.114)	(26.097)		(26.097)	(31)		(126)		(126)	(44.368)	0	(44.368)
Dismissioni		(7)	(7)	(3)		(3)					0	(3)	(7)	(10)
Svalutazioni		(82)	(82)			0					0	0	(82)	(82)
Differenze cambio	85	(238)	(153)	7	(12)	(5)			9	5	14	101	(245)	(144)
Movimenti del periodo	1.371	(2.568)	(1.197)	(13.560)	1.016	(12.544)	(31)	0	(91)	220	129	(12.311)	(1.332)	(13.643)
Costo storico	531.499	22.690	554.189	780.667	20.260	800.927	190.737	557.322	4.518	220	4.738	2.064.743	43.170	2.107.913
Fondo svalutazioni		(1.589)	(1.589)			0					0	0	(1.589)	(1.589)
Fondo ammortamento	(426.476)		(426.476)	(637.972)		(637.972)	(161.549)	(110.382)	(4.200)		(4.200)	(1.340.579)	0	(1.340.579)
Consistenza al 30 06 2026	105.023	21.101	126.124	142.695	20.260	162.955	29.188	446.940	318	220	538	724.164	41.581	765.745

La voce Costi di sviluppo comprende i costi finalizzati a prodotti e motorizzazioni riferibili a progetti per i quali si prevedono, per il periodo di vita utile del bene, ricavi tali da consentire almeno il recupero dei costi sostenuti. Le immobilizzazioni in corso rappresentano costi per i quali ricorrono le condizioni per la capitalizzazione, ma relativi a prodotti che entreranno in produzione in esercizi successivi.

Si precisa che gli oneri finanziari attribuibili allo sviluppo di prodotti che richiedono un rilevante periodo di tempo per essere realizzati vengono capitalizzati come parte del costo dei beni stessi. Nel primo semestre 2026 sono stati capitalizzati oneri finanziari per €/000 379.

I costi di sviluppo iscritti nella voce sono ammortizzati a quote costanti, in considerazione della loro utilità residua.

Nel corso del primo semestre 2026 sono stati spesi direttamente a conto economico costi di sviluppo per €/000 9.715.

La voce Diritti di brevetto e know-how include software per €/000 18.368.

Gli incrementi del periodo si riferiscono principalmente a nuove tecniche e metodologie di calcolo, di progettazione e di produzione sviluppate dal Gruppo relativamente ai principali nuovi prodotti.

I costi di diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti, in un periodo da 3 a 5 esercizi, in considerazione della loro utilità residua.

La voce Marchi, Concessioni, Licenze, è così dettagliata:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Marchio Moto Guzzi	9.750	9.750	0
Marchio Aprilia	19.158	19.158	0
Licenza Foton	280	311	(31)
Totale	29.188	29.219	(31)

I marchi Moto Guzzi ed Aprilia, in quanto a vita utile indefinita dal 2021, non sono più ammortizzati, ma vengono sottoposti annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dallo IAS 36 "Riduzione di valore delle attività (impairment test)".

La licenza Foton viene ammortizzata in un periodo di 10 anni scadente nel 2031.

La voce Avviamento deriva dal maggior valore pagato rispetto alla corrispondente frazione di patrimonio netto delle partecipate all'atto dell'acquisto, diminuito delle relative quote di ammortamento fino alla data del 31 dicembre 2003.

L'avviamento è stato attribuito alle unità generatrici di cassa ("cash-generating unit").

IN MIGLIAIA DI EURO	EMEA E AMERICAS	INDIA	ASIA PACIFIC 2W	TOTALE
30 06 2026	305.311	109.695	31.934	446.940
31 12 2025	305.311	109.695	31.934	446.940

La struttura organizzativa del Gruppo è basata su 3 Aree Geografiche (CGU), che si occupano della produzione e vendita di veicoli, dei relativi ricambi e dei servizi di assistenza nelle specifiche regioni di competenza: Emea e Americas, India e Asia Pacific 2W. Ogni Area Geografica è dotata di stabilimenti produttivi e di una rete commerciale specificamente dedicati ai clienti dell'area geografica di competenza. Le strutture centrali nonché l'attività di sviluppo attualmente concentrate in Emea e Americas sono ribaltate sulle singole CGU.

L'avviamento non è più ammortizzato, ma viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dallo IAS 36 Riduzione di valore delle attività (impairment test).

La recuperabilità dei valori iscritti è verificata confrontando il valore netto contabile delle singole cash generating unit con il valore recuperabile (valore d'uso). Tale valore recuperabile è rappresentato dal valore attuale dei flussi finanziari futuri che si stimano deriveranno dall'uso continuativo dei beni riferiti alla cash generating unit e dal valore terminale attribuibile alle stesse. La recuperabilità dell'avviamento è verificata almeno una volta l'anno (al 31 dicembre) anche in assenza di indicatori di perdita di valore.

Inoltre il Gruppo Piaggio ha sempre avuto una particolare attenzione alla mobilità sostenibile e alla tutela di tutte le tematiche correlate ai temi ESG (Environmental, Social e Governance) e nel corso del 2023 ha presentato un Piano di decarbonizzazione con orizzonte temporale al 2030. Piaggio ha implementato da alcuni anni dei processi interni per una analisi e valutazione dei rischi e delle opportunità di breve e medio/lungo termine correlate al cambiamento climatico ed alla riduzione delle emissioni inquinanti. Pertanto nella predisposizione del budget 2026 e del piano 2027-2029 e nell'elaborazione delle stime contabili in essi contenute il Management ha considerato gli impatti su investimenti, costi e flussi di cassa dei seguenti elementi:

- ricerca di nuove tecnologie pensando alla mobilità del futuro in chiave di una urbanizzazione nuova;
- prosecuzione degli investimenti in veicoli elettrici (2-3-4 Ruote);
- investimenti per la sicurezza attiva e passiva di tutti i veicoli;
- investimenti correlati al conseguimento degli obiettivi dichiarati all'interno del Piano di decarbonizzazione, con particolare riferimento alle iniziative finalizzate alla riduzione delle emissioni entro il 2030, come più ampiamente descritto nell'ambito della Rendicontazione di sostenibilità 2025:
 - ristrutturazione dello stabilimento Moto Guzzi di Mandello del Lario;
 - nuovi impianti fotovoltaici per la auto-generazione di energia elettrica;
 - nuovo impianto di verniciatura in Vietnam.

Gli amministratori, pur considerando sempre valido il piano approvato in data 27 febbraio 2026 e le conclusioni dell'impairment test effettuato ai fini della predisposizione del Bilancio 2025, sulla base dell'andamento del 1° semestre 2026 e tenuto conto della proiezione dei flussi del secondo semestre 2026, hanno predisposto uno stress test sulla recuperabilità dell'Avviamento. Le analisi di sensitività sono state predisposte applicando in maniera costante ai flussi di piano gli scostamenti attesi per

l'anno 2026, rispetto alle previsioni di budget che riflettono i risultati registrati nel primo semestre, mantenendo invariato il tasso di crescita "g" utilizzato al 31 dicembre 2025 ed aggiornando il tasso di sconto WACC al fine di riflettere le più recenti osservazioni di mercato. Il WACC così determinato non presenta tuttavia scostamenti significativi rispetto al tasso di sconto utilizzato al 31 dicembre 2025.

Tali analisi non hanno evidenziato perdite di valore, anche in considerazione dell'ampiezza delle cover esistenti al 31 dicembre 2025. In particolare non hanno evidenziato perdite di valore su nessuna delle CGU e, in tutti i casi elaborati, il valore d'uso di Gruppo risulta essere superiore al valore netto contabile sottoposto al test.

La voce Altre include prevalentemente la capitalizzazione delle spese per l'aggiornamento del programma gestionale SAP della consociata vietnamita.

17. Immobili, impianti e macchinari

€/000 288.480

Le immobilizzazioni materiali si riferiscono principalmente agli insediamenti produttivi del Gruppo localizzati in Pontedera (PI), Noale e Scorzè (VE), Mandello del Lario (LC), Baramati (India), Vinh Phuc (Vietnam) e Jakarta (Indonesia).

Le immobilizzazioni materiali sono diminuite complessivamente di €/000 6.022 per effetto principalmente dell'impatto negativo correlato agli ammortamenti, parzialmente bilanciato dagli investimenti del periodo.

Gli incrementi sono principalmente relativi agli stampi per i nuovi veicoli lanciati nel periodo ed alla ristrutturazione del sito produttivo di Mandello del Lario.

Si precisa che gli oneri finanziari attribuibili alla costruzione di beni che richiedono un rilevante periodo di tempo per essere pronti per l'utilizzo vengono capitalizzati come parte del costo dei beni stessi. Nel primo semestre 2026 sono stati capitalizzati oneri finanziari per €/000 793.

La seguente tabella illustra la composizione delle immobilizzazioni materiali al 30 giugno 2026, nonché la movimentazione avvenuta nel corso del periodo.

IN MIGLIAIA DI EURO	TERRENI	FABBRICATI			IMPIANTI E MACCHINARI			ATTREZZATURE			ALTRI BENI			TOTALE		
		IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE	IN ESER- CIZIO	IMM. IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Costo storico	36.263	183.628	27.173	210.801	520.072	28.346	548.418	566.628	5.957	572.585	89.026	1.845	90.871	1.395.617	63.321	1.458.938
Fondo svalutazioni		(862)		(862)	(618)		(618)	(4.031)		(4.031)			0	(5.511)	0	(5.511)
Fondo ammortamento		(110.149)		(110.149)	(436.027)		(436.027)	(536.620)		(536.620)	(76.129)		(76.129)	(1.158.925)	0	(1.158.925)
Consistenza al 01 01 2026	36.263	72.617	27.173	99.790	83.427	28.346	111.773	25.977	5.957	31.934	12.897	1.845	14.742	231.181	63.321	294.502
Investimenti		599	4.596	5.195	1.230	5.727	6.957	3.191	531	3.722	1.846	1.138	2.984	6.866	11.992	18.858
Passaggi in esercizio		17.434	(17.434)	0	14.474	(14.474)	0	5.036	(5.036)	0	1.360	(1.360)	0	38.304	(38.304)	0
Ammortamenti		(2.962)		(2.962)	(9.330)		(9.330)	(6.898)		(6.898)	(4.783)		(4.783)	(23.973)	0	(23.973)
Dismissioni				0			0	(1)		(1)	(263)		(263)	(264)	0	(264)
Svalutazioni				0			0			0			0	0	0	0
Differenze cambio	(315)	(101)	4	(97)	(157)	(81)	(238)	(14)		(14)	21		21	(566)	(77)	(643)
Movimenti del periodo	(315)	14.970	(12.834)	2.136	6.217	(8.828)	(2.611)	1.314	(4.505)	(3.191)	(1.819)	(222)	(2.041)	20.367	(26.389)	(6.022)
Costo storico	35.948	200.520	14.339	214.859	535.403	19.518	554.921	574.391	1.452	575.843	91.779	1.623	93.402	1.438.041	36.932	1.474.973
Fondo svalutazioni		(862)		(862)	(618)		(618)	(4.018)		(4.018)			0	(5.498)	0	(5.498)
Fondo ammortamento		(112.071)		(112.071)	(445.141)		(445.141)	(543.082)		(543.082)	(80.701)		(80.701)	(1.180.995)	0	(1.180.995)
Consistenza al 30 06 2026	35.948	87.587	14.339	101.926	89.644	19.518	109.162	27.291	1.452	28.743	11.078	1.623	12.701	251.548	36.932	288.480

18. Diritti d'uso

€/000 26.562

In questa nota vengono fornite informazioni relativamente ai contratti di locazione in qualità di locatario. Il Gruppo non ha in essere contratti di locazione in qualità di locatore.

Nella voce "Diritti d'uso" sono inclusi i contratti di leasing operativo, i contratti di leasing finanziario ed i canoni pagati anticipatamente per l'utilizzo di beni immobili.

Il Gruppo ha stipulato contratti d'affitto per uffici, stabilimenti, magazzini, foresterie, auto e carrelli elevatori. I contratti d'affitto hanno tipicamente una durata fissa ma possono anche prevedere un'opzione di proroga. Tali contratti possono includere anche componenti di servizio.

Il Gruppo ha deciso di includere nella valorizzazione dei diritti d'uso unicamente la componente relativa al canone di affitto. I contratti d'affitto non impongono né il rispetto di covenants né la costituzione di garanzie a favore del locatore.

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026				AL 31 DICEMBRE 2025				VARIAZIONE
	LEASING OPERATIVI	LEASING FINANZIARI	CANONI PREPAGATI	TOTALE	LEASING OPERATIVI	LEASING FINANZIARI	CANONI PREPAGATI	TOTALE	
Terreni			4.290	4.290			5.570	5.570	(1.280)
Fabbricati	15.099			15.099	12.600			12.600	2.499
Impianti e macchinari		4.280		4.280		4.708		4.708	(428)
Attrezzature	231			231	508			508	(277)
Altri beni	2.662			2.662	2.506			2.506	156
Totale	17.992	4.280	4.290	26.562	15.614	4.708	5.570	25.892	670

IN MIGLIAIA DI EURO	TERRENI	FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZZATURE	ALTRI BENI	TOTALE
Situazione al 31 12 2025	5.570	12.600	4.708	508	2.506	25.892
Incrementi		5.595			1.088	6.683
Ammortamenti	(1.085)	(3.149)	(428)	(277)	(916)	(5.855)
Decrementi	(258)	(10)			(15)	(283)
Differenze cambio	63	63			(1)	125
Movimenti del periodo	(1.280)	2.499	(428)	(277)	156	670
Situazione al 30 06 2026	4.290	15.099	4.280	231	2.662	26.562

Gli impegni per canoni di leasing a scadere sono dettagliati nella nota 35.

19. Attività fiscali differite

€/000 69.823

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito di una stessa giurisdizione fiscale. Nell'ambito delle valutazioni effettuate ai fini della definizione delle attività fiscali differite il Gruppo ha tenuto conto principalmente delle seguenti considerazioni:

- delle normative fiscali dei diversi paesi nei quali è presente, del loro impatto in termini di emersione di differenze temporanee e di eventuali benefici fiscali derivanti dall'utilizzo di perdite fiscali pregresse;
- dell'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.

Le attività fiscali differite derivanti dal riporto a nuovo di perdite fiscali sono state iscritte sulla base del prevedibile recupero del beneficio derivante dalla disponibilità di redditi imponibili futuri sufficienti, risultanti dalle più recenti previsioni, a fronte dei quali tali perdite potranno essere utilizzate; in taluni casi si è ritenuto di non riconoscere interamente i benefici fiscali derivanti dalle perdite riportabili. Per quanto riguarda le società italiane del Gruppo Piaggio si precisa che queste aderiscono al regime di consolidato fiscale nazionale disciplinato dagli artt. 117 e ss. del TUIR in qualità di consolidate.

20. Rimanenze

€/000 345.141

La voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Materie prime, sussidiarie e di consumo	187.224	157.791	29.433
Fondo svalutazione	(29.203)	(25.363)	(3.840)
<i>Valore netto</i>	<i>158.021</i>	<i>132.428</i>	<i>25.593</i>
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	17.639	21.874	(4.235)
Fondo svalutazione	(1.244)	(1.244)	0
<i>Valore netto</i>	<i>16.395</i>	<i>20.630</i>	<i>(4.235)</i>
Prodotti finiti e merci	191.263	140.596	50.667
Fondo svalutazione	(21.013)	(20.558)	(455)
<i>Valore netto</i>	<i>170.250</i>	<i>120.038</i>	<i>50.212</i>
Acconti	475	939	(464)
Totale	345.141	274.035	71.106

21. Crediti commerciali (correnti e non correnti)

€/000 138.781

Al 30 giugno 2026 ed al 31 dicembre 2025 non risultano in essere crediti commerciali compresi nelle attività non correnti. Quelli inclusi nelle attività correnti sono così composti:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Crediti comm. verso clienti	138.264	74.264	64.000
Crediti comm. verso JV	421	419	2
Crediti comm. verso controllanti	12	11	1
Crediti comm. verso collegate	84	9	75
Totale	138.781	74.703	64.078

I crediti verso joint-venture sono costituiti da crediti verso Zongshen Piaggio Foshan Motorcycles Co. Ltd.

I crediti verso società collegate sono rappresentati da crediti verso Is Molas e Intermarine.

La voce Crediti commerciali è composta da crediti, riferiti a normali operazioni di vendita, esposti al netto di un fondo rischi su crediti pari a €/000 34.607.

Il Gruppo cede rotativamente larga parte dei propri crediti commerciali in pro-soluto ed in pro-solvendo. La struttura contrattuale che Piaggio ha formalizzato con importanti società di factoring italiane ed estere riflette essenzialmente l'esigenza di ottimizzare il monitoraggio e la gestione del credito, oltre che di offrire ai propri clienti uno strumento per il finanziamento del proprio magazzino, per le cessioni che si sono qualificate senza sostanziale trasferimento dei rischi e benefici. Diversamente, per le cessioni pro-soluto sono stati formalizzati contratti volti al trasferimento sostanziale di rischi e benefici. Al 30 giugno 2026 i crediti commerciali ancora da scadere ceduti pro-soluto ammontano complessivamente a €/000 201.072.

Su tali crediti Piaggio ha ricevuto il corrispettivo prima della naturale scadenza per €/000 177.840.

Al 30 giugno 2026 le anticipazioni ricevute, sia da società di factor che da istituti di credito, su cessioni pro-solvendo di crediti commerciali ammontano complessivamente a €/000 20.230 e trovano contropartita nelle passività correnti.

22. Altri crediti (correnti e non correnti)

€/000 56.356

La loro ripartizione è la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Crediti verso controllanti	3.096		3.096	3.101		3.101	(5)	0	(5)
Crediti verso JV	2		2	38		38	(36)	0	(36)
Crediti verso imprese collegate	77		77	47		47	30	0	30
Ratei attivi	1.361		1.361	1.589		1.589	(228)	0	(228)
Risconti attivi	8.907	5.057	13.964	7.916	6.791	14.707	991	(1.734)	(743)
Anticipi a fornitori	1.195	1	1.196	1.412	1	1.413	(217)	0	(217)
Anticipi a dipendenti	1.587	21	1.608	4.790	21	4.811	(3.203)	0	(3.203)
Fair value strumenti derivati di copertura	4.393		4.393	610		610	3.783	0	3.783
Depositi in garanzia	142	1.173	1.315	160	1.175	1.335	(18)	(2)	(20)
Crediti verso altri	15.072	14.272	29.344	18.848	10.073	28.921	(3.776)	4.199	423
Totale	35.832	20.524	56.356	38.511	18.061	56.572	(2.679)	2.463	(216)

I crediti verso società collegate sono rappresentati da crediti verso Intermarine, Immsi Audit e Is Molas.

I crediti verso controllanti sono costituiti principalmente da crediti verso Immsi e derivano dalla rilevazione degli effetti contabili connessi al trasferimento delle basi imponibili in applicazione della procedura di consolidato fiscale di gruppo.

I crediti verso joint-venture sono costituiti da crediti verso Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd.

La voce Fair Value strumenti derivati è composta dal fair value di operazioni di copertura sul rischio di cambio su forecast transactions contabilizzati secondo il principio del cash flow hedge (€/000 4.233 parte corrente), e dal fair value di strumenti derivati di copertura sul rischio commodities contabilizzati secondo il principio del cash flow hedge (€/000 160 parte corrente).

La voce crediti verso altri include:

- per €/000 1.542 (€/000 2.753 al 31 dicembre 2025) l'iscrizione da parte della consociata indiana di un credito per il contributo riconosciuto da parte del Governo indiano sugli investimenti effettuati negli scorsi esercizi. Tale credito viene iscritto a conto economico in proporzione all'ammortamento delle attività su cui è stato concesso il contributo. L'iscrizione di tali importi è supportata da adeguata documentazione ricevuta dal Governo Indiano, che ne attesta il riconoscimento del diritto e quindi la ragionevole certezza dell'incasso;
- per €/000 8.779 (€/000 9.810 al 31 dicembre 2025) il credito maturato dalla consociata indiana per il rimborso dell'eco-incentivo sui veicoli elettrici riconosciuto direttamente dal costruttore al cliente finale, la cui liquidazione non è stata ancora autorizzata dalle autorità competenti. Lo schema di incentivazione alla mobilità elettrica attualmente in essere in India prevede che il cliente finale benefici del contributo al momento dell'acquisto e che lo stesso contributo sia recuperato dalla casa produttrice dietro presentazione della necessaria documentazione al Ministero.

23. Crediti verso erario (correnti e non correnti)

€/000 27.713

I crediti verso erario sono così composti:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
IVA	9.242	266	9.508	6.252	274	6.526	2.990	(8)	2.982
Imposte sul reddito	6.906	7.578	14.484	6.690	8.625	15.315	216	(1.047)	(831)
Altri	3.422	299	3.721	4.125	733	4.858	(703)	(434)	(1.137)
Totale	19.570	8.143	27.713	17.067	9.632	26.699	2.503	(1.489)	1.014

24. Crediti con scadenza superiore a 5 anni

€/000 0

Al 30 giugno 2026 non risultano in essere crediti con scadenza superiore a 5 anni.

25. Debiti commerciali (correnti e non correnti)

€/000 642.007

Al 30 giugno 2026 ed al 31 dicembre 2025 non risultano in essere debiti commerciali compresi nelle passività non correnti. Quelli compresi nelle passività correnti sono così ripartiti:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	634.199	471.654	162.545
Debiti commerciali verso JV	7.683	3.659	4.024
Debiti commerciali verso collegate	79	25	54
Debiti commerciali verso controllanti	46	120	(74)
Totale	642.007	475.458	166.549

Il Gruppo per agevolare l'accesso al credito ai propri fornitori ha storicamente implementato alcuni accordi di factoring indiretto, tipicamente nelle forme tecniche di supply chain financing e reverse factoring. Tali operazioni, poiché non hanno comportato né una modifica dell'obbligazione primaria né una sostanziale modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificate tra le passività commerciali.

Al 30 giugno 2026 ed al 31 dicembre 2025 il valore dei debiti commerciali oggetto di adesione a schemi di reverse factoring o supply chain financing è così dettagliato:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Reverse factoring	132.991	126.741	6.250
Supply Chain Financing	61.445	32.772	28.673
Bill of exchange	33.231	33.340	(109)
Totale debiti commerciali parte di accordi di factoring	227.667	192.853	34.814

26. Fondi (quota corrente e non corrente)

€/000 30.084

La composizione e la movimentazione dei fondi rischi avvenuta nel corso del periodo è la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	SALDO AL 31 DICEMBRE 2025	ACCANTONA- MENTI	UTILIZZI	DIFFERENZA CAMBIO	SALDO AL 30 GIUGNO 2026
Fondo garanzia prodotti	17.184	4.656	(4.560)	41	17.321
Fondo rischi contrattuali	9.639			27	9.666
Fondo rischi per contenzioso legale	1.806			3	1.809
Fondo rischi per certificati ETS	320	195			515
Altri fondi rischi	763			10	773
Totale	29.712	4.851	(4.560)	81	30.084

La ripartizione tra quota corrente e quota non corrente dei fondi è la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Fondo garanzia prodotti	10.827	6.494	17.321	10.795	6.389	17.184	32	105	137
Fondo rischi contrattuali	916	8.750	9.666	889	8.750	9.639	27	0	27
Fondo rischi per contenzioso legale	89	1.720	1.809	86	1.720	1.806	3	0	3
Fondo rischi per certificati ETS	320	195	515	320	-	320	0	195	195
Altri fondi rischi	350	423	773	340	423	763	10	0	10
Totale	12.502	17.582	30.084	12.430	17.282	29.712	72	300	372

Il fondo garanzia prodotti è relativo agli accantonamenti per interventi in garanzia tecnica sui prodotti assistibili che si stima saranno effettuati nel periodo di garanzia contrattualmente previsto. Tale periodo varia in funzione della tipologia di bene venduto e del mercato di vendita ed è inoltre determinato dall'adesione della clientela ad un impegno di manutenzione programmata.

Il fondo si è incrementato nel corso del periodo per €/000 4.656 ed è stato utilizzato per €/000 4.560 a fronte di oneri sostenuti. Il fondo rischi per certificati ETS si riferisce all'accantonamento effettuato dalla Capogruppo a fronte degli oneri che dovrà sostenere per l'acquisizione dei certificati ETS.

Il fondo rischi contrattuali si riferisce ad oneri che potrebbero derivare dai contratti di fornitura.

Il fondo rischi per contenzioso legale riguarda sia contenziosi di natura giuslavoristica che altre cause legali.

Gli altri fondi rischi accolgono la miglior stima effettuata dal management alla data di chiusura del bilancio delle passività probabili.

27. Passività fiscali differite

€/000 5.554

La voce ammonta a €/000 5.554 rispetto a €/000 5.515 al 31 dicembre 2025.

28. Fondi pensione e benefici a dipendenti

€/000 23.614

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Fondi pensione	1.087	950	137
Fondo trattamento di fine rapporto	22.527	22.670	(143)
Totale	23.614	23.620	(6)

I fondi pensione sono costituiti dai fondi per il personale accantonati dalle società estere e dal fondo indennità suppletiva di clientela, che rappresenta le indennità dovute agli agenti in caso di scioglimento del contratto di agenzia per fatti non imputabili agli stessi.

La voce "Fondo trattamento di fine rapporto", costituita dal fondo TFR a favore dei dipendenti delle società italiane, include i benefici successivi al rapporto di lavoro identificati come piani a benefici definiti.

Le ipotesi economico – tecniche utilizzate per l'attualizzazione del valore da parte delle società del Gruppo operanti in Italia sono descritte dalla seguente tabella:

Tasso annuo tecnico di attualizzazione	3,43%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%

In merito al tasso di attualizzazione si segnala che il Gruppo ha deciso di utilizzare come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Corporates AA con duration 7-10.

Qualora invece fosse stato utilizzato l'indice iBoxx Corporates A con duration 7-10 il valore delle perdite attuariali e quello del fondo al 30 giugno 2026 sarebbero stati più bassi di €/000 414.

La seguente tabella mostra, inoltre, gli effetti in termini assoluti al 30 giugno 2026 che ci sarebbero stati a seguito delle variazioni delle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili:

IN MIGLIAIA DI EURO	FONDO TFR
Tasso di turnover +2%	22.670
Tasso di turnover -2%	22.364
Tasso di inflazione + 0,25%	22.766
Tasso di inflazione - 0,25%	22.291
Tasso di attualizzazione + 0,50%	21.796
Tasso di attualizzazione - 0,50%	23.296

La durata finanziaria media dell'obbligazione oscilla tra i 7 e i 23 anni.

Le erogazioni future stimate sono pari a:

ANNO	IN MIGLIAIA DI EURO EROGAZIONI FUTURE
1	1.461
2	1.799
3	1.716
4	2.284
5	2.003

Si segnala inoltre che anche le consociate tedesche ed indonesiane hanno in essere fondi a beneficio del personale identificati come piani a benefici definiti. Il loro valore in essere al 30 giugno 2026 è pari rispettivamente a €/000 69 e €/000 580.

29. Debiti tributari (correnti e non correnti)

€/000 16.082

I debiti tributari correnti e non correnti sono così ripartiti:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Debiti per imposte sul reddito	5.157		5.157	4.818		4.818	339	0	339
Debiti per imposte non sul reddito	101		101	145		145	(44)	0	(44)
Debiti verso l'Erario per:									
IIVA	2.867	424	3.291	1.198		1.198	1.669	424	2.093
Ritenute operate alla fonte	6.081		6.081	6.992		6.992	(911)	0	(911)
Altri	1.452		1.452	428		428	1.024	0	1.024
Totale	10.400	424	10.824	8.618	-	8.618	1.782	424	2.206
TOTALE	15.658	424	16.082	13.581	0	13.581	2.077	424	2.501

La voce accoglie i debiti d'imposta iscritti nei bilanci delle singole società consolidate, stanziati in relazione agli oneri di imposta afferenti le singole società sulla base delle legislazioni nazionali applicabili.

I debiti per ritenute fiscali operate si riferiscono principalmente a ritenute su redditi da lavoro dipendente, su emolumenti di fine rapporto e su redditi da lavoro autonomo.

30. Altri debiti (correnti e non correnti)

€/000 92.119

La voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Verso dipendenti	25.495	784	26.279	16.808	801	17.609	8.687	(17)	8.670
Depositi cauzionali		4.085	4.085		4.138	4.138	-	(53)	(53)
Ratei passivi	8.186		8.186	7.569		7.569	617	-	617
Risconti passivi	14.410	9.870	24.280	14.121	9.929	24.050	289	(59)	230
Verso istituti di previdenza	5.793		5.793	8.519		8.519	(2.726)	-	(2.726)
Fair value strum. derivati	2.156		2.156	5.490	28	5.518	(3.334)	(28)	(3.362)
Verso collegate	20		20	185		185	(165)	-	(165)
Verso controllanti	447		447	3.169		3.169	(2.722)	-	(2.722)
Altri	20.798	75	20.873	19.156	73	19.229	1.642	2	1.644
Totale	77.305	14.814	92.119	75.017	14.969	89.986	2.288	(155)	2.133

I debiti verso i dipendenti includono l'importo per ferie maturate e non godute per €/000 13.689 e altre retribuzioni da pagare per €/000 12.590.

I debiti verso controllanti sono costituiti da debiti verso Immsi prevalentemente dovuti ad oneri da consolidato fiscale.

La voce Fair Value strumenti derivati di copertura è composta dal fair value di operazioni di copertura sul rischio di cambio su forecast transactions contabilizzati secondo il principio del cash flow hedge (€/000 1.889 parte corrente), dal fair value di un Interest Rate Swap designato di copertura e contabilizzato secondo il principio del cash flow hedge (€/000 12 parte corrente) e dal fair value di strumenti derivati di copertura sul rischio commodities contabilizzati secondo il principio del cash flow hedge (€/000 255 parte corrente).

La voce dei Risconti passivi include per €/000 3.132 (€/000 3.375 al 31 dicembre 2025) l'iscrizione da parte della consociata indiana di un risconto del contributo ottenuto dal Governo locale sugli investimenti effettuati negli anni passati per la parte non ancora ammortizzata. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 22 "Altri crediti".

31. Debiti con scadenza superiore a 5 anni

Il Gruppo ha in essere dei finanziamenti con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto esposto nell'ambito della Nota 35 "Passività finanziarie".

Ad eccezione dei sopra citati debiti non vi sono altri debiti a lungo termine con scadenza superiore a cinque anni.

E) INFORMAZIONI RELATIVE ALLE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE

32. Partecipazioni

€/000 4.481

La voce Partecipazioni è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Partecipazioni in joint venture	4.226	4.283	(57)
Partecipazioni in società collegate	255	242	13
Totale	4.481	4.525	(44)

Nel periodo si è provveduto ad adeguare il valore delle partecipazioni in joint venture e quello delle partecipazioni in società collegate al corrispondente valore di patrimonio netto.

La seguente tabella riepiloga i principali dati patrimoniali della joint venture:

IN MIGLIAIA DI EURO	SITUAZIONE CONTABILE AL 30 GIUGNO 2026		SITUAZIONE CONTABILE AL 31 DICEMBRE 2025	
ZONGSHEN PIAGGIO FOSHAN MOTORCYCLE CO.				
		45% *		45% *
Attività immateriali	244	110	254	114
Immobili, impianti e macchinari	3.877	1.745	4.130	1.859
Diritti d'uso	2.263	1.018	2.184	983
Crediti commerciali	4.834	2.175	3.216	1.447
Altri crediti	1.239	558	1.165	524
Crediti verso erario	87	39	229	103
Rimanenze	4.385	1.973	5.153	2.319
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.016	907	2.623	1.180
TOTALE ATTIVITÀ	18.945	8.526	18.954	8.529
Patrimonio netto	10.071	4.532	10.382	4.672
Passività finanziarie	3.880	1.746	3.647	1.641
Debiti commerciali	3.068	1.381	3.467	1.560
Altri fondi	85	38	80	36
Debiti tributari	107	48	8	3
Altri debiti	1.734	780	1.371	617
Totale passività	8.874	3.993	8.572	3.857
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	18.945	8.525	18.954	8.529
* percentuale di possesso del Gruppo				
Patrimonio netto di competenza del Gruppo		4.532	4.672	
Eliminazione margini su transazioni interne		(306)	(389)	
Valore della partecipazione		4.226	4.283	

IN MIGLIAIA DI EURO	
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO	
Valore di apertura al 1° gennaio 2026	4.283
Utile/(Perdita) del periodo	(424)
Conto Economico Complessivo	284
Eliminazione margini su transazioni interne	83
Valore finale al 30 giugno 2026	4.226

Partecipazioni in imprese collegate

€/000 255

La composizione delle "Partecipazioni in altre imprese" è la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 31 DICEMBRE 2025	INCREMENTO	AL 30 GIUGNO 2026
IMPRESE COLLEGATE			
Immsi Audit S.c.a r.l.	10		10
S.A.T. S.A. – Tunisia	0		0
Depuradora D'Aigues de Martorelles	34		34
Pontedera & Tecnologia S.c.a r.l.	198	13	211
Totale imprese collegate	242	13	255

Nel semestre si è provveduto ad adeguare il valore delle partecipazioni in società collegate al corrispondente valore di patrimonio netto.

33. Altre attività finanziarie (correnti e non correnti)

€/000 16

La voce è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Partecipazioni in altre imprese		16	16		16	16	0	0	0
Totale	0	16	16	0	16	16	0	0	0

La composizione delle "Partecipazioni in altre imprese" è dettagliata nella seguente tabella:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
ALTRE IMPRESE:			
A.N.C.M.A. – Roma	2	2	0
ECOFOR SERVICE S.p.A. – Pontedera	2	2	0
Consorzio Fiat Media Center – Torino	3	3	0
S.C.P.S.T.V.	0	0	0
IVM	9	9	0
Totale altre imprese	16	16	0

34. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

€/000 191.441

La voce, che include prevalentemente depositi bancari a vista e a brevissimo termine, è così composta:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	190.891	121.095	69.796
Assegni	433		433
Denaro e valori in cassa	117	39	78
Totale	191.441	121.134	70.307

Riconduzione delle disponibilità liquide dello stato patrimoniale attivo con le disponibilità liquide risultanti dal Rendiconto Finanziario

La tabella seguente riconcilia l'ammontare delle disponibilità liquide sopra riportate con quelle risultanti dal Rendiconto Finanziario.

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 30 GIUGNO 2025	VARIAZIONE
Liquidità	191.441	175.266	16.175
Scoperti di c/c	(3.672)	(168)	(3.504)
Saldo finale	187.769	175.098	12.671

35. Passività finanziarie e passività finanziarie per diritti d'uso (correnti e non correnti)

€/000 673.123

Nel corso del 1° semestre 2026 l'indebitamento complessivo del Gruppo si è ridotto di €/000 25.657. Al netto della variazione delle passività finanziarie per diritti d'uso al 30 giugno 2026 l'indebitamento finanziario complessivo del Gruppo è diminuito di €/000 27.382.

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Passività finanziarie	215.581	436.896	652.477	165.570	514.289	679.859	50.011	(77.393)	(27.382)
Passività fin. per diritti d'uso	7.307	13.339	20.646	7.775	11.146	18.921	(468)	2.193	1.725
Totale	222.888	450.235	673.123	173.345	525.435	698.780	49.543	(75.200)	(25.657)

L'indebitamento netto del Gruppo ammonta a €/000 481.682 al 30 giugno 2026 rispetto a €/000 577.646 al 31 dicembre 2025. Di seguito è riportato il prospetto di dettaglio della composizione dell'“Indebitamento finanziario netto” al 30 giugno 2026, redatto in conformità a quanto previsto dal paragrafo 175 e seguenti delle Raccomandazioni ESMA/2021/32/382/1138.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA CONSOLIDATA/(INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO)¹⁹

IN MIGLIAIA DI EURO		AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025	VARIAZIONE
A	Disponibilità liquide	191.441	121.134	70.307
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide			0
C	Altre attività finanziarie correnti			0
D	Liquidità (A + B + C)	191.441	121.134	70.307
E	Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	(90.453)	(75.983)	(14.470)
	Debiti verso banche	(62.916)	(60.701)	(2.215)
	Prestito obbligazionario			0
	Debiti verso società di factoring	(20.230)	(7.472)	(12.758)
	Passività fin. per diritti d'uso	(7.307)	(7.775)	468
	. di cui per leasing finanziari	(127)	(787)	660
	. di cui per leasing operativi	(7.180)	(6.988)	(192)
	Quota corrente debiti verso altri finanziatori		(35)	35
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(132.435)	(97.362)	(35.073)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(222.888)	(173.345)	(49.543)
H	Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(31.447)	(52.211)	20.764
I	Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	(203.110)	(278.549)	75.439
	Finanziamenti bancari a medio/lungo termine	(189.771)	(267.403)	77.632
	Passività fin. per diritti d'uso	(13.339)	(11.146)	(2.193)
	. di cui per leasing finanziari			0
	. di cui per leasing operativi	(13.339)	(11.146)	(2.193)
	Debiti verso altri finanziatori			0
J	Strumenti di debito	(247.125)	(246.886)	(239)
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti			0
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(450.235)	(525.435)	75.200
M	Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(481.682)	(577.646)	95.964

Per quanto riguarda il factoring indiretto si rimanda al commento riportato alla Nota 25 “Debiti Commerciali”.

¹⁹ L'indicatore non comprende le attività e passività finanziarie originate dalla valutazione al fair value degli strumenti finanziari derivati designati di copertura e non, l'adeguamento al fair value delle relative poste coperte comunque pari a €/000 0 nei due periodi a confronto ed i relativi ratei.

La tabella seguente riepiloga la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2026 ed al 31 dicembre 2025, nonché la movimentazione avvenuta nel periodo.

IN MIGLIAIA DI EURO			FLUSSI DI CASSA						SALDO AL 30.06.2026
		SALDO AL 31.12.2025	MOVI- MENTI	RIMBORSI	NUOVE EMISSIONI	RICLASSI- FICHE	DELTA CAMBIO	ALTRE VA- RIAZIONI	
A	Disponibilità liquide	121.134	69.966				341		191.441
B	Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	0							0
C	Altre attività finanziarie correnti	0							0
D	Liquidità (A + B + C)	121.134	69.966	0	0	0	341	0	191.441
E	Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente)	(75.983)	0	40.158	(47.929)	(4.664)	(2.028)	(7)	(90.453)
	Scoperti di c/c	(473)		473	(3.672)				(3.672)
	Debiti di c/c	(60.228)		27.004	(24.027)		(1.993)		(59.244)
	<i>Totale finanziamenti bancari correnti</i>	<i>(60.701)</i>	<i>0</i>	<i>27.477</i>	<i>(27.699)</i>	<i>0</i>	<i>(1.993)</i>	<i>0</i>	<i>(62.916)</i>
	Prestito obbligazionario	0							0
	Debiti verso società di factoring	(7.472)		7.472	(20.230)				(20.230)
	Passività fin. per diritti d'uso	(7.775)		5.174		(4.664)	(35)	(7)	(7.307)
	. di cui per leasing finanziari	(787)		661				(1)	(127)
	. di cui per leasing operativi	(6.988)		4.513		(4.664)	(35)	(6)	(7.180)
	Quota corrente debiti verso altri finanziatori	(35)		35					0
F	Parte corrente del debito finanziario non corrente	(97.362)		91.213		(125.953)		(333)	(132.435)
G	Indebitamento finanziario corrente (E + F)	(173.345)	0	131.371	(47.929)	(130.617)	(2.028)	(340)	(222.888)
H	Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(52.211)	69.966	131.371	(47.929)	(130.617)	(1.687)	(340)	(31.447)
I	Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito)	(278.549)	0	0	(48.000)	130.617	(22)	(7.156)	(203.110)
	Finanziamenti bancari a medio/ lungo termine	(267.403)			(48.000)	125.953		(321)	(189.771)
	Passività per diritti d'uso	(11.146)			0	4.664	(22)	(6.835)	(13.339)
	. di cui per leasing finanziari	0							0
	. di cui per leasing operativi	(11.146)				4.664	(22)	(6.835)	(13.339)
	Debiti verso altri finanziatori	0							0
J	Strumenti di debito	(246.886)						(239)	(247.125)
K	Debiti commerciali e altri debiti non correnti								
L	Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	(525.435)	0	0	(48.000)	130.617	(22)	(7.395)	(450.235)
M	Totale indebitamento finanziario netto (H + L)	(577.646)	69.966	131.371	(95.929)	0	(1.709)	(7.735)	(481.682)

Passività finanziarie

€/000 652.477

La composizione delle passività finanziarie è la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	SALDO CONTABILE AL		VALORE NOMINALE AL	
	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2026	31.12.2025
Finanziamenti bancari	385.122	425.466	386.420	427.087
Obbligazioni	247.125	246.886	250.000	250.000
Altri finanziamenti	20.230	7.507	20.230	7.507
Totale	652.477	679.859	656.650	684.594

La seguente tabella mostra il piano dei rimborsi dell'indebitamento al 30 giugno 2026:

IN MIGLIAIA DI EURO	VALORE NOMINALE AL 30.06.2026	QUOTE CON SCADENZA ENTRO I 12 MESI	QUOTE CON SCADENZA OLTRE I 12 MESI	QUOTE CON SCADENZA NEL				
				2° SEM.2027	2028	2029	2030	OLTRE
Finanziamenti bancari	386.420	195.512	190.908	27.105	47.792	51.206	19.620	45.185
- di cui aperture di credito e scoperti bancari	62.916	62.916	0					
- di cui finanziamenti a M/L termine	323.504	132.596	190.908	27.105	47.792	51.206	19.620	45.185
Obbligazioni	250.000	0	250.000				250.000	
Altri finanziamenti	20.230	20.230	0	0	0			
Totale	656.650	215.742	440.908	27.105	47.792	51.206	269.620	45.185

L'indebitamento bancario a medio/lungo termine complessivamente pari a €/000 322.206 (di cui €/000 189.771 non corrente e €/000 132.435 corrente) è composto dai seguenti finanziamenti:

- €/000 11.658 (del valore nominale di €/000 11.667) finanziamento a medio termine concesso dalla Banca Europea degli Investimenti a sostegno dei progetti di Ricerca e Sviluppo previsti nel piano di investimenti del triennio 2019-2021 per i siti italiani del Gruppo Piaggio. Il finanziamento scadrà a febbraio 2027 e prevede un piano di ammortamento in 6 rate annuali a tasso fisso. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 10.000 finanziamento a medio termine concesso dalla Banca Europea degli Investimenti a sostegno dei progetti di Ricerca e Sviluppo previsti nel piano di investimenti del triennio 2019-2021 per i siti italiani del Gruppo Piaggio. Il finanziamento scadrà a marzo 2028 e prevede un piano di ammortamento in 6 rate annuali a tasso fisso. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 59.959 (del valore nominale di €/000 60.000) finanziamento a medio termine concesso dalla Banca Europea degli Investimenti a sostegno delle attività di Ricerca e Sviluppo in tecnologie applicate ai veicoli elettrici per il periodo 2022-2025. Il finanziamento scadrà a gennaio 2033 e prevede un piano di ammortamento in 7 rate annuali a tasso fisso con preammortamento di 2 anni;
- €/000 1.336 (del valore nominale di €/000 2.000) utilizzo della linea di credito revolving sindacata per complessivi €/000 200.000 con scadenza 15 novembre 2027 (con un anno di estensione a discrezione del prenditore). I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 89.305 (del valore nominale di €/000 89.437) finanziamento "Schuldschein" sottoscritto da primari operatori di mercato. Si compone di 5 tranche con scadenze a 5 e 7 anni a tasso fisso e variabile e scadenza ultima febbraio 2029;
- €/000 6.730 (del valore nominale di €/000 6.750) finanziamento a medio termine concesso dalla Banca Popolare Emilia Romagna. Il finanziamento scadrà il 31 dicembre 2027 e prevede un piano di ammortamento a rate semestrali. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 3.333 finanziamento a medio termine concesso da Cassa Depositi e Prestiti a sostegno della crescita internazionale in India e Indonesia. Il finanziamento ha una durata di 5 anni con scadenza al 30 agosto 2026 e prevede un piano di ammortamento a rate semestrali con un preammortamento di 12 mesi. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 15.579 (del valore nominale di €/000 15.600) finanziamento a medio termine concesso da Cassa Depositi e Prestiti a sostegno delle attività di Ricerca e Sviluppo in tecnologie applicate ai veicoli elettrici per il periodo 2022-2025. Il finanziamento prevede un piano di ammortamento a rate semestrali con scadenza 30 aprile 2029;
- €/000 5.198 (del valore nominale di €/000 5.350) finanziamento a medio termine concesso da Banca Popolare di Sondrio per complessivi €/000 30.000 volto a finanziare il progetto di riqualificazione dello stabilimento di Mandello del Lario. Il finanziamento sarà erogato in relazione allo stato d'avanzamento dei lavori e scadrà a marzo 2040. E' previsto un piano di ammortamento a rate trimestrali con preammortamento di 24 mesi. Il finanziamento è assistito da garanzia reale sullo stesso sito di Mandello del Lario;
- €/000 616 (del valore nominale di €/000 617) finanziamento a medio termine concesso da Banca Popolare Emilia Romagna – ex Banca Carige con scadenza 31 dicembre 2026 e piano di ammortamento a rate trimestrali;
- €/000 14.994 (del valore nominale di €/000 15.000) finanziamento a medio termine concesso da Oldenburgische Landensbank Aktiengesellschaft con scadenza unica al 30 settembre 2027. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 11.000 finanziamento a medio termine concesso da Oldenburgische Landensbank Aktiengesellschaft con scadenza unica al 31 dicembre 2029. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 23.986 (del valore nominale di €/000 24.000) finanziamento a medio termine concesso da Banca Nazionale del Lavoro

con scadenza unica al 5 gennaio 2027. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito). Su tale finanziamento è stato posto in essere un Interest Rate Swap per la copertura del rischio di tasso d'interesse;

- €/000 18.706 (del valore nominale di €/000 18.750) finanziamento a medio termine concesso da Mediobanca con scadenza febbraio 2030 e piano di ammortamento a rate semestrali;
- €/000 24.903 (del valore nominale di €/000 25.000) finanziamento concesso da Banca Monte dei Paschi di Siena, assistito da garanzia Growth di SACE SpA volto a finanziare gli investimenti in attività materiali e immateriali. Il finanziamento ha durata 7 anni e prevede un preammortamento fino al 30 giugno 2026. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito);
- €/000 24.903 (del valore nominale di €/000 25.000) finanziamento concesso da Banca Popolare Emilia Romagna, assistito da garanzia Growth di SACE SpA volto a finanziare gli investimenti in attività materiali e immateriali. Il finanziamento ha durata 7 anni e prevede un preammortamento fino al 30 giugno 2026. I termini contrattuali prevedono covenants (come descritto di seguito).

La Capogruppo dispone inoltre delle seguenti linee di credito revolving e finanziamenti inutilizzati al 30 giugno 2026:

- €/000 12.500 linea di credito revolving concessa dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna con scadenza 2 agosto 2026;
- €/000 20.000 linea di credito revolving concessa da Banca del Mezzogiorno con scadenza 2 gennaio 2029;
- €/000 40.000 linea di credito revolving concessa da Credit Agricole con scadenza 15 novembre 2027 (con un anno di estensione a discrezione del prestatore).

Si precisa che tutte le passività finanziarie fin qui esposte, ad eccezione del finanziamento concesso da Banca Popolare di Sondrio per la riqualificazione dello stabilimento di Mandello del Lario, sono unsecured, ossia non sono assistite da garanzie ipotecarie.

La voce Obbligazioni per €/000 247.125 (del valore nominale di €/000 250.000) si riferisce al prestito obbligazionario High Yield emesso in data 5 ottobre 2023 per un importo di €/000 250.000, con scadenza 5 ottobre 2030 e cedola semestrale con tasso nominale annuo fisso pari al 6,50%.

Le agenzie di rating Standard & Poor's e Moody's hanno assegnato all'emissione rispettivamente un rating di BB- con outlook stabile e Ba3 con outlook stabile.

Si segnala che la Società potrà rimborsare in via anticipata l'intero ammontare o parte del prestito obbligazionario High Yield emesso in data 5 ottobre 2023 alle condizioni specificate nell'indenture. Il valore di tali opzioni di prepayments non è stato scorporato dal contratto originario, in quanto tali opzioni sono state considerate "closely related" all'host instrument secondo quanto previsto dall'IFRS 9 b4.3.5.

Gli anticipi finanziari ricevuti, sia da società di factor che da istituti di credito, su cessioni pro-solvendo di crediti commerciali ammontano complessivamente a €/000 20.230.

Covenants

I principali contratti di finanziamento prevedono, in linea con le prassi di mercato per debitori di standing creditizio simile, il rispetto di:

1. parametri finanziari (financial covenants) in base ai quali la società si impegna a rispettare determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente, il più significativo dei quali mette in relazione l'indebitamento finanziario netto con il margine operativo lordo (EBITDA), misurati sul perimetro consolidato di Gruppo secondo definizioni concordate con le controparti finanziatrici;
2. impegni di negative pledge ai sensi dei quali la società non può creare diritti reali di garanzia o altri vincoli sugli asset aziendali;
3. clausole di "pari passu", in base alle quali i finanziamenti avranno lo stesso grado di priorità nel rimborso rispetto alle altre passività finanziarie e clausole di change of control, che si attivano nel caso di perdita del controllo societario da parte dell'azionista di maggioranza;
4. limitazioni alle operazioni straordinarie che la società può effettuare.

La misurazione dei financial covenants e degli altri impegni contrattuali è costantemente monitorata dal Gruppo.

Il prestito obbligazionario high-yield emesso dalla Società in ottobre 2023 prevede il rispetto di covenants tipici della prassi internazionale del mercato high-yield. In particolare la Società è tenuta a rispettare l'indice EBITDA/Oneri Finanziari Netti,

secondo la soglia prevista dal Regolamento, per incrementare l'indebitamento finanziario definito in sede di emissione. In aggiunta il Regolamento prevede alcuni obblighi per l'emittente che limitano, inter alia, la capacità di:

1. pagare dividendi o distribuire capitale;
2. effettuare alcuni pagamenti;
3. concedere garanzie reali a fronte di finanziamenti;
4. fondersi o consolidare alcune imprese;
5. cedere o trasferire i propri beni.

Il mancato rispetto dei covenants e degli altri impegni contrattuali applicati ai finanziamenti e al prestito obbligazionario sopra menzionati, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo.

Costo Ammortizzato e Misurazione del Fair Value

Tutte le passività finanziarie sono contabilizzate in accordo con i principi contabili secondo il criterio del costo ammortizzato (ad eccezione delle passività su cui insistono derivati di copertura valutati al Fair Value Through Profit & Loss, per le quali si applicano gli stessi criteri valutativi del derivato e dei crediti rientranti nella categoria Fair Value Through OCI): secondo tale criterio l'ammontare nominale della passività viene diminuito dell'ammontare dei relativi costi di emissione e/o stipula, oltretutto degli eventuali costi legati al rifinanziamento di precedenti passività. L'ammortamento di tali costi viene determinato secondo il metodo del tasso di interesse effettivo, ovvero il tasso che sconta il flusso futuro degli interessi passivi e dei rimborsi di capitale al valore netto contabile della passività finanziaria.

Il principio IFRS 13 – Misurazione del fair value definisce il fair value come il prezzo che si riceverebbe per la vendita di un'attività o si pagherebbe in caso di trasferimento di una passività in una libera transazione tra operatori di mercato alla data di valutazione. In caso di assenza di un mercato attivo o di irregolare funzionamento dello stesso, la determinazione del fair value deve essere effettuata mediante tecniche valutative. Il principio definisce quindi una gerarchia dei fair value:

- livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

Le tecniche valutative riferite ai livelli 2 e 3 devono tener conto di fattori di aggiustamento che misurino il rischio di fallimento di entrambe le parti. A tal fine il principio introduce i concetti di Credit Value Adjustment (CVA) e Debt Value Adjustment (DVA): il CVA permette di includere nella determinazione del fair value il rischio di credito di controparte; il DVA riflette il rischio di insolvenza del Gruppo.

La tabella qui di seguito evidenzia il fair value dei debiti contabilizzati secondo il metodo del costo ammortizzato al 30 giugno 2026:

IN MIGLIAIA DI EURO	VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE	FAIR VALUE ²⁰
Prestito Obbligazionario high-yield	250.000	247.125	260.965
BEI RDI	11.667	11.658	11.582
BEI RDI step-up	10.000	10.000	4.966
BEI e-mobility	60.000	59.959	54.445
Pool RCF	2.000	1.336	2.035
Mediobanca	18.750	18.706	20.129
Finanziamento BPER	6.750	6.730	4.533
Finanziamento CDP e-mobility	15.600	15.579	16.230
Finanziamento OLB 2027	15.000	14.994	15.363
Finanziamento OLB 2029	11.000	11.000	11.726
Finanziamento BPER (SACE Growth)	25.000	24.903	24.971
Finanziamento MPS (SACE Growth)	25.000	24.903	24.931
Finanziamento B. Pop.Sondrio	5.350	5.198	5.999
Schuldschein loans ²¹	32.437	32.341	32.911

Per le passività con scadenza entro i 18 mesi si ritiene che il valore contabile sia sostanzialmente assimilabile al fair value.

20 Il valore sconta il DVA relativo all'emittente, ossia include il rischio di insolvenza Piaggio.

21 Non include le tranche in scadenza entro i 18 mesi.

Gerarchia del fair value

La seguente tabella evidenzia le attività e passività che sono valutate e iscritte al fair value al 30 giugno 2026, per livello gerarchico di valutazione del fair value.

IN MIGLIAIA DI EURO	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3
ATTIVITÀ VALUTATE AL FAIR VALUE			
Strumenti finanziari derivati:			
- di cui attività finanziarie			
- di cui altri crediti		4.393	
Partecipazioni in altre imprese			16
Totale attività		4.393	16
PASSIVITÀ VALUTATE AL FAIR VALUE			
Strumenti finanziari derivati:			
- di cui passività finanziarie			
- di cui altri debiti		(2.156)	
Passività finanziarie al Fair Value rilevato a C.E.			
Totale passività		(2.156)	
Totale generale		2.237	16

La seguente tabella evidenzia le variazioni intervenute nel Livello 2 e nel Livello 3 nel corso del primo semestre 2026.

IN MIGLIAIA DI EURO	LIVELLO 2	LIVELLO 3
Saldo al 31 dicembre 2025	(4.908)	16
Utili e (perdite) rilevati a conto economico		
Utili e (perdite) rilevati a conto economico complessivo	7.145	
Saldo al 30 giugno 2026	2.237	16

Passività finanziarie per diritti d'uso

€/000 20.646

Come richiesto dall'applicazione del principio contabile IFRS 16 i debiti finanziari per diritti d'uso includono sia le passività per leasing finanziario che i canoni a scadere dei contratti di leasing operativo.

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 31 DICEMBRE 2025			VARIAZIONE		
	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE	CORRENTI	NON CORRENTI	TOTALE
Leasing operativi	7.180	13.339	20.519	6.988	11.146	18.134	192	2.193	2.385
Leasing finanziari	127	-	127	787	-	787	(660)	0	(660)
Totale	7.307	13.339	20.646	7.775	11.146	18.921	(468)	2.193	1.725

Le passività per leasing operativi includono debiti verso le controllanti Immsi ed Omniaholding per €/000 5.275 (€/000 3.826 parte non corrente).

I debiti per leasing finanziario risultano pari a €/000 127 (valore nominale di €/000 127) e si riferiscono a un contratto di Sale&Lease back su un impianto produttivo della Capogruppo concesso da Albaleasing. Il finanziamento scadrà ad agosto 2026 e prevede rimborsi trimestrali.

La seguente tabella mostra il piano dei rimborsi al 30 giugno 2026:

IN MIGLIAIA DI EURO					QUOTE CON SCADENZA NEL				
	VALORE CONTABILE AL 30.06.2026	QUOTE CON SCADENZA ENTRO I 12 MESI	QUOTE CON SCADENZA OLTRE I 12 MESI		2° SEM. 2027	2028	2029	2030	OLTRE
Passività fin. per diritti d'uso									
- di cui per leasing operativi	20.519	7.180	13.339		5.819	4.023	1.654	1.096	747
- di cui per leasing finanziari	127	127	-						
Totale	20.646	7.307	13.339		5.819	4.023	1.654	1.096	747

F) GESTIONE DEL RISCHIO FINANZIARIO

In questa sezione vengono descritti i rischi finanziari a cui è esposto il Gruppo e come questi potrebbero influenzare i risultati futuri.

36. Rischio credito

Il Gruppo considera la propria esposizione al rischio di credito essere la seguente:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025
Disponibilità bancarie	190.891	121.095
Assegni	433	
Crediti finanziari	16	16
Altri crediti	56.356	56.572
Crediti verso erario	27.713	26.699
Crediti commerciali	138.781	74.703
Totale	414.190	279.085

Il Gruppo monitora e gestisce il credito a livello centrale per mezzo di policy e linee guida formalizzate. Il portafoglio dei crediti commerciali non presenta concentrazioni di rischio di credito in relazione alla buona dispersione verso la rete dei nostri concessionari o distributori. In aggiunta la maggior parte dei crediti commerciali ha un profilo temporale di breve termine. Per ottimizzare la gestione, il Gruppo ha in essere con alcune primarie società di factoring programmi revolving di cessione pro-soluto dei crediti commerciali sia in Europa che negli Stati Uniti d'America.

37. Rischi finanziari

I rischi finanziari a cui il Gruppo è esposto sono il Rischio di Liquidità, il Rischio di Cambio, il Rischio di Tasso d'Interesse, il Rischio di Credito ed in misura più contenuta il Rischio commodities.

La gestione di tali rischi, al fine di ridurre i costi di gestione e le risorse dedicate, è centralizzata e le operazioni di tesoreria sono svolte nell'ambito di policy e linee guida formalizzate, valide per tutte le società del Gruppo.

Rischio di Liquidità e gestione dei capitali

Il rischio di liquidità deriva dall'eventualità che le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a coprire, nei tempi e nei modi dovuti, gli esborsi futuri generati da obbligazioni finanziarie e/o commerciali. Per far fronte a tale rischio i flussi di cassa e le necessità di linee di credito del Gruppo sono monitorati o gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie, oltre che di ottimizzare il profilo delle scadenze del debito.

Inoltre, la Capogruppo finanzia le temporanee necessità di cassa delle società del Gruppo attraverso l'erogazione diretta di finanziamenti a breve termine regolati a condizioni di mercato o per il tramite di garanzie. Tra la Capogruppo e le società europee è anche attivo un sistema di cash pooling zero balance che consente l'azzeramento quotidiano dei saldi attivi e passivi delle subsidiaries, con il risultato di avere una più efficace ed efficiente gestione della liquidità in area euro.

Al 30 giugno 2026 le più importanti fonti di finanziamento irrevocabili fino a scadenza concesse alla Capogruppo comprendono:

- un prestito obbligazionario da €/000 250.000 che scade nell'ottobre 2030;
- Schuldschein loan da €/000 89.437 con scadenza ultima febbraio 2029;
- una linea di credito revolving da €/000 200.000 che scade nel novembre 2027;
- Revolving Credit Facilities per complessivi €/000 72.500, con scadenza ultima gennaio 2029;
- finanziamenti per complessivi €/000 256.717 con scadenza ultima marzo 2040.

Al 30 giugno 2026 il Gruppo dispone di una liquidità pari a €/000 191.441 e ha a disposizione inutilizzate €/000 295.150 di linee di credito irrevocabili fino a scadenza e €/000 252.377 di linee di credito a revoca, come di seguito dettagliato:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025
Tasso variabile con scadenza entro un anno - irrevocabili fino a scadenza	12.500	12.500
Tasso variabile con scadenza oltre un anno - irrevocabili fino a scadenza	282.650	267.650
Tasso variabile con scadenza entro un anno - a revoca per cassa	252.377	245.063
Tasso variabile con scadenza entro un anno - a revoca per forme tecniche auto liquidanti		
Totale linee di credito non utilizzate	547.527	525.213

Rischio di cambio

Il Gruppo opera in un contesto internazionale in cui le transazioni sono condotte in valute diverse dall'euro e ciò lo espone al rischio derivante dalle fluttuazioni nei tassi di cambio. A tal scopo il Gruppo ha in essere una policy sulla gestione del rischio di cambio con l'obiettivo di neutralizzare i possibili effetti negativi delle variazioni dei tassi di cambio sul cash-flow aziendale. Tale policy prende in analisi:

- **il rischio di cambio transattivo:** la policy prevede la copertura integrale di tale rischio che deriva dalle differenze tra il cambio di registrazione in bilancio dei crediti o debiti in divisa e quello di registrazione del relativo incasso o pagamento. Per la copertura di tale tipologia di rischio di cambio si ricorre in primo luogo alla compensazione naturale dell'esposizione (netting tra vendite ed acquisti nella stessa divisa estera) e, se necessario, alla sottoscrizione di contratti derivati di vendita o acquisto a termine di divisa estera oltre che ad anticipi di crediti denominati in divisa estera;
- **il rischio di cambio traslativo:** deriva dalla conversione in euro di bilanci di società controllate redatti in valute diverse dall'euro effettuata in fase di consolidamento. La policy adottata dal Gruppo non impone la copertura di tale tipo di esposizione;
- **il rischio di cambio economico:** deriva da variazioni di redditività aziendale rispetto a quanto pianificato annualmente nel budget economico sulla base di un cambio di riferimento (il c.d. "cambio di budget") e viene coperto mediante il ricorso a contratti derivati. Le poste oggetto di queste operazioni di copertura sono, quindi, rappresentate dai costi e ricavi in divisa estera previsti dal budget delle vendite e degli acquisti dell'anno. Il totale dei costi e ricavi previsti viene mensilizzato e le relative coperture vengono posizionate esattamente sulla data media ponderata di manifestazione economica ricalcolata in base a criteri storici. La manifestazione economica dei crediti e debiti futuri avverrà dunque nel corso dell'anno di budget.

Coperture di flussi di cassa

Al 30 giugno 2026 risultano in essere le seguenti operazioni di acquisto e vendita a termine (contabilizzate in base alla data di regolamento) rispettivamente su debiti e crediti già iscritti a copertura del rischio di cambio transattivo:

SOCIETÀ	SEGNO OPERAZIONE	DIVISA	IMPORTO IN DIVISA	CONTROVALORE IN VALUTA LOCALE (A CAMBIO A TERMINE)	SCADENZA MEDIA
			IN MIGLIAIA	IN MIGLIAIA	
Piaggio & C.	Acquisto	CNY	160.000	20.037	08/08/2026
Piaggio & C.	Acquisto	INR	632.000	5.641	08/08/2026
Piaggio & C.	Acquisto	JPY	300.000	1.625	08/07/2026
Piaggio & C.	Acquisto	SEK	8.500	783	16/07/2026
Piaggio & C.	Acquisto	USD	53.700	45.737	15/08/2026
Piaggio & C.	Vendita	CAD	4.050	2.520	07/08/2026
Piaggio & C.	Vendita	CNY	21.500	2.734	08/07/2026
Piaggio & C.	Vendita	JPY	270.000	1.464	09/08/2026
Piaggio & C.	Vendita	USD	38.750	33.070	26/08/2026
Piaggio & C.	Vendita	VND	175.000.000	5.573	28/04/2027
Piaggio Vietnam	Vendita	USD	68.224	1.806.836.261	12/09/2026
Piaggio Vespa BV	Vendita	VND	101.433.887	3.226	28/04/2027
Piaggio Indonesia	Acquisto	USD	23.605	415.981.696	15/08/2026
Piaggio Vehicles Private Limited	Vendita	USD	1.600	152.976	31/07/2026

Al 30 giugno 2026 risultano in essere sul Gruppo le seguenti operazioni di copertura sul rischio di cambio economico:

SOCIETÀ	SEGNO OPERAZIONE	DIVISA	IMPORTO IN DIVISA	CONTROVALORE IN VALUTA LOCALE (A CAMBIO A TERMINE)	SCADENZA MEDIA
			IN MIGLIAIA	IN MIGLIAIA	
Piaggio & C.	Acquisto	INR	4.332.000	39.456	24/07/2027
Piaggio & C.	Acquisto	CNY	410.000	50.171	06/03/2027
Piaggio & C.	Acquisto	USD	36.000	30.591	27/02/2027
Piaggio & C.	Vendita	USD	35.000	30.298	24/11/2026

Alle sole coperture sul rischio di cambio economico viene applicato il principio contabile del cash flow hedge con imputazione della porzione efficace degli utili e delle perdite in una apposita riserva di Patrimonio Netto. La determinazione del Fair Value avviene basandosi su quotazioni di mercato fornite dai principali trader.

Al 30 giugno 2026 il fair value complessivo degli strumenti di copertura sul rischio di cambio economico contabilizzati secondo il principio dell'hedge accounting è positivo per €/000 2.344. Nel corso del primo semestre 2026 sono stati rilevati utili nel prospetto delle altre componenti del Conto Economico Complessivo per €/000 4.797 e sono stati riclassificati utili dalle altre componenti del Conto Economico Complessivo all'utile/perdita di esercizio per €/000 2.704.

Di seguito viene evidenziato il saldo netto dei cash flow manifestatosi nel corso del primo semestre 2026 per le principali divise:

IN MILIONI DI EURO	CASH FLOW 1° SEMESTRE 2026
Dollaro Canadese	4,7
Sterlina Inglese	12,5
Corona Svedese	(0,8)
Yen Giapponese	(9,5)
Dollaro USA	46,3
Rupia Indiana	(2,7)
Yuan Cinese ²²	(44,4)
Dong Vietnamita	(61,2)
Dollaro Singapore	(1,6)
Peso Filippino	2,3
Rupia Indonesiana	30,5
Totale cash flow in divisa estera	(23,9)

In considerazione di quanto sopra esposto, un ipotetico apprezzamento/deprezzamento del 3% dell'euro avrebbe generato, rispettivamente, potenziali perdite per €/000 3.437 e utili per €/000 3.649.

Rischio di Tasso d'Interesse

Tale rischio scaturisce dalla variabilità dei tassi d'interesse e dall'impatto che questa può avere sui flussi di cassa futuri derivanti da attività e passività finanziarie a tasso variabile. Il Gruppo misura e controlla regolarmente la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse secondo quanto stabilito dalle proprie politiche gestionali, con l'obiettivo di ridurre l'oscillazione degli oneri finanziari contenendo il rischio di un potenziale rialzo dei tassi di interesse. Tale obiettivo è perseguito sia attraverso un adeguato mix tra esposizione a tasso fisso e a tasso variabile, sia attraverso l'utilizzo di strumenti derivati, principalmente Interest Rate Swap e Cross Currency Swap.

²² Flusso regolato parzialmente in dollari USA.

Al 30 giugno 2026 risultano in essere i seguenti derivati con finalità di copertura:

Derivati a copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge)

- Interest Rate Swap a copertura del finanziamento a tasso variabile per nominali €/000 24.000 concesso da Banca Nazionale del Lavoro. Lo strumento ha come obiettivo la gestione e mitigazione dell'esposizione al rischio di tasso d'interesse; dal punto di vista contabile lo strumento è contabilizzato con il principio del cash flow hedge con accantonamento degli utili/perdite derivanti dalla valorizzazione a fair value in apposita riserva di Patrimonio Netto; al 30 giugno 2026 il fair value dello strumento è negativo per €/000 12; la sensitivity analysis sullo strumento, ipotizzando uno shift della curva dei tassi variabili dell'1% in aumento e in riduzione, evidenzia un potenziale impatto a Patrimonio Netto, al netto del relativo effetto fiscale, pari rispettivamente a €/000 -11 e €/000 +66.

Rischio di prezzo delle commodities

Tale rischio scaturisce dalla possibilità che si verifichino variazioni di redditività aziendale in funzione delle oscillazioni del prezzo delle materie prime (nello specifico platino, palladio, rodio, alluminio e gas). L'obiettivo perseguito dal Gruppo è quindi quello di neutralizzare tali possibili variazioni avverse derivanti da transazioni future altamente probabili compensandole con le opposte variazioni legate allo strumento di copertura.

A questa tipologia di coperture viene applicato il principio contabile del cash flow hedge con imputazione della porzione efficace degli utili e delle perdite in una apposita riserva di Patrimonio Netto. La determinazione del Fair Value avviene basandosi su quotazioni di mercato fornite dai principali trader.

Al 30 giugno 2026 il fair value complessivo degli strumenti di copertura sul rischio di prezzo materie prime contabilizzato secondo il principio dell'hedge accounting è negativo per €/000 96. Nel corso del primo semestre 2026 sono stati rilevati utili nel prospetto delle altre componenti del Conto Economico Complessivo per €/000 160 e sono state riclassificate perdite dalle altre componenti del Conto Economico Complessivo all'utile/perdita di esercizio per €/000 155.

IN MIGLIAIA DI EURO	FAIR VALUE
PIAGGIO & C. S.P.A.	
Interest Rate Swap	(12)
Coperture Commodities	(96)

G) INFORMAZIONI SUL PATRIMONIO NETTO

38. Capitale Sociale e riserve

€/000 431.956

Per la composizione del Patrimonio Netto si rimanda al Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato. Di seguito si commentano alcune delle poste più rilevanti.

Capitale sociale

€/000 207.614

A seguito dell'annullamento di n. 2.334.007 azioni proprie senza valore nominale di titolarità della Società, deliberato dall'Assemblea dei soci in sede straordinaria tenutasi il 15 aprile 2026, il capitale sociale di euro 207.613.944,37, invariato rispetto al 31 dicembre 2025, risulta diviso in numero 352.298.042 azioni.

La struttura del capitale sociale di Piaggio & C., pari a € 207.613.944,37, interamente sottoscritto e versato, è riportata nella seguente tabella:

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE AL 30 GIUGNO 2026

	N° AZIONI	% RISPETTO AL CAPITALE SOCIALE	MERCATO QUOTAZIONE	DIRITTI E OBBLIGHI
Azioni ordinarie	352.298.042	100%	MTA	Diritto di voto nelle Assemblee Ordinarie e Straordinarie della Società

Le azioni della Società sono prive di valore nominale, indivisibili, nominative ed immesse in regime di dematerializzazione nel sistema di gestione accentrata di Monte Titoli S.p.A..

Alla data del presente bilancio non risultano emessi altri strumenti finanziari che attribuiscono il diritto di sottoscrivere azioni di nuova emissione, né sono in essere piani di incentivazione a base azionaria che comportino aumenti anche gratuiti del capitale sociale.

Azioni proprie

€/000 (854)

L'Assemblea dei soci tenutasi il 15 aprile 2026 ha deliberato l'annullamento di n. 2.334.007 azioni proprie senza valore nominale di titolarità della Società. Inoltre, nel corso dell'esercizio sono state acquistate n. 623.091 azioni proprie. Pertanto, al 30 giugno 2026 Piaggio & C. detiene n. 525.245 azioni proprie, equivalenti allo 0,1491% delle azioni emesse.

AZIONI IN CIRCOLAZIONE E AZIONI PROPRIE

N. AZIONI	2026	2025
Situazione al 1° gennaio		
Numero azioni	354.632.049	354.632.049
Di cui azioni proprie in portafoglio	2.236.161	1.036.661
Di cui azioni in circolazione	352.395.888	353.595.388
Movimenti del periodo		
Annullamento azioni proprie	(2.334.007)	
Acquisto azioni proprie	623.091	1.199.500
Situazione al 30 giugno 2026 ed al 31 dicembre 2025		
Numero azioni	352.298.042	354.632.049
Di cui azioni proprie in portafoglio	525.245	2.236.161
Di cui azioni in circolazione	351.772.797	352.395.888

Riserva sovrapprezzo azioni

€/000 7.171

La riserva sovrapprezzo azioni al 30 giugno 2026 risulta invariata rispetto al 31 dicembre 2025.

Riserva legale

€/000 41.523

La riserva legale al 30 giugno 2026 risulta incrementata di €/000 944 a seguito della destinazione del risultato dello scorso esercizio.

Riserva fair value strumenti finanziari

€/000 2.193

La riserva fair value strumenti finanziari si riferisce agli effetti della contabilizzazione del cash flow hedge attuato su divise estere, interessi e specifiche operazioni commerciali. Tali operazioni sono ampiamente descritte nel commento agli strumenti finanziari al quale si rimanda.

Dividendi

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Piaggio & C. S.p.A. tenutasi il 15 aprile 2026 ha deliberato di non distribuire un saldo sul dividendo (in aggiunta all'acconto di 4 centesimi di euro pagato il 24 settembre 2025, data stacco cedola 23 settembre 2025). Pertanto, il dividendo totale dell'esercizio 2025 è stato pari a complessivi euro 14.100.515,52.

Riserve di risultato

€/000 231.545

Capitale e riserve di pertinenza di azionisti di minoranza

€/000 (159)

I valori di fine periodo si riferiscono agli azionisti di minoranza nella società Aprilia Brasil Industria de Motociclos S.A.

39. Altri componenti di Conto Economico Complessivo

€/000 6.226

Il valore è così composto:

	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI	RISERVA DI CONVERSIO- NE GRUPPO	RISERVA DI RISULTATO	TOTALE GRUPPO	CAPITALE E RISERVE ATTRIBUIBILI AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	TOTALE ALTRI COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO
IN MIGLIAIA DI EURO						
Al 30 giugno 2026						
Voci che non potranno essere riclassificate a conto economico						
Rideterminazione dei piani a benefici definiti			186	186		186
Totale	0	0	186	186	0	186
Voci che potranno essere riclassificate a conto economico						
Totale utili (perdite) di conversione		(24)		(24)	(13)	(37)
Quota di componenti del Conto Economico Complessivo delle società partecipate valutate con il metodo del Patrimonio Netto		284		284		284
Totale utili (perdite) sugli strumenti di copertura finanziari "cash flow hedge"	5.793			5.793		5.793
Totale	5.793	260	0	6.053	(13)	6.040
Altri componenti di Conto Economico Complessivo	5.793	260	186	6.239	(13)	6.226
Al 30 giugno 2025						
Voci che non potranno essere riclassificate a conto economico						
Rideterminazione dei piani a benefici definiti			(115)	(115)		(115)
Totale	0	0	(115)	(115)	0	(115)
Voci che potranno essere riclassificate a conto economico						
Totale utili (perdite) di conversione		(13.873)		(13.873)		(13.873)
Quota di componenti del Conto Economico Complessivo delle società partecipate valutate con il metodo del Patrimonio Netto		(669)		(669)		(669)
Totale utili (perdite) sugli strumenti di copertura finanziari "cash flow hedge"	(7.732)			(7.732)		(7.732)
Totale	(7.732)	(14.542)	0	(22.274)	0	(22.274)
Altri componenti di Conto Economico Complessivo	(7.732)	(14.542)	(115)	(22.389)	0	(22.389)

L'effetto fiscale relativo agli altri componenti di Conto Economico Complessivo è così composto:

IN MIGLIAIA DI EURO	AL 30 GIUGNO 2026			AL 30 GIUGNO 2025		
	VALORE LORDO	(ONERE)/ BENEFICIO FISCALE	VALORE NETTO	VALORE LORDO	(ONERE)/ BENEFICIO FISCALE	VALORE NETTO
Rideterminazione dei piani a benefici definiti	179	7	186	(117)	2	(115)
Totale utili (perdite) di conversione	(37)		(37)	(13.873)		(13.873)
Quota di componenti del Conto Economico Complessivo delle società partecipate valutate con il metodo del Patrimonio Netto	284		284	(669)		(669)
Totale utili (perdite) sugli strumenti di copertura finanziari "cash flow hedge"	7.617	(1.824)	5.793	(10.174)	2.442	(7.732)
Altri componenti di Conto Economico Complessivo	8.043	(1.817)	6.226	(24.833)	2.444	(22.389)

H) ALTRE INFORMAZIONI

40. Piani di incentivazione a base azionaria

Al 30 giugno 2026 non risultano in essere piani di incentivazione basati sull'assegnazione di strumenti finanziari.

41. Informativa sulle parti correlate

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2026 verso le società controllanti, controllate e collegate, sono relativi a cessioni di beni o di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo.

Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6064293, sono presentate nelle note del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

La procedura per le operazioni con parti correlate, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche, approvata dal Consiglio in data 29 luglio 2025, è consultabile sul sito istituzionale dell'Emittente www.piaggiogroup.com, nella sezione Governance.

Rapporti intercorsi con le Controllanti

Piaggio & C. S.p.A. è controllata dalle seguenti società:

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	TIPOLOGIA	% DI POSSESSO	
			AL 30 GIUGNO 2026	AL 31 DICEMBRE 2025
Immsi S.p.A.	Mantova - Italia	Controllante diretta	50,9025	50,5675
Omniaholding S.p.A.	Mantova - Italia	Controllante finale	0,1277	0,1269

Piaggio & C. S.p.A. è soggetta ad attività di direzione e coordinamento di Immsi S.p.A. ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile. Nel corso del periodo tale direzione e coordinamento si è esplicitata nella definizione delle modalità e delle tempistiche per la redazione del Budget e in generale del piano industriale delle società del Gruppo, nonché delle analisi consuntive gestionali a supporto dell'attività di controllo di gestione.

Si segnala infine che nel 2025, per un ulteriore triennio, la Capogruppo²³ ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è la Immsi S.p.A. e di cui fanno parte altre società del Gruppo Immsi. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale di periodo o computata in diminuzione del reddito complessivo dei periodi di imposta successivi, secondo le modalità di cui all'art. 84, sulla base del criterio stabilito dall'accordo di consolidamento.

Inoltre, per effetto della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale, le società possono conferire, ai sensi dell'art. 96 del D.p.r. 917/86, l'eccedenza di interessi passivi resasi indeducibile in capo ad una di esse affinché, fino a concorrenza dell'eccedenza di Reddito Operativo Lordo (i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo.

²³ Hanno aderito al Consolidato Fiscale Nazionale la cui consolidante è la Immsi S.p.A. anche Aprilia Racing e Piaggio Concept Store Mantova.

Si riportano di seguito i contratti di locazione in essere con le controllanti, tutti sottoscritti a normali condizioni di mercato:

- Piaggio & C. S.p.A. ha in essere due contratti di locazione di uffici con IMMSI, uno per l'immobile di Via Broletto 13 a Milano e l'altro per l'immobile di Via Abruzzi 25 a Roma. Parte dell'immobile di Via Broletto 13 a Milano viene sublocato da Piaggio & C. S.p.A. a Piaggio Concept Store Mantova Srl;
- Piaggio & C. S.p.A. ha in essere un contratto di locazione di uffici di proprietà di Omniaholding S.p.A. siti in Piazza Vilfredo Pareto 1 a Mantova;
- Piaggio Concept Store Mantova Srl ha in essere un contratto di locazione degli spazi commerciali e dell'officina con Omniaholding S.p.A. siti in Piazza Vilfredo Pareto 1 a Mantova.

Si attesta, ai sensi dell'art. 2.6.2. comma 13 del Regolamento dei Mercati Organizzati e Gestiti da Borsa Italiana S.p.A., l'esistenza delle condizioni di cui all'articolo 37 del Regolamento Consob n. 16191/2007.

[Rapporti intercorsi tra le società del Gruppo Piaggio](#)

I principali rapporti intercompany tra le società controllate, elisi nel processo di consolidamento, si riferiscono alle seguenti transazioni:

[Piaggio & C. S.p.A.](#)

- vende veicoli, ricambi ed accessori da commercializzare sui rispettivi mercati di competenza a:
 - Piaggio Hrvatska
 - Piaggio Hellas
 - Piaggio Group Americas
 - Piaggio Vehicles Private Limited
 - Piaggio Vietnam
 - Piaggio Concept Store Mantova
 - Foshan Piaggio Vehicles Technology R&D
 - Piaggio Asia Pacific
 - Piaggio Group Japan
 - PT Piaggio Indonesia
 - Piaggio Philippines Corporation
- vende componenti a:
 - Piaggio Vehicles Private Limited
 - Piaggio Vietnam
 - Aprilia Racing
- fornisce materiale promozionale a:
 - Piaggio France
 - PT Piaggio Indonesia
 - Piaggio España
 - Piaggio Limited
 - Piaggio Deutschland
- concede in licenza il diritto di utilizzo di brand e know how tecnologico a:
 - Piaggio Vehicles Private Limited
 - Piaggio Vietnam
 - Aprilia Racing
 - PT Piaggio Indonesia
 - PT Piaggio Indonesia Industrial
- fornisce servizi di supporto per l'industrializzazione di scooter e motori a:
 - Piaggio Vehicles Private Limited
 - Piaggio Vietnam

- affitta parte di un immobile di proprietà a:
 - Aprilia Racing
- subloca parte di un immobile in affitto a:
 - Piaggio Concept Store Mantova
- ha in essere contratti di cash-pooling con:
 - Piaggio France
 - Piaggio Deutschland
 - Piaggio España
 - Piaggio Vespa
 - Aprilia Racing
 - Piaggio Concept Store Mantova
- ha in essere contratti di finanziamento con:
 - Aprilia Racing
 - Nacional Motor
- fornisce servizi di supporto in ambito staff alle altre società del Gruppo;
- rilascia garanzie personali nell'interesse di società controllate del Gruppo a supporto di propri finanziamenti a medio termine.

[Piaggio Vietnam](#) vende veicoli, ricambi ed accessori, in alcuni casi prodotti dalla stessa, alle seguenti società per la loro successiva commercializzazione sui rispettivi mercati di competenza:

- PT Piaggio Indonesia
- Piaggio Group Japan
- Piaggio & C. S.p.A.
- Foshan Piaggio Vehicles Technology R&D
- Piaggio Asia Pacific
- Piaggio Philippines Corporation

Vende inoltre veicoli CKD a PT Piaggio Indonesia Industrial che li assembla nel proprio stabilimento per poi essere commercializzati da PT Piaggio Indonesia.

[Piaggio Vehicles Private Limited](#) vende a Piaggio & C. S.p.A. ed a Piaggio Group Americas sia veicoli, ricambi ed accessori, da commercializzare sui propri mercati di competenza, nonchè a Piaggio & C. S.p.A. componenti e motori da impiegare nella propria attività manifatturiera.

[Piaggio Vehicles Private Limited](#) e [Piaggio Vietnam](#) si scambiano reciprocamente materiali e componenti da impiegare nella propria attività manifatturiera.

[Piaggio Hrvatska](#), [Piaggio Hellas](#), [Piaggio Group Americas](#), [Piaggio Vietnam](#)

- effettuano la distribuzione di veicoli, ricambi ed accessori acquistati da Piaggio & C. S.p.A. sui rispettivi mercati di competenza.

[Piaggio Asia Pacific](#), [PT Piaggio Indonesia](#), [Piaggio Group Japan](#), [Piaggio Philippines Corporation](#)

- effettuano la distribuzione di veicoli, ricambi ed accessori acquistati da Piaggio & C. S.p.A. e Piaggio Vietnam sui mercati dell'area asiatica in cui il Gruppo non è presente con proprie società.

[Foshan Piaggio Vehicles Technology R&D](#) fornisce a:

- Piaggio & C. S.p.A.:
 - un servizio di progettazione/sviluppo di componenti e veicoli;
 - un servizio di scouting di fornitori locali;
 - un servizio di distribuzione di veicoli, ricambi ed accessori sul proprio mercato di competenza.
- Piaggio Vehicles Private Limited:
 - un servizio di scouting di fornitori locali;

– Piaggio Vietnam:

- un servizio di scouting di fornitori locali;
- un servizio di distribuzione di veicoli, ricambi ed accessori sul proprio mercato di competenza.

[Piaggio France](#), [Piaggio Deutschland](#), [Piaggio Limited](#), [Piaggio España](#) e [Piaggio Vespa](#) forniscono a Piaggio & C. S.p.A.:

- un servizio di promozione delle vendite e di supporto post-vendita sui rispettivi mercati di competenza.

[Piaggio Advanced Design Center](#) fornisce a Piaggio & C. S.p.A.:

- un servizio di ricerca/progettazione/sviluppo di veicoli e componenti.

[Piaggio Fast Forward](#) fornisce a Piaggio & C. S.p.A.:

- un servizio di ricerca/progettazione/sviluppo;
- alcuni componenti da impiegare nella propria attività manifatturiera.

[Aprilia Racing](#) fornisce a Piaggio & C. S.p.A.:

- un servizio di gestione e organizzazione della squadra corse e promozione dei marchi commerciali (di proprietà di Piaggio & C. S.p.A.).

[Piaggio España](#) fornisce a Nacional Motor:

- un servizio amministrativo-contabile.

[PT Piaggio Indonesia Industrial](#) vende a PT Piaggio Indonesia:

- veicoli, ricambi ed accessori, prodotti dalla stessa, per la loro successiva commercializzazione sui rispettivi mercati di competenza.

In funzione della politica di mobilità internazionale dei dipendenti attuata dal Gruppo, le società che hanno in carico i dipendenti trasferiti in altre consociate rifatturano i costi dei suddetti dipendenti alle società che beneficiano della loro prestazione lavorativa.

Rapporti intercorsi tra le società del Gruppo Piaggio e la JV Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd

I principali rapporti intercompany tra le società controllate e la JV Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd, si riferiscono alle seguenti transazioni:

[Piaggio & C. S.p.A.](#)

- concede in licenza il diritto di utilizzo di brand e know how tecnologico a Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd.

[Foshan Piaggio Vehicles Technology R&D](#)

- fornisce servizi di consulenza a Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd.

[Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd](#)

- vende veicoli, ricambi ed accessori, in alcuni casi prodotti dalla stessa, alle seguenti società per la loro successiva commercializzazione sui rispettivi mercati di competenza:
 - Piaggio Vietnam
 - Piaggio & C. S.p.A.
 - Piaggio Group Japan.

La tabella seguente fornisce una sintesi dei rapporti sopra descritti, nonché dei rapporti patrimoniali ed economici verso le società controllanti, joint venture e società collegate in essere al 30 giugno 2026 ed intrattenuti nel corso del periodo, nonché della loro incidenza complessiva sulle rispettive voci di bilancio.

AL 30 GIUGNO 2026	FONDAZIONE PIAGGIO	IMMSI	IMMSI AUDIT	IS MOLAS	OMNIAHOL- DING	PONTECH - PONTEDERA & TECNOLO- GIA	ZONGSHEN PIAGGIO FOSHAN	INTERMA- RINE	TOTALE	INCIDENZA % SU VOCE BILANCIO
IN MIGLIAIA DI EURO										
Rapporti economici										
Costo per materiali							7.164		7.164	1,43%
Costi per servizi e godimento beni di terzi		190	400	123	23		394		1.130	0,84%
Altri proventi operativi	1	25	12	26			183	249	496	0,62%
Altri costi operativi			3						3	0,03%
Risultato partecipazioni						13	(341)		(328)	109,70%
Oneri finanziari		126			11				137	0,53%
Imposte		427							427	2,20%
Rapporti patrimoniali										
Crediti commerciali correnti		12		5			421	79	517	0,37%
Altri crediti correnti		3.096	14	54			2	9	3.175	8,86%
Passività fin. per diritti d'uso > 12 mesi		2.925			901				3.826	28,68%
Passività fin. per diritti d'uso < 12 mesi		1.262			187				1.449	19,83%
Debiti commerciali correnti	42	43		37	3		7.683		7.808	1,22%
Altri debiti correnti		447	20						467	0,60%

42. Vertenze

La Canadian Scooter Corp. (CSC), distributore esclusivo di Piaggio per il Canada, ha convenuto nell'agosto 2009 dinanzi al Tribunale di Toronto (Canada) Piaggio & C. S.p.A., Piaggio Group Americas Inc. e Nacional Motor S.A. per ottenere il risarcimento dei danni subiti per effetto della presunta violazione delle norme stabilite dalla legge canadese in materia di franchising (c.d. Arthur Wishart Act). La vicenda processuale è al momento sospesa per inattività della controparte. Piaggio ha valutato la possibilità di presentare un'istanza per ottenere un "ordine di dismissione" della causa per inattività di controparte, tuttavia ha ritenuto al momento di non voler procedere in quanto i costi sono superiori agli eventuali benefici.

Da Lio S.p.A., con atto di citazione notificato il 15 aprile 2009, ha convenuto in giudizio la Società davanti al Tribunale di Pisa, per ottenere il risarcimento di presunti danni subiti a vario titolo per effetto della risoluzione dei rapporti di fornitura. La Società si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto di tutte le domande avversarie. Da Lio ha chiesto e ottenuto la riunione del giudizio con quello di opposizione al decreto ingiuntivo emesso a favore di Piaggio per la restituzione degli stampi trattenuti dal fornitore al termine del rapporto. I giudizi sono stati quindi riuniti e con ordinanza ex art. 186ter c.p.c. datata 7 giugno 2011 Piaggio è stata condannata al pagamento di un importo di euro 109.586,60, oltre interessi, relativo alle somme non contestate. Nel corso del 2012 sono state escusse le prove testimoniali seguite da una consulenza tecnica d'ufficio ("CTU"), disposta su richiesta da Da Lio, per quantificare l'ammontare degli interessi pretesi da Da Lio ed il valore dei materiali in magazzino. Dopo aver invitato le parti a precisare le conclusioni e a depositare i rispettivi scritti finali, il Tribunale di Pisa ha condannato Piaggio al pagamento di un importo complessivo di circa euro 7.600.000 e alla pubblicazione del dispositivo della sentenza su due quotidiani nazionali e due riviste specializzate. Piaggio, supportata dall'opinione dei legali incaricati della difesa in grado di appello, che hanno evidenziato i molteplici motivi di impugnazione della sentenza e il pieno fondamento delle ragioni della Società, ha presentato ricorso dinanzi alla Corte d'Appello di Firenze, chiedendo la riforma della sentenza, nonché la sospensione della sua efficacia esecutiva. In data 21 ottobre 2020, la Corte d'Appello di Firenze ha accolto parzialmente l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza avanzata da Piaggio, sino all'importo di euro 2.670.210,26, rigettandola nel resto e confermando l'efficacia esecutiva della sentenza per le somme ulteriori. La Corte d'Appello ha disposto lo scambio delle note scritte contenenti istanze e conclusioni delle Parti in luogo della prima udienza fissata per il 9 giugno

2021. La causa è stata rinviata alla successiva udienza dell'8 giugno 2022 per la precisazione delle conclusioni, quando la Corte ha trattenuto la causa in decisione, assegnando alle parti termine per il deposito degli scritti difensivi finali. In data 28 novembre 2022 la Corte d'appello di Firenze ha parzialmente accolto i motivi d'appello principale (ie di Piaggio) e incidentale (ie di Da Lio) e, per l'effetto, (i) ridotto la condanna di Piaggio al pagamento del minor importo di circa Euro 3 milioni quanto alla voce "interessi moratori e penali sulle fatture pagate in ritardo" rispetto al precedente importo di circa Euro 4,3 milioni (fatte salve le altre voci di condanna); (ii) dichiarato che la somma dovuta da Piaggio per fatture non pagate ammonta a circa Euro 0,36 milioni e (iii) dichiarato che (solo) sulle somme dovute da Piaggio a titolo di penale per fatture pagate in ritardo sono da calcolarsi gli interessi legali con decorrenza dalla domanda giudiziale anziché dalla sentenza. Piaggio ha provveduto, in data 14 marzo 2023, all'impugnazione della sentenza avanti la Corte di Cassazione, a cui ha fatto seguito il controricorso con ricorso incidentale di Da Lio. La Corte di Cassazione ha fissato udienza in data 26 febbraio 2026 e ha poi emesso sentenza in data 16 marzo 2026 con cui ha (i) rigettato i motivi di ricorso di Piaggio (ii) accolto il secondo motivo di ricorso incidentale di Da Lio, rinviando la causa alla Corte d'appello. Da Lio ha quindi riassunto il giudizio avanti la Corte d'appello di Firenze con atto di citazione in riassunzione notificato in data 8 giugno 2026. L'udienza indicata in atti è fissata al 28 ottobre 2026, con termine di costituzione per Piaggio all'8 ottobre 2026.

Nel giugno 2011 Elma Srl, concessionario Piaggio dal 1995, ha promosso nei confronti della Società due distinti giudizi, richiedendo il pagamento di circa 2 milioni di euro per asserita violazione dell'esclusiva che gli sarebbe stata assicurata da Piaggio sul territorio di Roma e di ulteriori 5 milioni di euro a titolo di danni patiti per l'asserito inadempimento e abuso di dipendenza economica da parte della Società. Piaggio si è costituita nei procedimenti instaurati da Elma, contestando integralmente le pretese di quest'ultima e richiedendo la condanna di questa al pagamento dei propri crediti ancora insoluti per circa euro 966.000.

Il Giudice, rigettando ogni domanda avanzata da Elma, ha condannato quest'ultima a pagare in favore di Piaggio la somma di €966.787,95 oltre interessi di mora, sotto deduzione della somma di €419.874,14, già incassati da Piaggio mediante escussione della garanzia fideiussoria. Piaggio ha corrisposto ad Elma (ponendoli in compensazione) la somma di €58.313,42 oltre interessi come per legge. In data 14 gennaio 2020 Piaggio ha presentato istanza di fallimento nei confronti di Elma in relazione alle somme da ricevere, mentre in data 15 gennaio 2020 Elma ha presentato ricorso presso la Corte d'Appello di Firenze avverso la già menzionata sentenza. Con sentenza in data 28 febbraio 2023, la Corte d'Appello di Firenze ha rigettato integralmente l'appello di Elma e confermato la sentenza di primo grado; Elma non ha proposto ricorso per Cassazione.

In relazione ai medesimi fatti, Elma ha citato, innanzi al Tribunale di Roma, anche un ex dirigente della Società per ottenere anche da quest'ultimo il risarcimento dei danni asseritamente subiti: Piaggio si è costituita spontaneamente nel procedimento in oggetto richiedendo, tra l'altro, la riunione con le cause pendenti, al tempo, innanzi al Tribunale di Pisa. Il Giudice ha ammesso una CTU contabile richiesta da Elma, seppure con oggetto molto più limitato rispetto all'istanza. Con sentenza del 3 giugno 2019, il Tribunale di Roma ha rigettato la domanda avanzata da Elma S.r.l. condannandola altresì al pagamento delle spese di CTU, compensando le spese di lite. Elma ha presentato ricorso dinanzi alla Corte d'Appello di Roma citando Piaggio all'udienza del 15 aprile 2020, differita al 31 marzo 2021 e nuovamente differita al 6 aprile 2021. Il Collegio ha rigettato, allo stato, la richiesta di annullamento della CTU svoltasi in primo grado, formulata da Elma, ritenendo tale decisione strettamente connessa all'esame dell'appello nel merito, rinviando dunque la causa all'udienza del 16 marzo 2026, poi posticipata al 17 novembre 2026, per la precisazione delle conclusioni.

La società TAIZHOU ZHONGNENG ha citato Piaggio davanti al Tribunale di Torino, richiedendo l'annullamento della frazione italiana del marchio tridimensionale registrato in Italia a protezione della forma della Vespa, nonché una pronuncia che escluda la configurabilità della contraffazione del marchio tridimensionale rispetto ai modelli di scooter sequestrati dalla Guardia di Finanza su istanza di Piaggio in occasione dell'EICMA 2013, oltre al risarcimento dei danni. Alla prima udienza di comparizione delle parti (5 febbraio 2015), il Giudice ha disposto una CTU volta all'accertamento della validità del marchio tridimensionale Vespa e della contraffazione o meno dello stesso da parte dei modelli di scooter Znen, fissando per il 3 febbraio 2016 l'udienza per la discussione della perizia, a valle della quale, ritenendo conclusa la fase istruttoria, ha fissato l'udienza di precisazione delle conclusioni per il 26 ottobre 2016. Con sentenza del 6 aprile 2017 il Tribunale di Torino ha dichiarato la piena validità del marchio tridimensionale Vespa di Piaggio e la contraffazione dello stesso da parte dello scooter "VES" di Znen. Il Tribunale di Torino ha, inoltre, riconosciuto la tutela della Vespa ai sensi del diritto d'autore, confermando il carattere creativo e il valore artistico propri della sua forma, così dichiarando che lo scooter "VES" di Znen costituisce violazione del diritto d'autore di Piaggio. La controparte ha impugnato la sentenza presso la Corte d'Appello di Torino, dove il 24 gennaio 2018 si è celebrata la prima udienza. La causa è stata rinviata all'udienza del 13 giugno 2018 per la precisazione delle conclusioni, all'esito della quale sono state scambiate le comparse e le memorie di replica. La Corte d'Appello di Torino ha infine respinto il ricorso di Zhongneng con sentenza pubblicata il 16 aprile 2019. La controparte ha promosso ricorso per Cassazione in cui Piaggio si è costituita in data 5 settembre 2019. A valle dell'udienza, in seduta pubblica, del 17 ottobre 2023, la Corte di Cassazione, con sentenza pubblicata il 29 novembre 2023, ha confermato la tutela del diritto d'autore sulla forma della Vespa e, per quanto

concerne il marchio, ha invece rinviato la decisione alla Corte di Appello di Torino.

TAIZHOU ZHONGNENG ha quindi riassunto il giudizio in Corte d'appello e Piaggio & C S.p.A. si è ritualmente costituita in giudizio in data 20 giugno 2024.

All'udienza dell'11 luglio 2024, il giudice ha disposto un rinvio al 2 ottobre 2024 affinché la causa sia discussa in udienza collegiale. In tale occasione è stata disposta l'udienza di precisazione delle conclusioni in data 8 ottobre 2025, poi rinviata all'8 luglio 2026. A valle di tale udienza sono stati concessi i termini per il deposito di comparse conclusionali (7 ottobre 2026) e memorie di replica (27 ottobre 2026).

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere appaiono congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

In riferimento ai contenziosi di natura tributaria che vedono coinvolta la capogruppo Piaggio & C. S.p.A. (di seguito anche "la Società"), si segnala che risulta pendente il contenzioso avente ad oggetto gli avvisi di accertamento Irap ed Ires notificati alla Società in data 22 dicembre 2017, entrambi relativi al periodo d'imposta 2012 e contenenti rilievi in materia di prezzi di trasferimento. A tal riguardo si specifica che la Società ha ricevuto sentenza favorevole sia in primo che in secondo grado. Avverso la decisione di secondo grado l'Avvocatura generale dello Stato ha presentato ricorso per Cassazione notificato alla Società in data 13 maggio 2024, mentre quest'ultima ha provveduto a depositare controricorso in data 19 giugno 2024. La Società è in attesa della fissazione dell'udienza.

Infine, la Società ha in essere alcuni contenziosi afferenti alla mancata applicazione dell'IVA locale in relazione alle transazioni infragruppo con la propria controllata Piaggio Vehicles PVT Ltd, aventi ad oggetto le royalties, con riferimento ai periodi d'imposta dal 2010-2011 al 2017-2018. L'ammontare complessivo della contestazione per tutti i periodi d'imposta oggetto di contestazione, comprensivo di interessi ammonta a circa 4,1 milioni di euro, di cui una parte già versata alle autorità fiscali indiane in ottemperanza alla legislazione locale. La Società ha impugnato tutti gli atti di contestazione emessi dalle competenti autorità.

I principali contenziosi di natura fiscale delle altre società del Gruppo riguardano Piaggio Vehicles PVT Ltd, e PT Piaggio Indonesia.

Con riferimento alla società indiana, risultano in essere alcuni contenziosi riguardanti annualità differenti dal 2005 al 2024. In particolare, con riferimento alle imposte dirette, i contenziosi nascono principalmente da accertamenti contenenti rilievi in materia di prezzi di trasferimento, mentre per quanto riguarda le imposte indirette i rilievi attengono principalmente all'applicazione delle imposte sulle transazioni commerciali locali. Tenuto conto delle indicazioni espresse dai professionisti incaricati della difesa, è stato operato un accantonamento parziale degli importi contestati in bilancio. La società indiana ha in parte già corrisposto gli importi contestati, così come previsto dalla normativa locale, che saranno rimborsati qualora il contenzioso si concluda a favore della stessa.

In riferimento a PT Piaggio Indonesia, la società controllata ha in essere taluni contenziosi relativi ai periodi d'imposta 2018, 2019, 2021, 2022 e 2023.

In particolare, le contestazioni da parte delle competenti autorità si riferiscono principalmente ad aspetti legati all'applicazione dei prezzi di trasferimento e, con riferimento al periodo d'imposta 2021, anche alle Withholding tax su presunti flussi di pagamento.

Con riferimento ai periodi di imposta 2018 e 2019 la società controllata, a seguito di sentenza parzialmente favorevole ottenuta in esito al giudizio di secondo grado, ha proposto ricorso in ultimo grado ed è in attesa della decisione. L'ammontare complessivo attualmente oggetto delle contestazioni, ammonta a circa 0,3 milioni di euro.

Per quanto riguarda il periodo di imposta 2021, la società controllata ha proposto ricorso in sede di secondo grado di giudizio ed è in attesa della decisione. L'ammontare complessivo attualmente oggetto delle contestazioni, ammonta a circa 0,8 milioni di euro.

In relazione al periodo di imposta 2022, a seguito di ricorso presentato avverso la decisione del giudice di primo grado, la società ha ricevuto sentenza positiva in sede di giudizio di secondo grado in data 20 febbraio 2026. Ad oggi la società non ha ricevuto formale notifica circa l'eventuale ricorso avverso tale decisione da parte dell'Amministrazione finanziaria indonesiana. La contestazione ha ad oggetto una maggiore imposta pari a circa 0,6 milioni di euro.

Per quanto riguarda il periodo di imposta 2023, la società controllata ha proposto ricorso in sede di primo grado di giudizio e in data 4 giugno 2026 ha ricevuto sentenza sfavorevole, contro la quale ha intenzione di presentare ricorso. La contestazione ha ad oggetto una maggiore imposta pari a circa 0,3 milioni di euro.

Infine, in relazione al periodo d'imposta 2023, vi è un'ulteriore contestazione relativa al mancato riconoscimento dell'esenzione daziaria su talune importazioni di veicoli originari del Vietnam. L'ammontare complessivo attualmente oggetto delle contestazioni, ammonta a circa 0,3 milioni di euro. Avverso tale contestazione, PT Piaggio Indonesia ha proposto ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria che si è pronunciata con una sentenza sfavorevole alla società; PT Piaggio Indonesia ha proposto ricorso in terzo grado di giudizio ed è in attesa della decisione.

43. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Per il primo semestre 2026 e per il 2025 non si segnalano significative operazioni non ricorrenti, così come definite dalla Comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006.

44. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

Il Gruppo nel corso dell'esercizio 2025 e dei primi sei mesi del 2026 non ha posto in essere rilevanti operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalle Comunicazioni Consob n. DEM/6037577 del 28 aprile 2006 e n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006.

45. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo

Non si sono al momento verificati eventi occorsi in data successiva al 30 giugno 2026 tali da richiedere rettifiche od annotazioni integrative al presente bilancio.

46. Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato pubblicato in data 7 agosto 2026 su autorizzazione dell'Amministratore Delegato.

Milano, 28 luglio 2026

per il Consiglio di Amministrazione

Amministratore Delegato
Michele Colaninno

ALLEGATI

LE IMPRESE DEL GRUPPO PIAGGIO

Di seguito viene fornito l'elenco delle imprese e delle partecipazioni rilevanti del Gruppo.

Nell'elenco sono indicate le imprese suddivise per tipo di controllo e modalità di consolidamento.

Per ogni impresa vengono inoltre esposti: la ragione sociale, la sede sociale, la relativa nazione di appartenenza e il capitale sociale nella valuta originaria. Sono inoltre indicate la quota percentuale di possesso detenuta da Piaggio & C. S.p.A. o da altre imprese controllate. Si precisa che la quota percentuale di possesso corrisponde con la percentuale di voto nell'assemblea ordinaria dei soci.

Elenco delle imprese incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale al 30 giugno 2026

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	PARTECIPAZIONE %			INTERESSENZA TOTALE %
					DIRETTA	INDIRETTA	TRAMITE	
Controllante:								
Piaggio & C. S.p.A.	Pontedera (PI)	Italia	207.613.944,37	Euro				
Controllate:								
Aprilia Brasil Industria de Motociclos S.A.	Manaus	Brasile	2.020.000,00	R\$		51%	Aprilia World Service Holding do Brasil Ltda	51%
Aprilia Racing S.r.l.	Pontedera (PI)	Italia	250.000,00	Euro	100%			100%
Aprilia World Service Holding do Brasil Ltda.	San Paolo	Brasile	2.028.780,00	R\$		99,999950709%	Piaggio Group Americas Inc	99,999950709%
Foshan Piaggio Vehicles Technology Research and Development Co Ltd.	Foshan City	Cina	60.500.000,00	CNY		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Nacional Motor S.A.	Barcellona	Spagna	60.000,00	Euro	100%			100%
Piaggio Advanced Design Center Corp.	Pasadena	USA	100.000,00	USD	100%			100%
Piaggio Asia Pacific PTE Ltd.	Singapore	Singapore	100.000,00	SGD		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio China Co. Ltd.	Hong Kong	Cina	12.500.000 cap. autorizzato (12.196.000 sottoscritto e versato)	USD	100%			100%
Piaggio Concept Store Mantova S.r.l.	Mantova	Italia	100.000,00	Euro	100%			100%
Piaggio Deutschland GmbH	Dusseldorf	Germania	250.000,00	Euro		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio España S.L.U.	Alcobendas	Spagna	426.642,00	Euro	100%			100%
Piaggio Fast Forward Inc.	Boston	USA	15.135,98	USD	83,91%			83,91%
Piaggio France S.A.S.	Clichy Cedex	Francia	250.000,00	Euro		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Group Americas Inc.	New York	USA	2.000,00	USD		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Group Japan	Tokyo	Giappone	99.000.000,00	JPY		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Hellas S.A.	Atene	Grecia	1.004.040,00	Euro		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Hrvatska D.o.o.	Spalato	Croazia	53.089,12	Euro		100%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Limited	Orpington	Gran Bretagna	250.000,00	GBP	0,0004%	99,9996%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Philippines Corporation	Bonifacio Global City	Filippine	25.000.000,00	PHP		99,9999%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Vehicles Private Limited	Maharashtra	India	340.000.000,00	INR	99,9999971%	0,0000029%	Piaggio Vespa B.V.	100%
Piaggio Vespa B.V.	Breda	Olanda	91.000,00	Euro	100%			100%
Piaggio Vietnam Co Ltd.	Hanoi	Vietnam	445.160.752,000	VND	63,50%	36,50%	Piaggio Vespa B.V.	100%
PT Piaggio Indonesia Industrial	Jababeka	Indonesia	283.845.000.000,00	IDR		99,82%	PT Piaggio Indonesia	100%
						0,18%	Piaggio Vespa B.V.	
PT Piaggio Indonesia	Jakarta	Indonesia	10.254.550.000,00	IDR	29,285714286%	70,714285714%	Piaggio Vespa B.V.	100%

Elenco delle imprese incluse nell'area di consolidamento con il metodo del patrimonio netto al 30 giugno 2026

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	PARTECIPAZIONE %			INTERESSENZA TOTALE %
					DIRETTA	INDIRETTA	TRAMITE	
Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle Co. Ltd	Foshan City	Cina	255.942.515,00	CNY	32,50%	12,50%	Piaggio China Co. LTD	45%

Elenco delle partecipazioni in società collegate al 30 giugno 2026

RAGIONE SOCIALE	SEDE LEGALE	NAZIONE	CAPITALE SOCIALE	VALUTA	PARTECIPAZIONE %			INTERESSENZA TOTALE %
					DIRETTA	INDIRETTA	TRAMITE	
Depuradora D'Aigues de Martorelles Soc. Coop. Catalana Limitada	Barcellona	Spagna	60.101,21	Euro		22%	Nacional Motor S.A.	22%
Immsi Audit S.c.a r.l.	Mantova	Italia	40.000,00	Euro	25%			25%
Pontedera & Tecnologia S.c.a r.l.	Pontedera (PI)	Italia	469.069,00	Euro	22,52%			22,23%
S.A.T. Société d'Automobiles et Triporteurs S.A.	Tunisi	Tunisia	210.000,00	TND		20%	Piaggio Vespa B.V.	20%



Attestazione del bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154-bis del D.LGS. 58/98

1. I sottoscritti Michele Colaninno (Amministratore Delegato) e Alessandra Simonotto (Dirigente Preposto) della Piaggio & C. S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione, delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato nel corso del primo semestre 2026.

2. Al riguardo non sono emersi aspetti di particolare rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1 il Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato:

- a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

3.2 La relazione intermedia sulla gestione contiene riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio nonché le informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Data: 28 luglio 2026

Michele Colaninno
Amministratore Delegato

Alessandra Simonotto
Dirigente Preposto

Piaggio & C. S.p.A.
Capitale Sociale Euro
207.613.944,37 i.v.
Sede legale
Viale Rinaldo Piaggio, 25
56025 Pontedera (PI) Italy

Reg. Imprese Pisa
• Cod. Fisc.
04/73200011
P.IVA 01551260596
R.E.A. Pisa 134077
Direzione e Coordinamento
immobili S.p.A.

Sede operativa Pontedera
Viale Rinaldo Piaggio, 25
56025 Pontedera
(PI) Italy
T. +39 0587 272111
F. +39 0587 272344

Sede operativa Noale
Via G. Galilei, 1
36033 Noale
(VE) Italy
T. +39 041 5829111
F. +39 041 5891674

**Sede operativa Mandello
del Lario**
Via L.V. Parodi, 57
23870 Mandello del Lario
(LC) Italy
T. +39 0341 709111
F. +39 0341 709204

Relazione della Società di Revisione al Bilancio Consolidato Semestrale Abbreviato

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Pier Capponi, 24
50132 Firenze
Italia

Tel: +39 055 2671011
Fax: +39 055 282147
www.deloitte.it

RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

**Agli Azionisti della
Piaggio & C. S.p.A.**

Introduzione

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

Portata della revisione contabile limitata

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

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Santa Sofia, 28 - 20122 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.688.930,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Conclusioni

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

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Gianni Massini
Socio

Firenze, 5 agosto 2026

Contatti

Responsabile Investor Relations
Raffaele Lupotto
Email: investorrelations@piaggio.com
Tel. +390587 272286
Fax +390587 276093

Piaggio & C. SpA
Viale Rinaldo Piaggio 25
56025 Pontedera (PI)

Il presente fascicolo è disponibile su Internet all'indirizzo:
www.piaggiogroup.com



Direzione e Coordinamento
IMMSI S.p.A.
Cap. Soc. Euro 207.613.944,37 =i.v.
Sede legale: Pontedera (PI) viale R. Piaggio, 25
Reg. Imprese Pisa e Codice fiscale 04773200011
R.E.A. Pisa 134077

