



**SOGEEAAL**

SOCIETÀ DI GESTIONE  
AEROPORTO ALGHERO

**RELAZIONE SULLA GESTIONE  
ESERCIZIO 2014**

**SO.GE.A.AL. S.p.A.**

**SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTO ALGHERO  
AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA**

Sede Legale in Alghero (SS)

Capitale Sociale Euro 2.229.610,00 i.v.

Codice Fiscale e n. iscrizione Registro Imprese di Sassari 01635090903

R.E.A. 106311

[www.algheroairport.com](http://www.algheroairport.com)

PEC [sogeeaal@legalmail.it](mailto:sogeeaal@legalmail.it)

## Sommario

RELAZIONE SULLA GESTIONE.....	1
Sommario.....	2
ORGANI SOCIALI.....	4
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.....	4
COLLEGIO SINDACALE con funzioni di revisore legale dei conti.....	4
SOCIETÀ DI REVISIONE.....	4
Scenario economico e andamento generale.....	5
Principali dati economici e finanziari.....	8
Analisi di bilancio.....	8
Risultati economici.....	8
Stato Patrimoniale riclassificato.....	11
Fatti salienti dell'esercizio 2014.....	14
Il rapporto con i Vettori.....	15
Misure per lo Sviluppo del Trasporto Aereo.....	16
Il contributo 2007.....	16
La Determinazione n. 592 del 27 ottobre 2014.....	16
Aiuto di Stato SA. 23098 (C37/2007).....	17
Gli interventi di adeguamento infrastrutturale e le coperture finanziarie.....	19
Altre Attività – L'Opera d'arte.....	20
Altre Attività Progettuali e Realizzative.....	21
Pianificazione.....	23
Lo scenario Aviation.....	25
Lo Sviluppo ed i Principali dati di traffico.....	26
Traffico Nazionale.....	27
Traffico Internazionale.....	28
Voli di Linea (nazionali e internazionali).....	28
Voli Charter.....	28
I mercati.....	29
Stagionalità del Traffico.....	29
Merce e Posta.....	30
Lo scenario Non-Aviation.....	31
Strategia, Azioni, Risultati.....	31
Food & beverage.....	31
Travel Retail.....	31
Parking.....	32
Pubblicità.....	32
Rent a Car.....	32
Servizi al Passeggero.....	32
Fatti gestionali significativi e Risultati.....	33
Le Operazioni.....	34
L'area di Movimento.....	34
Il Safety Management System.....	34
Il Servizio Terminal e PRM.....	35
La Security.....	35
L'attività di Handling.....	36
L'Organizzazione e le Risorse Umane.....	39
Costo del lavoro.....	42
La formazione.....	42
Servizio Prevenzione e Protezione.....	44
La Qualità.....	44
Certificazione ISO – Il Sistema.....	44
Carta dei servizi: la Customer Satisfaction e gli Indicatori di Qualità.....	44
Indicatori di qualità.....	45

L'andamento dei reclami nell'anno 2014.....	46
Le Relazioni Esterne e la Comunicazione.....	47
Stampa e Media.....	47
Collaborazioni.....	47
Manifestazioni.....	47
Solidarietà.....	48
Comunicazione.....	48
Sul territorio.....	49
La Privacy: documento programmatico sulla sicurezza.....	49
Il Contenzioso.....	49
Fondo servizio antincendio Vigili del Fuoco.....	49
AirOne S.p.A.....	50
New Livingston S.p.A.....	50
Cause del personale.....	51
Presunti Aiuti di Stato SA. 33983 (2013/C).....	51
Informazioni sui principali rischi cui è esposta la Società.....	51
Rischio di cambio.....	51
Rischio di credito.....	52
Rischio di liquidità.....	52
Rischio di tasso interesse.....	52
Altre informazioni prescritte dall'art. 2428 c.c. ....	52
Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale.....	53
Proposta per gli Azionisti.....	55

## **ORGANI SOCIALI**

### ***CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE***

(in carica dal novembre 2012 e fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2014)

Presidente e Amministratore Delegato  
Carlo LUZZATTI

Consiglieri  
Mauro GIORICO  
Massimiliano TAVOLACCI

### ***COLLEGIO SINDACALE con funzioni di revisore legale dei conti***

(in carica fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015)

Presidente  
Mirella PINTUS

Sindaci Effettivi  
Giuseppe VELLA  
Roberto GIORDO

## **SOCIETÀ DI REVISIONE**

BDO S.p.A.

(incarico di certificazione della contabilità analitica e **conseguente revisione volontaria** dei bilanci d'esercizio 2014, 2015, 2016)

**SO.GE.A.AL. S.p.A.**

**SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTO ALGHERO**  
AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA – 07041 ALGHERO  
CAPITALE SOCIALE € 2.229.610,00 i.v.

Registro delle Imprese di Sassari e codice fiscale N. 01635090903 – R.E.A. n. 106311

**Scenario economico e andamento generale**

Signori Azionisti,

il Bilancio del 2014 si è chiuso con una perdita di 1.913 migliaia di euro dopo accantonamenti e svalutazione crediti per circa 2.441 migliaia di euro e ammortamenti per circa 1.001 migliaia di euro (registrando un aumento della perdita del 30% rispetto a quella rilevata nel precedente esercizio).

Ferme le successive e doverose indicazioni di dettaglio, è opportuno evidenziare sin d'ora che, al netto dei sostanziosi accantonamenti prudenzialmente operati di cui si darà conto più avanti, **il risultato gestionale della Società cadrebbe in campo positivo.**

Quanto sopra va sottolineato con decisione poiché, sebbene in presenza di quello che i numeri attestano quale miglior risultato d'esercizio conseguito nella storia della Società dal punto di vista gestionale, l'esito sconta in maniera decisiva un'annualità caratterizzata da incertezze e vicissitudini che, come meglio specificato nel prosieguo della presente relazione, si sono aggiunte alla già difficile congiuntura macroeconomica costantemente rilevata negli ultimi due trienni e caratterizzata da una sostanziale permanenza della crisi economico-finanziaria che continua a connotare l'area Euro.

La persistenza di tutti quei fattori, esogeni e non controllabili, che combinandosi al diffuso sentimento d'incertezza sul futuro, hanno sostanzialmente confermato la tendenza di famiglie ed imprese a non aumentare le spese per consumi e investimenti, mantenendo bassa la domanda di prodotti e servizi tra i quali rientrano i viaggi di lavoro e quelli per il tempo libero/*leisure* (in ambo i casi sia *incoming* che *outgoing*) ha influenzato ancora significativamente le *performance* economiche della Società.

Il fenomeno è rilevabile sia in termini quantitativi che qualitativi, laddove la compressione dei ricavi unitari per passeggero/utente derivanti da tale scenario contrasta negativamente gli indici unitari di crescita del traffico.

Il complessivo andamento dei fondamentali economici della gestione industriale, seppur caratterizzato da taluni fattori negativi, sia straordinari che ordinari, innestatisi in un quadro congiunturale realmente critico, (come attestato dalle rilevazioni che verranno esaustivamente indicate in seguito) è indiscutibilmente migliorato rispetto a quello registrato negli esercizi precedenti: un dato che, oltre all'indicazione numeraria dell'ultima riga del bilancio a Vostre mani, è da tenere ben presente nel trarre le considerazioni complessive sugli esiti dell'esercizio e sullo stato della Società.

L'evidente progresso di questi fondamentali assume ulteriore rilevanza se valutato alla luce delle evenienze che hanno appesantito, se non ostacolato, il cammino verso gli obiettivi di complessivo riequilibrio economico-gestionale, fissati anche nel nuovo Piano Industriale 2014-2019, approvato dalla Proprietà nell'Assemblea del 17 dicembre 2014.

Un'aleatorietà che spiega la misura delle difficoltà affrontate in corso di esercizio e gli sforzi necessari alla struttura per mantenere un profilo gestionale coerente con i potenziali obiettivi senza compromettere in via definitiva il loro possibile raggiungimento: il tutto dopo un altro anno economico, quello 2013, in cui questo Consiglio di Amministrazione aveva dovuto trarre l'esercizio in assenza di indirizzi utili ad implementare efficacemente una programmazione industriale.

Invece, quello approvato è un Piano estremamente importante per il futuro della Società e, come detto, poggia su linee strategiche confermate da Regione Autonoma della Sardegna, ovvero:

1. l'ipotesi di un traffico passeggeri sostanzialmente consolidato nel medio periodo in ragione delle politiche di marketing territoriale di RAS;
2. la disponibilità dei finanziamenti previsti nel programma FAS-CIPE 2014 di cui alla «Convenzione per la realizzazione dell'intervento aeroporto di Alghero-Fertilia - adeguamento infrastrutture di ICAO, miglioramento accessibilità aeroporto» siglata in data 11/12/2013 e di cui si è offerta ampia illustrazione nelle precedenti Relazioni;
3. il riallineamento dello Stato Patrimoniale, peraltro già proposto nella Relazione sulla Gestione del precedente esercizio, attraverso un'iniezione di liquidità del valore di circa 10 milioni di euro con l'obiettivo di aumentare il Capitale sociale fino ad 11.700.000 euro.

In attesa di riscontrare gli effetti delle iniziative annunciate da RAS (Assessorati Turismo e Trasporti) che prevedono l'impegno di oltre 50 milioni di Euro in quattro anni, il primo assunto ha trovato nel frattempo conforto grazie alla capacità del management di mantenere, e aumentare, i volumi di traffico sul nostro Aeroporto anche in difetto della veicolazione da parte della Società di incentivazioni ai vettori per conto di Regione Sardegna (cd. contributi co-marketing).

Quanto al secondo assunto, con recentissime comunicazioni l'Amministrazione Regionale ci aveva purtroppo informato della forzosa riduzione dei fondi attesi per effetto del de-finanziamento delle risorse pubbliche da destinarsi agli interventi infrastrutturali per causa della, sconcertante, gestione del

relativo processo amministrativo: un tema su cui ci siamo già ampiamente espressi nelle precedenti relazioni.

Contestualmente, tuttavia, è stata riconfermata la disponibilità di un nuovo importo in finanziamento, sulla base del quale sono stati immediatamente ed efficacemente ricalibrati tutti gli interventi programmati.

L'oggettività del terzo assunto, infine, si riflette nelle decisioni dell'ultima deliberazione Assembleare, sfociate nella Procedura di Selezione attualmente in corso.

Ciò detto, è evidente come il perdurare dello stato di incertezza sui principali *driver* che avrebbero dovuto governare la pianificazione pluriennale, oltre ad inficiare l'attività previsionale, abbia in ogni caso fortemente diluito o annullato gli effetti delle azioni strategiche programmate per l'esercizio, anche se questo avvalorava maggiormente le positive considerazioni già espresse sul processo di normalizzazione societaria riscontrabile nella progressione dei fondamentali economici della gestione industriale e nell'ottimizzazione dei fattori chiave della produzione.

Una volta di più, pertanto, il Consiglio uscente trova opportuno sottolineare che, nonostante le forti difficoltà che hanno caratterizzato il percorso intrapreso nell'ultimo triennio (tra cui spiccano la costante tardività nella regolarizzazione dei flussi di contribuzione provenienti dalla L.R. 10/2010 e la mancata copertura dei piani di investimento approvati e ratificati), lascia oggi nelle mani della Proprietà un *asset* credibilmente appetibile rispetto all'apporto di capitali privati, obiettivo a cui, stanti gli effetti del progresso impianto gestionale, difficilmente avrebbe potuto ambire nel 2009.

A ciò contribuiscono anche gli esiti estremamente significativi registrati sul piano operativo: il 2014, come già il triennio 2011-2013, ha marcato il nuovo record di traffico passeggeri transitati sullo scalo gestito dalla Vostra Società, facendo meglio del mercato nazionale in complessiva crescita rispetto al 2013.

In conclusione: laddove l'operato del Consiglio e del management è stato in grado di esprimersi senza ostacoli, limitazioni, impedimenti o condizionamenti derivanti da fattori esogeni, il cambio di passo pianificato nel 2010 si è confermato evidentissimo.

Nei contesti in cui ciò non si è verificato, le cause sono prevalentemente, laddove sarebbe meglio scrivere totalmente, esogene alla *Governance* aziendale.

Questo testimonia l'efficacia di un'azione gestionale che ha comunque consentito di traguardare un impensabile avvicinamento alla stabilità economica della Società attraverso risultati che emergono senza opacità dall'analisi dei parametri industriali e delle componenti commerciali e finanziarie.

Prima di procedere come d'uso all'analisi di dettaglio e di esaminare compiutamente i fenomeni che hanno caratterizzato l'andamento dell'esercizio, è utile vagliare i dati di bilancio più significativi.

**Principali dati economici e finanziari****Analisi di bilancio**

Di seguito riportiamo gli schemi di Conto Economico e Stato Patrimoniale riclassificati, con il calcolo di alcuni indici considerati particolarmente significativi. Come noto, i metodi di riclassificazione sono molteplici. Quelli ritenuti più utili per l'analisi della situazione complessiva della Società sono: per il Conto Economico, la riclassificazione a valore aggiunto; per lo Stato Patrimoniale, la riclassificazione finanziaria.

**Risultati economici**

Si espongono, nella tabella seguente, le componenti positive e negative di Conto Economico degli ultimi due esercizi, rielaborate allo scopo di evidenziare i principali indicatori di risultato ed i margini intermedi della gestione, in valore assoluto ed in quota percentuale sul fatturato.

Si evidenzia che, al fine di una più corretta interpretazione dei dati ed in linea con la riclassificazione precedentemente operata, dal valore della produzione e dai costi di gestione sono state scorporate le pur esigue partite 2014 relative ai contributi in conto esercizio ed ai costi di co-marketing.

	31/12/2013		31/12/2014		VARIAZIONE	
	valori	%fatturato	valori	%fatturato	valori	%
Ricavi aeronautici	12.645	80%	13.337	79%	692	5%
Ricavi non aeronautici	3.190	20%	3.505	20%	315	10%
Altri ricavi	56	0%	923	5%	867	1548%
<b>Totale ricavi gestione caratteristica</b>	<b>15.891</b>	<b>100%</b>	<b>17.765</b>	<b>100%</b>	<b>1.874</b>	<b>12%</b>
Costi per acquisto materie di consumo	307	2%	310	2%	3	1%
Costi per servizi	1.937	12%	2.720	15%	783	40%
Costi manutenzioni e gestione infrastrutture	2.292	14%	2.303	13%	11	0%
Costi per godimento beni di terzi	572	4%	643	4%	71	12%
Oneri diversi	268	2%	257	1%	-11	-4%
Variazione nelle rimanenze	-34	0%	5	0%	29	-85%
<b>Totale costi gestione</b>	<b>5.342</b>	<b>34%</b>	<b>6.228</b>	<b>35%</b>	<b>886</b>	<b>17%</b>
<b>Valore aggiunto</b>	<b>10.549</b>	<b>66%</b>	<b>11.537</b>	<b>65%</b>	<b>988</b>	<b>9%</b>
Costo del lavoro	9.404	59%	9.719	55%	315	3%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (E.B.I.T.D.A.)</b>	<b>1.145</b>	<b>7%</b>	<b>1.818</b>	<b>10%</b>	<b>673</b>	<b>59%</b>
Ammortamenti	1.100	7%	1.001	6%	-99	-9%
Accantonamenti svalutazioni	1.522	10%	2.441	14%	919	60%
<b>Totale costi di struttura</b>	<b>2.622</b>	<b>16%</b>	<b>3.442</b>	<b>19%</b>	<b>820</b>	<b>31%</b>
<b>Risultato operativo (E.B.I.T.)</b>	<b>-1.477</b>	<b>-9%</b>	<b>1.624</b>	<b>-9%</b>	<b>147</b>	<b>10%</b>
Saldo attività finanziarie	-167	-1%	113	-1%	54	-32%
Saldo attività straordinarie	143	1%	362	2%	219	153%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>-1.501</b>	<b>-9%</b>	<b>1.375</b>	<b>-8%</b>	<b>126</b>	<b>-8%</b>
Imposte sul reddito	129	1%	115	1%	-14	
<b>utile / perdita al netto delle partite co-marketing</b>	<b>-1.630</b>	<b>-10%</b>	<b>1.490</b>	<b>-8%</b>	<b>140</b>	<b>-9%</b>
Contributi in conto esercizio	9.187	58%	15	0%	-9.172	
Costi di co-marketing	-9.031	-57%	-438	-2%	-8.593	96%
<b>Reddito netto/Risultato di esercizio</b>	<b>-1.474</b>	<b>-9%</b>	<b>1.913</b>	<b>-11%</b>	<b>439</b>	<b>-30%</b>



L'esercizio 2014 si chiude con una perdita di 1.913 migliaia di euro.

Tuttavia, detta perdita è sostanzialmente dovuta, come già evidenziato, agli importanti accantonamenti operati: una scelta responsabile che non deve opacizzare il reale risultato, poiché dal punto di vista industriale, Sogeaal registra un ulteriore, sensibile, miglioramento.

È infatti opportuno sottolineare che – al netto degli accantonamenti – l'andamento globale del profilo gestionale intrapreso prosegue nel positivo trend rilevato nei quattro precedenti esercizi.

Questo risulta ben evidente dall'analisi del *Valore aggiunto* (989 migliaia di euro; +9%) che nonostante la crescita dei costi, primariamente di quelli per servizi, riscontra un aumento dei ricavi più che doppio rispetto alle percentuali di crescita del traffico passeggeri.

Più in dettaglio.

I ricavi della gestione caratteristica, iscritti per 17.765 migliaia di euro manifestano un incremento di 1.874 migliaia di euro (+12%), sostanzialmente correlato all'andamento del traffico passeggeri sul nostro scalo.

La crescita del traffico passeggeri, che risulta in linea rispetto all'andamento del sistema aeroportuale italiano, è riscontrabile sia in ambito nazionale che internazionale.

I ricavi non aeronautici (o commerciali), iscritti per 3.505 migliaia di euro, mostrano un incremento del 10%. Anche in questo caso, il progresso è coerente con l'aumento dei volumi di traffico passeggeri: a riprova, il miglioramento riscontrato nel *revenue* proveniente dai Parcheggi a pagamento (+11%) e Rent a Car (+8%), voci strettamente correlate ai fruitori finali dei servizi offerti.

Degna di nota l'importante crescita degli altri ricavi, dovuta prevalentemente alla rilevazione di sopravvenienze per il rilascio di alcuni fondi, come di seguito dettagliati:

- 453 migliaia di euro, rilascio del fondo svalutazione crediti dubbi per la definizione in via transattiva della partita in contenzioso con la compagnia aerea Air One;
- 128 migliaia di euro, per la definizione positiva di alcune cause di lavoro;
- 262 migliaia di euro, per la definizione del nuovo CCNL ad ottobre 2014;

Questa crescita ha contenuto l'effetto della perdita subita da altri ricavi commerciali, dovuta in gran parte alla ridetta congiuntura economica negativa che ha fortemente compresso gli indici di spesa unitaria.

Ma, sul tema, vale ricordare ancora la penalizzazione derivante dal ritardato compimento dei lavori di ristrutturazione della vecchia aerostazione passeggeri e dall'impossibilità di avviare quelli pianificati ed approvati già nel Piano 2010-2012 (tra cui spicca il mancato incremento delle aree di parcheggio a pagamento) e poi ancora nel Piano 2014-2019.

L'aumento dei costi di gestione (17% rispetto al precedente esercizio), è dovuto sostanzialmente all'incremento dei costi per servizi.

Come detto, il felice riscontro dell'opera di ottimizzazione svolta in ogni ambito aziendale risulta ottimamente testimoniato anche dall'analisi del costo del personale.

Il lieve aumento (3%) è strettamente correlato all'incremento dell'organico (+13 Full Time Equivalent).

Il costo del lavoro, sommato al *Valore Aggiunto*, determina un *MOL* (Margine Operativo Lordo – E.B.I.T.D.A.) pari a 1.819 migliaia di euro, ovvero (per il secondo anno consecutivo) il miglior risultato mai raggiunto dalla Società dalla sua fondazione.

I costi di struttura, pari a 3.442 migliaia di euro, subiscono un incremento rispetto all'esercizio precedente (2.622 migliaia di euro) e risultano così ripartiti:

- ammortamenti, per 1.001 migliaia di euro (pari al 6% del fatturato), subiscono una flessione del 9%;
- accantonamenti e svalutazioni per 2.441 migliaia di euro (pari al 14% del fatturato), di cui 1.030 migliaia di euro rappresentano accantonamenti al fondo rischi a fronte di cause di lavoro ancora in corso, 920 migliaia di euro, invece, per alcuni possibili contenziosi in via di definizione mentre viene redatto il presente documento; 491 migliaia di euro per la svalutazione dei crediti di dubbia esigibilità.

Per quanto al dettaglio sugli accantonamenti, si rimanda al più puntuale dettaglio in Nota integrativa.

Per effetto di quanto sopra il Risultato Operativo Caratteristico (E.B.I.T.) si attesta ad un valore negativo di 1.623 migliaia di euro, in peggioramento (146 migliaia di euro) rispetto all'esercizio precedente.

Il progresso nella gestione finanziaria (iscritto per -113 migliaia di euro contro i -167 del 2013) è dovuto sia alla diminuzione del debito verso le banche sia alla riduzione degli interessi passivi sui finanziamenti.

Il saldo della gestione straordinaria (362 migliaia di euro) è composto prevalentemente da sopravvenienze attive già dettagliate in Nota Integrativa.

Il risultato determina imposte sul reddito per 15 migliaia di euro, il cui dettaglio risulta rappresentato in Nota Integrativa.

Anche in questo esercizio si è provveduto al rilascio di imposte differite sui disallineamenti degli ammortamenti civilistici rispetto a quelli fiscali, che ha determinato un effetto positivo per circa euro 10 migliaia.

Per effetto di tutto quanto sopra dettagliato, il risultato di esercizio riporta una perdita complessiva pari a 1.913 migliaia di euro.

### **Stato Patrimoniale riclassificato**

Nella tabelle che seguono rappresentiamo lo Stato Patrimoniale riclassificato in migliaia di euro:

	2013	%	2014	%	2014/2013 %	2014/2013 V.ASS
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>						
<b>Liquidità immediate</b>						
Depositi bancari e postali	3.159	8%	6	0%	-99,8%	-3.153
Denaro e valori in cassa	27	0%	31	0%	14,8%	4
<b>Totale liquidità immediate</b>	<b>3.186</b>	<b>8%</b>	<b>37</b>	<b>0%</b>	<b>-98,8%</b>	<b>-3.149</b>
<b>Liquidità differite</b>						
Crediti verso Clienti	14.066	34%	13.516	45%	-3,9%	-550
Crediti verso altri - esig. entro esercizio successivo	11.245	27%	2.006	7%	-82,2%	-9.239
<b>Totale liquidità differite</b>	<b>25.311</b>	<b>60%</b>	<b>15.522</b>	<b>52%</b>	<b>-38,7%</b>	<b>-9.789</b>
<b>Disponibilità</b>						
Rimanenze	94	0%	100	0%	6,4%	6
Ratei e risconti attivi	140	0%	156	1%	11,4%	16
<b>Totale disponibilità</b>	<b>234</b>	<b>1%</b>	<b>256</b>	<b>1%</b>	<b>9,4%</b>	<b>22</b>
<b>Totale attività correnti</b>	<b>28.731</b>	<b>68%</b>	<b>15.815</b>	<b>53%</b>	<b>-45,0%</b>	<b>-12.916</b>
<b>ATTIVITA' IMMOBILIZZATE</b>						
Immobilizzazioni immateriali	5.230	12%	4.979	17%	-4,8%	-251
Immobilizzazioni materiali	5.957	14%	7.053	24%	18,4%	1.096
Immobilizzazioni finanziarie	5	0%	5	0%	0,0%	0
Crediti verso altri - esig. oltre esercizio successivo	2.059	5%	2.059	7%	0,0%	0
<b>Totale attività immobilizzate</b>	<b>13.251</b>	<b>32%</b>	<b>14.096</b>	<b>47%</b>	<b>6,4%</b>	<b>845</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>41.982</b>	<b>100%</b>	<b>29.911</b>	<b>100%</b>	<b>-28,8%</b>	<b>-12.071</b>

PASSIVITA'	2013		2014		2014/2013	
		%		%	%	V.ASS
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>						
Debiti verso fornitori	14.120	34%	6.312	21%	-55,3%	-7.808
Debiti verso banche esig. entro esercizio successivo	6.373	15%	2.488	8%	-61,0%	-3.885
Debiti tributari esig. entro es. successivo	296	1%	177	1%	-40,2%	-119
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	427	1%	409	1%	-4,2%	-18
Altri debiti - esig. entro esercizio successivo	10.853	26%	11.800	39%	8,7%	947
Ratei e risconti passivi	221	1%	250	1%	13,1%	29
<b>Totale passività correnti</b>	<b>32.290</b>	<b>77%</b>	<b>21.436</b>	<b>72%</b>	<b>-33,6%</b>	<b>-10.854</b>
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>						
Fondo T.F.R.	938	2%	922	3%	-1,7%	-16
Fondo imposte	39	0%	30	0%	-23,1%	-9
Fondo rischi / oneri futuri	6.245	15%	7.001	23%	12,1%	756
Debiti oltre esercizio successivo	60	0%	24	0%	-60,0%	-36
<b>Totale passività consolidate</b>	<b>7.282</b>	<b>17%</b>	<b>7.977</b>	<b>27%</b>	<b>9,5%</b>	<b>695</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>						
Capitale Sociale	7.754	18%	2.230	7%	-71,2%	-5.524
Riserva per perdite in formazione	0	0%	181	1%		181
Perdite da ammortizzare	-3.868	-9%	0	0%	-100,0%	3.868
Risultato d'esercizio	-1.476	-4%	-1.913	-6%	29,6%	-437
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>2.410</b>	<b>6%</b>	<b>498</b>	<b>2%</b>	<b>-79,3%</b>	<b>-1.912</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>41.982</b>	<b>100%</b>	<b>29.911</b>	<b>100%</b>	<b>-28,8%</b>	<b>-12.071</b>

Valutato il complesso dei dati suesposti, questo Consiglio deve riconoscere al management, una volta di più, l'aver encomiabilmente raggiunto "a vista" gli esiti sopra dettagliati, orfani di indirizzi o orientamenti rispetto alla più volte reclamata necessità di aggiornare gli obiettivi pianificati nel Piano di Riassetto e Riorganizzazione Gestionale 2010-2012.

L'indeterminatezza non è fattore sposabile con la pianificazione e ha rischiato di invalidare anche gli effetti significativi della proattività manageriale dispiegateasi nell'ultimo quinquennio.

Va ribadito in questa sede il rischio – reiteratamente rilevato nell'ultimo biennio – derivante dagli obblighi concessori cui la Società deve adempiere in ragione dell'ottenuto affidamento della Gestione Totale dell'aeroporto, per la durata di quaranta anni decorrenti dal 03 agosto 2007, in forza del decreto n. 125 T del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, registrato alla Corte dei Conti in data 23 Novembre 2007.

Ciò poiché, stante la riduzione di capitale sociale determinata in sede assembleare in data 17 dicembre 2014, tornano d'attualità le fattispecie di cui:

- all'art. 4 comma 8 della Convenzione siglata con ENAC in data 28 maggio 2007<sup>1</sup>;

<sup>1</sup> "La Concessionaria dovrà condurre la gestione in modo da tendere all'equilibrio economico-finanziario, da raggiungere, pena l'automatica decadenza di cui all'articolo 14 bis della presente Convenzione, allo scadere del primo quadriennio"

- all'art. 3 comma 1. d) del DM n. 521 del 12 novembre 1997<sup>2</sup>;

ed è nei fatti **pendente il rischio di revoca e decadenza della Concessione** stessa ai sensi dell'art. 14bis comma 4<sup>3</sup>,

L'esperienza del quadriennio precedente ha dimostrato che il Piano 2010-2012 aveva più che efficacemente tracciato il percorso su cui procedere per il risanamento della Vostra Società.

I presupposti fondamentali per realizzarlo, prima fissati nel Piano di Riassetto e Riorganizzazione Gestionale 2010-2012, sono stati rivisitati ed aggiornati nel nuovo Piano approvato, redatto in piena coerenza con gli obiettivi di privatizzazione della Società.

Privatizzazione che, lo ricordiamo, ha ritrovato impulso in seguito alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 5/25 del 11 febbraio 2014 (finalizzata a dare piena attuazione al disposto normativo dell'art. 1, comma 2 della Legge Regionale n. 10/2010) in cui, tuttavia, non si è tenuto conto dei più volte richiamati obblighi previsti ai sensi dell'art 2446 c.c. di cui questo Consiglio aveva reiteratamente prodotto evidenza.

Nondimeno, la Giunta Regionale, con Deliberazione n. 50/26 del 16 dicembre 2014 ha impartito specifico atto d'indirizzo interpretativo dell'art. 1, comma 2, della L.R. n. 10/2010 diretto alla privatizzazione della Società, confermando anche in sede assembleare gli attesi chiarimenti ed indirizzi già compiutamente relazionati in corso d'esercizio, a questo Consiglio, dal Direttore Generale della Società a seguito degli incontri con l'azionista di riferimento.

Indirizzi che sentiamo di poter leggere nel segno della continuità e dell'auspicato sviluppo: la Società non meriterebbe decisioni diverse, e certamente non lo meritano l'impegno e la determinazione profusi da struttura e management cui, al termine del nostro mandato, va il ringraziamento sincero e non formale del Consiglio.

Ciò detto, il Consiglio fornisce nel seguito le necessarie informazioni riguardo i fatti e gli elementi principali che hanno caratterizzato l'esercizio 2014.

---

<sup>2</sup> “ 1. Il capitale sociale delle società di gestione aeroportuale è determinato in base alle unità di traffico globale calcolate su base annua, espresse in Workloadunits (WLU), dove una unità equivale ad un passeggero o ad un quintale di merce o di posta e non può essere inferiore a quanto determinato nelle seguenti classi: [...] d) **lire 15.000 milioni** per aeroporti con traffico sino a 2.000.000 WLU/anno;”

<sup>3</sup> Stabilisce quanto di seguito riportato: “La Concessionaria decade automaticamente dalla Concessione, altresì, in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del canone o in caso di dichiarazione di fallimento della Concessionaria (...)”

### ***Fatti salienti dell'esercizio 2014***

Si ricorda che nell'adunanza del 22 gennaio 2014 l'Assemblea degli Azionisti ha dato corso alla nomina dei nuovi membri del Collegio Sindacale: gli stessi resteranno in carica per tre esercizi, ovvero fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.

È altresì doveroso ricordare che nel mese di febbraio 2014, pur in pendenza di convocazione dell'Assemblea degli Azionisti chiamata a determinare le opportune azioni ai sensi del comma 1, art. 2446 c.c., con Deliberazione n. 5/25 il Presidente della Giunta Regionale evidenziava come atto indispensabile la collocazione sul mercato di parte della quota di partecipazione azionaria in capo alla Regione Sardegna nel capitale di SOGEAAL S.p.a., sottolineando che qualsivoglia forma di intervento degli Azionisti dovesse esplicitarsi preliminarmente nel dare piena applicazione al disposto di cui all'art. 1 della Legge Regionale 13 aprile 2010, n. 10.

Al riguardo, tale disposto doveva attuarsi nella *“collocazione sul mercato di parte della quota di partecipazione azionaria in capo alla Regione, considerando peraltro che le risultanze del bilancio d'esercizio 2012 unitamente ai prospetti contabili ed annesse relazioni anche relative ai bilanci degli anni precedenti, costituiscono «certezza documentale» per i potenziali acquirenti del pacchetto azionario”*.

La Giunta Regionale, condividendo quanto illustrato e proposto dal Presidente, anche in qualità di Assessore dei Trasporti *ad interim*, visto il parere favorevole di legittimità reso dal Direttore generale della Presidenza e dal Direttore generale dei Trasporti sulla proposta in esame, deliberava di dare mandato alla società SFIRS S.p.a. di porre in essere tutte le procedure necessarie a collocare sul mercato parte della quota di partecipazione azionaria regionale pari all'80% del capitale sociale della Società, mantenendo in capo al socio pubblico Regione – ivi compreso il socio SFIRS S.p.a. – la restante quota del 20% del relativo capitale, al fine di dare piena attuazione al disposto normativo dell'art. 1, comma 2 della legge regionale n. 10/2010.

Nel mese di febbraio venivano altresì ufficialmente varate le nuove linee guida messe a punto dalla Commissione Europea e finalizzate a disciplinare i provvedimenti in materia di Aiuti di Stato agli Aeroporti ed alle Compagnie Aeree.

Come anticipato a RAS da questo Consiglio alla luce delle bozze emanate dalla CE nel 2013, le nuove *guidelines* consentono di costruire un percorso in cui sia comunque possibile stimolare il traffico aereo grazie all'apporto dei vettori a basso costo attraverso strumenti considerati compatibili, vuoi mediante l'aumento dei livelli di tolleranza rispetto ad eventuali aiuti, vuoi con riferimento alle fattispecie interessanti rotte plausibili di rilevanza sotto il profilo sociale (come quando queste, ad esempio, servano regioni isolate, isole o aree con bassa popolazione).

Tuttavia, la condizione d'insularità non è di per sé sufficiente a garantire immunità su qualsivoglia complesso di norme si intenda emanare, ed i nuovi strumenti di supporto debbono essere varati con grande attenzione affinché rispondano a tutti i criteri, modali e temporali, previsti dalla nuova normativa.

È ragionevole presumere che, per effetto della doverosa attenzione da porre sulla tematica in parola, l'Amministrazione Regionale non abbia potuto mantenere il proposito assunto a febbraio 2013 (e riconfermato dagli esponenti della Giunta Regionale nel corso dell'esercizio in esame), escludendo temporaneamente la possibilità di promulgare provvedimenti indirizzati ad incentivare la presenza dei vettori *Low-Cost*: è parimenti ragionevole concludere che tale tematica abbia ritardato l'approvazione del menzionato Piano Industriale 2014-2019, intervenuta solo in data 17 dicembre 2014.

Ciò premesso, in assenza degli strumenti ritenuti indispensabili, nel corso del 2014 le azioni adottate dal management sono state comunque implementate in coerenza con la *mission* inizialmente indicata dalla Proprietà nel 2010 ed i cui principi cardine (richiamati anche nella predisposizione del menzionato Piano Industriale 2014-2019 ferma la rinnovata condivisione con la Proprietà) sono così sintetizzabili:

- raggiungimento dell'equilibrio economico della Società;
- ottenimento di un sensibile innalzamento degli standard qualitativi, infrastrutturali e di servizio;
- garanzia della stabilità dei flussi di traffico;
- consolidamento e creazione di valore all'interno della Società mediante orientamento delle potenzialità di supporto dello scalo di Alghero alla crescita ed allo sviluppo del Territorio.

Il raggiungimento di questi obiettivi ha dovuto fare i conti con la quotidiana lotta per la sopravvivenza finanziaria della Società, in uno scenario che si è mostrato pertanto assai oneroso non solo in senso economico ma anche in termini di dispersione di tempo e risorse.

Ne diamo di seguito evidenza.

### ***Il rapporto con i Vettori***

Il proposito annunciato da RAS di voler provvedere autonomamente all'implementazione di politiche di marketing territoriale capaci di consolidare e sviluppare gli attuali livelli di traffico negli scali sardi mediante strumenti in *compliance* con le neo-varate *CE Guidelines* in materia di *Aviation Sector State Aids*, non si è immediatamente tradotto in attività concrete.

Nel contempo il management ha garantito il mantenimento delle operazioni 2014 programmate dal vettore **Ryanair** – principale *Carrier* operante nello scalo di Alghero – con il quale, tuttavia, non è stato possibile, in assenza di uno scenario definito, raggiungere un nuovo accordo pluriennale.

Il rispetto dei programmi operativi è frutto, oltre che delle aspettative nei confronti delle ricordate politiche regionali, anche dell'efficacia degli accordi stipulati nel 2010, attestata dagli eccellenti risultati conseguiti in termini di transito passeggeri che si sono tradotti in continui record di traffico.

L'ultimo, quello complessivo riferito all'esercizio in esame, ha visto offrire i nostri servizi a 1.639.374 passeggeri con un incremento del 4,8% rispetto all'esercizio precedente, in lieve apprezzamento rispetto al dato nazionale medio che ha segnato un +4,5%.

Questo risultato ha potuto contare anche sul supporto al traffico di **easyJet**, *competitor* per definizione del vettore irlandese approdata ad Alghero per la prima volta nel 2012, che ha operato il volo Alghero-Milano Malpensa, e delle *performance* di un altro leader di segmento, **Wizzair**, colosso dell'Est Europa che per il secondo anno consecutivo ha infatti scelto di fare scalo in Sardegna migliorando il già lusinghiero risultato ottenuto nel 2013 sulla rotta Alghero – Bucarest.

Al record di passeggeri si è accompagnata una crescita del provento in ambito non-aviation che, tuttavia, come si è già detto, è lontana dalle aspettative prospettiche a causa dell'effetto combinato della contrazione della spendita media e delle scarse possibilità di insediamento di nuove attività commerciali per effetto della ritardata riqualificazione dell'infrastruttura aeroportuale.

### ***Misure per lo Sviluppo del Trasporto Aereo***

#### **Il contributo 2007**

Con DGR n. 40/7 del 9 ottobre 2007 veniva stanziata la somma di € 3.400.000, a favore della Vostra Società, finalizzata all'attrazione di flussi turistici internazionali in Sardegna.

Seguiva stipula di convenzione tra Sogeaal e RAS, in data 13 novembre 2007, nella quale si stabilivano in dettaglio le iniziative ed i compiti affidati alla società di gestione.

RAS onorava solo in parte il debito contratto, versando in data 19 dicembre 2007 la somma di euro 2.320.000.

Successivamente, motivandolo con l'avvio della nota indagine SA.23098 da parte della Commissione Europea in tema di finanziamenti concessi agli aeroporti ed alle compagnie aeree operanti su scali regionali, RAS sospendeva a tempo indeterminato l'erogazione del residuo montante pari ad euro 1.080.000.

Alla luce dei confermati orientamenti regionali contenuti nella Deliberazione n. 42/10 del 23 ottobre 2012, ma soprattutto in ragione della chiusura del Caso Alghero SA.23098 intervenuta in corso d'esercizio 2014, la Società aveva lungamente atteso la definitiva regolazione della partita debitoria arrivando in assenza di fattivi riscontri ad ordinare il deposito di Decreto Ingiuntivo riferito al credito non riscosso.

A seguito di tale iniziativa è intervenuta la Determinazione prot. 1554/rep. n. 52 del 18 febbraio 2015 da parte della Direzione Generale per la Comunicazione della Presidenza RAS che, stante la volontà di definire bonariamente l'avviata vertenza giudiziale, ha disposto il pagamento del credito in specie, che è stato infine riscosso in data 10 marzo 2015.

#### **La Determinazione n. 592 del 27 ottobre 2014**

Per effetto dell'applicazione di penali nei confronti dei Vettori, opportunamente comunicate al Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti, vi è stata una rettifica (ovviamente in diminuzione) del



contributo a titolo di spese anticipate da Sogeaal nell'anno 2013 l'attuazione dell'art. 3 della L.R. n. 10/2010.

È stata pertanto emessa la Determinazione n. 592 del 27 ottobre 2014, mediante cui si ordina di compensare un minor contributo con la maggior somma ancora dovuta a questa Società per il tramite della Sfirs S.p.a.: tale somma non è ancora stata erogata.

Ricordiamo che, nel corso dell'Assemblea Ordinaria e Straordinaria degli Azionisti, Regione Sardegna ha inteso dichiarare che – per quanto concerne le attività connesse al mantenimento dei flussi di traffico – l'Amministrazione Regionale sta predisponendo un piano di sostegno per la destagionalizzazione e internazionalizzazione dei flussi di trasporto da e per gli aeroporti sardi.

Tale piano prevede stanziamenti cristallizzati nell'assestamento del bilancio 2014 per complessivi 65,1 (sessantacinque virgola uno) milioni di euro ripartiti in:

- 24,3 (ventiquattro virgola tre) milioni di euro per il triennio 2014-2016 in capo all'Assessorato Regionale del Turismo, per azioni di promozione della destinazione Sardegna; e in
- 40,8 (quaranta virgola otto) milioni di euro per il triennio 2015-2017 in capo all'Assessorato dei Trasporti per la promozione ed il sostegno e la destagionalizzazione delle rotte internazionali.

#### **Aiuto di Stato SA. 23098 (C37/2007)**

Nel contesto delle politiche di incentivazione del traffico aereo della Regione Autonoma della Sardegna in precedenza illustrate, è indispensabile rammentare che nel 2007 la Commissione Europea avviò un'indagine, ai sensi dell'articolo 108(2) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFEU), avente ad oggetto presunti aiuti di stato concessi dalla RAS a So.Ge.A.AL. S.p.A. e da quest'ultima al vettore Ryanair e ad altri vettori.

Più in particolare venivano contestate le seguenti misure:

- a) sostegno di marketing e altri contributi concessi a Ryanair sulla base di Marketing e Handling Agreement siglati con Sogeaal negli anni 2002, 2003 e 2006;
- b) riduzione delle tariffe per i servizi di handling a favore di Ryanair e di altri vettori aerei;
- c) sostegno finanziario concesso a Sogeaal da parte della Regione Sardegna in forma di rimborso di perdite operative.

Con lettera del 30 marzo 2011, alla luce di nuove informazioni ricevute ed ai sensi del paragrafo 2 dell'articolo 10 del regolamento del Consiglio n. 655/99 del 22 marzo 1999, la Commissione Europea comunicava alla Repubblica Italiana la necessità di acquisire informazioni sui comportamenti tenuti da So.Ge.A.AL. nel periodo successivo al 2007 e, in data 27 giugno 2012, ufficializzava alla Repubblica

Italiana la propria decisione di estendere il procedimento di indagine formale includendo le misure per l'incentivazione del traffico aereo previste dalla Legge Regionale n.10 del 13 aprile 2010.

Nella seconda Decisione, le misure oggetto di analisi venivano sintetizzate come di seguito:

- a) misure a favore del gestore dell'aeroporto, concesse dall'anno 2000 in poi, consistenti in:
  - i. conferimenti di capitale e copertura delle perdite da parte della RAS e di altri azionisti pubblici;
  - ii. contributi per impianti e lavori da parte della RAS;
  - iii. finanziamento di infrastrutture aeroportuali e di apparecchiature da parte dello Stato;
- b) misure a favore delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto e, in particolare, contributi di marketing e riduzioni delle tariffe aeroportuali previsti in accordi sottoscritti da Sogeaal a partire dal 2000.

Dopo approfondita analisi intervenuta nel corso di sette anni, durante i quali sono state avanzate a So.Ge.A.AL. numerose istanze di integrazione delle informazioni, la Commissione è giunta alle conclusioni esplicitate con la Decisione definitiva del 1 ottobre 2014 n. C (2014) 6838, con la quale si è sentenziato che le misure di:

- a) conferimenti di capitale;
- b) contributi per impianti; e
- c) finanziamenti da parte dello Stato di lavori sulle infrastrutture aeroportuali;

sono da considerarsi aiuti di stato che hanno dato alla Sogeaal un vantaggio economico.

Tuttavia, le misure in esame **sono state ritenute compatibili** con il mercato interno ai sensi dell'art. 107 paragrafo 3 lett. C del trattato, dal momento che alle stesse possono essere attribuite le seguenti caratteristiche:

1. hanno contribuito ad un obiettivo ben definito di interesse comune;
2. sono state misure appropriate quale strumento politico per il raggiungimento di un obiettivo;
3. sono state necessarie, in quanto il mercato non avrebbe potuto provvedere da solo;
4. hanno avuto un effetto di incentivo sul livello economico dell'aeroporto;
5. sono state proporzionate al minimo necessario;
6. non hanno avuto effetti negativi sulla competitività del mercato.

Per quanto riguarda le misure inerenti i vettori, l'analisi della Commissione si è focalizzata sui contratti di handling e marketing sottoscritti tra la Sogeaal e Ryanair/AMS, Alitalia, Volare, BmiBaby, Meridiana Germanwings, Air Italy e Air Vallée con l'obiettivo di verificare se, al momento della stipula di ogni contratto, la Sogeaal si sia ragionevolmente comportata come un "prudente investitore di mercato" (MEO test).

La Commissione è giunta alle seguenti conclusioni:

- a) i contratti di handling e marketing conclusi con Ryanair/AMS, Alitalia, Volare, BmiBaby, Air Vallée, e Air Italy non costituiscono aiuti di stato;
- b) i contratti di handling e marketing conclusi con Meridiana e Germanwings costituiscono aiuti di stato illegali e incompatibili con il mercato interno, per cui si renderà necessario procedere con il recupero presso i beneficiari.

Pur senza entrare nel merito di ogni singolo contratto, è bene sottolineare che il valore del recupero ordinato dalla Commissione è pari a c/a l'uno per cento (1%) di quanto erogato fino al 2010 alle varie compagnie a titolo di *marketing support*, testimoniando, nella sostanza, il corretto comportamento della Sogeaal nella quasi totalità dei casi in cui sono stati conclusi accordi con i vettori finalizzati allo sviluppo del traffico.

### ***Gli interventi di adeguamento infrastrutturale e le coperture finanziarie***

Si è costantemente evidenziato, in ognuno dei precedenti quattro esercizi, che uno dei fenomeni che ha maggiormente ostacolato i fattori su cui il management aveva basato il riequilibrio degli elementi concorrenti al consolidamento e sviluppo della Società, e sul quale non è superfluo soffermarsi, è stato il ritardo nell'erogazione dei finanziamenti finalizzati alla realizzazione dei miglioramenti infrastrutturali approvati nel Piano di Riassetto e Riorganizzazione gestionale 2010-12.

Nelle Relazioni sulla gestione riferite a tali annualità (2010-2013) gli esiziali effetti della mancata effettiva disponibilità dei fondi FAS di cui al "Protocollo di Intesa" del 27/06/2009 tra Regione Sardegna, Enac e So.Ge.A.AL., sono stati ampiamente illustrati.

Si è già quindi detto di come, sommando i dati previsionali del Piano 2010-2012 e proiettandoli coerentemente negli ultimi due esercizi, emerge chiaramente la significativa perdita di ricavi potenziali dovuta alla riqualificazione.

Per converso, il bilancio registra oneri aggiuntivi derivanti dalle necessarie attività manutentive straordinarie, alcune obbligatoriamente<sup>4</sup> realizzate anche in mancanza dei finanziamenti di risulta.

Nel 2013 si era registrato un rinnovato impulso nel perseguimento delle opportunità racchiuse nel "Protocollo di Intesa" siglato il 27/06/2009: difatti, con l'obiettivo di stipulare l'Accordo di Programma

---

<sup>4</sup> Ad esempio gli interventi di ripristino atti a garantire l'efficienza operativa della pista di volo

Quadro Rafforzato<sup>5</sup>, RAS ha avviato i necessari confronti, indirizzando la propria opera a meglio individuare e circoscrivere gli interventi di rilevanza strategica Nazionale e Regionale. Tali confronti sono sfociati nell'attesa sigla della "Convenzione per realizzazione dell'intervento Aeroporto di Alghero Fertilia – Adeguamento infrastrutture di ICAO, miglioramento accessibilità aeroporto" tra RAS e Sogeaal, avvenuta in data 11 dicembre 2013, e per il tramite della quale ci si auspicava poter dare corso al complessivo investimento previsto, pari a 18,1 milioni di euro, già nel 2014.

Purtroppo al riguardo la Società, rimasta lungamente in attesa di comunicazione da parte di RAS dello scioglimento delle sospensive recate nell'atto convenzionale di riferimento e legate alla notifica da parte dell'Amministrazione Regionale alla competente Commissione UE, non poteva procedere alle iniziative di competenza.

Solo in data 17 dicembre 2014, in sede d'Assemblea, l'azionista di riferimento informava del fatto che, per quanto ai fondi destinati agli interventi finalizzati al miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale a valere sul fondo di sviluppo e coesione (FSC) – di cui si conferma la strategicità – l'Assessore dei Trasporti ha firmato, in data 15.12.2014, l'ordine di non dare ulteriore corso alla notifica in itinere e di porre conseguentemente in essere tutti gli adempimenti amministrativi necessari e connessi alla attuazione degli interventi infrastrutturali in argomento.

In pari sede l'Assessore comunicava inoltre di aver disposto la notifica del decreto contenente detto ordine al Direttore Generale della Presidenza RAS (autorità di gestione del FSC), per gli adempimenti conseguenti collegati alla delibera CIPE n. 21 del 30.06.2014 (i.e. conferma strategicità interventi per consentirne la riassegnazione alla Regione nell'ambito della Programmazione 2014-2020).

Quanto sopra premesso, con riferimento alla più volte ricordata debolezza dell'*appeal* commerciale dell'attuale infrastruttura aeroportuale rispetto agli standard di settore per *competitor* comparabili, da cui l'urgenza di dar corso alla riqualificazione funzionale, è opportuno rilevare che in assenza del riallineamento dei margini da ricavi commerciali verrebbe meno uno dei requisiti essenziali del modello proposto alla Proprietà sin dal 2010.

### ***Altre Attività – L'Opera d'arte***

Come previsto dal D.M. 23/03/2006 in ottemperanza ai dettami ex lege 717/1949 che prevedono, in occasione della realizzazione di nuovi edifici pubblici, la destinazione all'abbellimento mediante opere d'arte di una quota non inferiore al 2 per cento della spesa totale prevista nel progetto, **in data 11/03/2009** Sogeaal aveva versato al Ministero dell'Economia e Finanza l'importo destinato alla realizzazione di un'opera d'arte ricompreso nel Piano economico dell'intervento di Ampliamento dell'Aerostazione Passeggeri ed Area Terminale (nuova Aerostazione), finanziato con delibera CIPE del 29/08/1997.

---

<sup>5</sup> ai sensi delle Delibere CIPE nn. 62/2011 e 78/2011

Nel mese di dicembre 2012, a seguito di una attività di “rivitalizzazione” delle dinamiche di risulta il Ministero ha versato tale importo alla Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, storici, Artistici ed Etnoantropologici per le Prov. di Sassari e Nuoro.

In data 22/07/2013 è stato bandito il concorso internazionale per la realizzazione di un'opera d'arte destinata all'Aeroporto di Alghero e per il quale sono pervenute 283 richieste di adesione.

Nel novembre 2013, presso gli uffici della Sogeaal si è costituita la commissione di gara, nominata con decreto n. 66/2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, storici, Artistici ed Etnoantropologici per le Prov. di Sassari e Nuoro, composta da funzionari della Soprintendenza, della stazione appaltante, di Enac (membro non votante), un artista di fama internazionale, un gallerista ed un architetto di fama nazionale.

A seguito di una valutazione dei bozzetti secondo criteri di scelta fondati sull'esame comparativo di elementi artistici, estetici e tecnici delle singole opere e sulla coerenza e compatibilità con il relativo spazio architettonico e ambientale, è risultata vincitrice l'opera “il viaggio dalla terra al cielo”

Il progetto nasce dal riconoscimento degli elementi significativi dettati dal paesaggio artificiale e naturale circostante, un'opera d'arte che è un omaggio al viaggio inteso nella sua accezione più ampia “dalla terra al cielo”.

Collocata all'esterno, in posizione baricentrica tra il nuovo edificio dell'aerostazione e il vecchio in fase di ristrutturazione, l'opera, una scultura che indica il movimento nel volo di uno stormo di rondini, è concepita in modo da diventare un punto di riferimento visivo.

La scultura nasce dal prato antistante l'ingresso del terminal partenze, si sviluppa attraversando la sezione stradale con un'altezza che varia da 5 metri fino a 5,70, legandosi in sommità della pensilina d'ingresso ai due pilastri circolari per un'altezza totale di 8.60 metri e termina al di sopra della pensilina sfrangiandosi con singoli elementi ancorati sulla facciata principale.

La realizzazione ha forma tale da inserirsi perfettamente sia nello stato di fatto sia nelle previsioni future di riorganizzazione delle aree esterne dell'aeroporto.

### ***Altre Attività Progettuali e Realizzative***

In corso d'esercizio sono state altresì eseguite le seguenti progettazioni e realizzazioni:

Analisi e predisposizione documentale per l'acquisizione delle superfici esterne al sedime necessarie all'installazione, da parte di ENAV, di un sistema SALS (sentiero di avvicinamento luminoso semplificato).

Progettazione esecutiva, sia edile che impiantistica, per l'adeguamento normativo della postazione di controllo passaporti all'interno della sala extra Schengen.

Progettazione esecutiva per il completamento della riqualifica impiantistica del manufatto denominato “merci”.

Progettazione esecutiva, sia edile che impiantistica, per la realizzazione di una postazione di ricovero delle unità cinofile della Guardia di Finanza.

Supervisione delle attività di progettazione esecutiva finalizzata alla realizzazione della nuova Food Court, comprese numerose riunioni di coordinamento e sopralluoghi al fine di analizzare e risolvere problematiche di compatibilità con lo stato attuale e futuro dell'aerostazione, vuoi dal punto di vista edile che impiantistico.

Progettazione impiantistica esecutiva, sia elettrica che speciale, relativamente alla realizzazione degli spazi commerciali ed espositivi all'interno dell'aerostazione.

Analisi e predisposizione documentale, relazione, capitolati tecnici e planimetrie, necessarie alla procedura di Gara del Servizio di Pulizia.

Analisi e predisposizione documentale, relazione, capitolati tecnici e planimetrie, necessarie alla procedura di Gara del Servizio di Manutenzione.

Progetto esecutivo per la manutenzione straordinaria dell'edificio di servizio e dell'impianto di illuminazione dell'impianto di depurazione.

Studio e valutazione (comprensivo di valutazione di opere e costi) del *free-cooling* nelle Unità di Trattamento Aria (UTA) della aerostazione passeggeri. Studio con calcolo di simulazione dei carichi termici ai fini della sua implementazione nei sistemi di climatizzazione dell'aerostazione passeggeri finalizzata al conseguimento di risparmi energetici.

#### Aerostazione passeggeri

Nel corso del 2014 sono proseguiti i lavori di riqualifica del fabbricato “vecchia aerostazione” che hanno riguardato il completamento sia da un punto di vista edile che impiantistico dell'intera area soggetta ad interventi. Si è proceduto inoltre alla preparazione e alla posa delle facciate perimetrali esterne.

#### Pista di volo

Non sono stati effettuati particolari interventi, ma sono state eseguite opere di manutenzione ordinaria. Inoltre è stata effettuata una campagna di misura strumentale del tratto a nord compreso tra i raccordi alfa e bravo, oggetto negli ultimi anni di interventi di ripristino. Le analisi hanno attestato la necessità di procedere con urgenza ad un intervento di riqualifica strutturale del tratto in esame.

#### Risparmio energetico ed adeguamento normativo

Nell'ambito di un programma di interventi volto al risparmio energetico, si è proceduto all'ampliamento dell'impianto di gestione automatica degli impianti di illuminazione estendendolo alle aree imbarchi ed arrivi. Inoltre è stato realizzato un nuovo sistema di alimentazione delle utenze in continuità assoluta.

#### Distaccamento aeroportuale Vigili del Fuoco

Sono stati eseguiti diversi interventi di manutenzione straordinaria degli edifici di pertinenza, tra i quali il recupero edilizio delle facciate e la riqualifica impiantistica della autorimessa.

In ultimo, si segnala il coordinamento finalizzato alla realizzazione di nuovi spazi commerciali ed espositivi nella sala imbarchi – punto vendita duty Free –, e nella hall partenze: Dinamo Point e punto espositivo BMW.

#### L'impatto ambientale

È a regime il sistema di monitoraggio del rumore prodotto dalle attività di volo installato nel 2013: questo strumento consente di valutare la simulazione di scenari futuri del traffico aereo e l'impatto acustico di questi nelle zone circostanti il sedime aeroportuale.

Il rumore è senza dubbio il tema ambientale di origine aeronautica maggiormente critico. Sogeaal aggiorna costantemente la pagina del proprio sito web <http://www.aeroportodialghero.it> in cui vengono resi disponibili al pubblico gli indici *L<sub>wa</sub>* – indicatori della rumorosità – della settimana di maggior traffico nei 3 quadrimestri di riferimento dell'anno.

Inoltre, conformemente a quanto previsto nella procedura per la sottoscrizione del contratto di programma, di cui si dirà più avanti, la Società ha predisposto il Piano di Tutela Ambientale in accordo alla normativa emessa dall'ART.

Questo Piano, attualmente in fase di istruttoria preliminare presso ENAC, prevede una serie di interventi volti ad ottenere un effettivo risparmio energetico.

#### ***Pianificazione***

##### Contratto di Programma

Nel corso dell'esercizio in esame è stato completamente stravolto il sistema di riferimento.

La nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è stata investita delle competenze inerenti la vigilanza sulle tariffe aeroportuali, mentre all'ENAC sono rimaste le responsabilità di analisi ed approvazione dei piani quadriennali degli interventi e di quelli di qualità e tutela ambientale.

Il 13 maggio l'ART ha pubblicato la Delibera n. 31/2014, con la quale ha dato avvio alla consultazione di aeroporti e stakeholder sull'impianto dei nuovi modelli tariffari aeroportuali.

Nel mese di settembre sono stati pubblicati i modelli definitivi, a cui gli aeroporti devono fare riferimento per la determinazione delle proprie tariffe aeroportuali.

Tali modelli sono suddivisi in base al traffico aeroportuale:

- Modello B1: Aeroporti con oltre 5 mln di pax
- Modello B2: Aeroporti nella fascia compresa tra i 3 e i 5 mln di pax
- Modello B3: Aeroporti con meno di 3 mln di pax

I Principi cardine comuni a tutti e 3 i Modelli sono:

- Orientamento al costo e regolamentazione basata sul concetto di RAB
- Definizione dei diritti aeroportuali a valle di una consultazione tra gestori e utenti
- Definizione ex ante del contenuto informativo sul quale avverrà la consultazione
- Definizione ex ante dei criteri che i gestori dovranno seguire per la quantificazione dei diritti aeroportuali
- Differenziazione dei suddetti criteri in funzione della classe dimensionale
- Verifica da parte dell'ART della corretta applicazione dei suddetti criteri
- Eventuale intervento dell'ART in caso di mancato accordo

Di rilievo, per la classe di aeroporti cui appartiene Alghero (e quindi riferibili al modello B3), la previsione - per il calcolo delle tariffe - di un sistema *Dual Till*: un metodo completamente innovativo rispetto a quanto emerso nelle precedenti interlocuzioni e che permetterà di determinare il valore delle tariffe aeroportuali senza che questo venga ad essere inficiato dalle performance riferibili alle attività non aeronautiche.

L'iter di rideterminazione delle tariffe inerenti lo scalo di Alghero prevede le seguenti approvazioni e certificazioni:

- piano quadriennale degli interventi;
- piano della qualità e della tutela ambientale (di cui si dirà più avanti);
- bilancio di contabilità analitica.

Agli esiti, interverranno le consultazioni con gli Utenti aeroportuali finalizzate alla determinazione delle nuove tariffe.

#### Master Plan (Piano di Sviluppo Aeroportuale)

Nel corso del 2014 – sulla base delle indicazioni ricevute da Enac – sono state aggiornate le stime di traffico al periodo 2015-2029.

Inoltre, grazie alle più recenti informazioni, è stato coerentemente aggiornato il piano degli interventi e l'informativa sulle relative fonti di finanziamento.

È attualmente in corso, con lo stesso ente monitoratore, la dialettica necessaria alla definizione del documento nella sua versione finale.



Questa versione dovrà contenere i dati del piano economico 2015 – 2029 al quale si presume dover operare in aggiornamento allorquando risulterà ultimato il percorso di cessione della maggioranza delle quote societarie già illustrata in premessa.

L'attività di aggiornamento, peraltro, potrebbe richiedere ulteriori approfondimenti in dipendenza dell'analisi dei flussi passeggeri in arrivo e in partenza nello stesso arco temporale, parametro oggi posto a base della rideterminazione degli interventi di adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, con particolare riferimento:

- all'ampliamento e alla rivisitazione della intera configurazione viabilistica aeroportuale;
- all'ampliamento e adeguamento agli standard internazionali del Terminal passeggeri;
- alla loro programmazione temporale;
- alla relativa copertura economica che dovrebbe essere garantita mediante gli strumenti finanziari a valere su risorse pubbliche già illustrati nella presente Relazione.

### ***Lo scenario Aviation***

I 35 scali del sistema aeroportuale Italiano nel 2014 hanno registrato oltre 150 milioni di passeggeri segnando un incremento pari al 4,5% rispetto al 2013, corrispondente a circa +6.361.000 passeggeri (fonte Assaeroporti). Tale incremento è dovuto alle migliori performance delle compagnie aeree in termini di coefficienti di riempimento e ad un aumento della capacità offerta. Infatti, nello stesso periodo si riscontra un incremento del +0,6% dei movimenti degli aeromobili rispetto al 2013, con totale annuo di 1.432.739 movimenti dell'intero sistema aeroportuale Italiano.

Nei tre aeroporti sardi, sono transitati oltre 7.400.000 passeggeri registrando, mediamente, una crescita del +3,6% rispetto al 2013, grazie alle performance dell'aeroporto di Alghero che segna un incremento del +4,8%, Olbia del +6,4%, mentre Cagliari registra solo un lieve incremento del +1,4%.

Sul fronte dei movimenti Alghero registra un +0,2%, Olbia un +3,5% mentre Cagliari ha una leggera flessione dello 0,2%.

L'incremento dei passeggeri è dovuto, così come pure è accaduto nel resto d'Italia, principalmente alle migliori performance delle compagnie aeree.

Il Market Share della Sardegna rispetto al traffico Italia è del 4,9%, composto dal mix del 8,9% del traffico Nazionale e del 2,4% del traffico Internazionale.

### **Aeroporti della Sardegna**

## Passeggeri 2014 vs 2013

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	Δ% 2014/2013	Passeggeri Internazionali	Market Share	Δ% 2014/2013	Transiti	Δ% 2014/2013	Aviazione Generale	Δ% 2014/2013	Totale	Market Share	Δ% 2014/2013
<b>ALGHERO</b>	<b>1.037.778</b>	<b>20,3%</b>	<b>5,9%</b>	<b>597.289</b>	<b>26,6%</b>	<b>5,0%</b>	<b>2.745</b>	<b>-80,4%</b>	<b>1.562</b>	<b>76%</b>	<b>1.639.374</b>	<b>22,1%</b>	<b>4,8%</b>
OLBIA	1.192.796	23,3%	1,8%	903.032	40,2%	11,9%	10.897	18687,9%	20.993	-2,8%	2.127.718	28,7%	6,4%
CAGLIARI	2.881.477	56,4%	3,8%	747.807	33,3%	-6,4%	4.466	-36,0%	5.877	-7,1%	3.639.627	49,1%	1,4%
<b>TOTALE SARDEGNA</b>	<b>5.112.051</b>	<b>8,9%</b>	<b>3,8%</b>	<b>2.248.128</b>	<b>2,4%</b>	<b>3,4%</b>	<b>18.108</b>	<b>-14,0%</b>	<b>28.432</b>	<b>-1,3%</b>	<b>7.406.719</b>	<b>4,9%</b>	<b>3,6%</b>
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>57.748.434</b>		<b>2,5%</b>	<b>91.927.246</b>		<b>5,9%</b>	<b>578.522</b>	<b>-9,7%</b>	<b>251.269</b>	<b>-4,6%</b>	<b>150.505.471</b>		<b>4,5%</b>

*Lo Sviluppo ed i Principali dati di traffico*

Come detto, il nostro scalo nel 2014 ha rilevato un incremento di passeggeri pari al 4,8% rispetto all'esercizio precedente, superando di 75.500 unità il traffico pax 2013 e registrando una crescita superiore rispetto alla media degli aeroporti Italiani.

I risultati positivi si sono concretizzati grazie al consolidamento dei vettori storici (*Low-Cost, Traditional e Charter*) ed a nuovi rapporti di partnership finalizzati all'ampliamento e diversificazione del network.

Pur in assenza di incentivazioni dirette, il dialogo con Ryanair ha consentito l'apertura di nuovi collegamenti e la razionalizzazione degli esistenti portando a circa 1.135.000 i passeggeri transitati da e verso lo scalo di Alghero.

Sul fronte dei collegamenti nazionali Ryanair ha avuto una crescita di circa 120.000 passeggeri grazie soprattutto all'apertura del collegamento giornaliero annuale su Bologna e quello stagionale su Torino.

Risultati positivi sono registrabili anche per effetto della razionalizzazione dei collegamenti su Bergamo, Treviso, Pisa, Cuneo, Trieste, Parma, Ancona e Pescara.

Sul fronte dei collegamenti internazionali la crescita del vettore irlandese è stata del 6% circa grazie alle ottime performance di riempimento degli aeromobili che hanno più che compensato la leggera contrazione della capacità complessiva offerta (-3,6%).

Alitalia ha operato la rotta per Milano Linate (in continuità territoriale) che durante l'anno 2013 era stata esercitata da Meridiana, poi abbandonata nel mese di settembre, quindi ripresa da Alitalia a novembre dello stesso anno.

L'operatività stabile e costante di Alitalia e l'accesso al network in prosecuzione sono stati fattori che durante tutto il corso dell'anno hanno dato un grosso contributo alla ripresa dei passeggeri storici di questa tratta, segnando un recupero di circa 49.000 unità.

Fenomeno simile, e quindi positivo, si è registrato sulla Roma Fiumicino operata sempre in continuità territoriale da Alitalia, allorquando ha sostituito la compagnia New Livingston.

L'alternanza dei due vettori ha tuttavia influito negativamente sul collegamento che registra una riduzione di circa 15.000 passeggeri rispetto al 2013.

La *Low-Cost* Wizz air ha operato, per tutto l'anno, la tratta Alghero-Bucarest: rappresenta un tassello importante della strategia del management ed un'importante opportunità futura di sviluppare il network in modo complementare agli altri vettori e con un partner solido e leader del mercato *Low-Cost* dell'Est Europa.

La compagnia easyJet ha consolidato la sua presenza, iniziata nel 2012, rafforzando il risultato ottenuto nell'anno precedente durante la Stagione Summer Iata grazie anche all'introduzione di un volo aggiuntivo (al sabato).

Il segmento charter ha consolidato gli operativi e rimarcato gli incrementi di passeggeri già messi a segno durante il 2013. La perdita dei voli da Ostrava e Colonia, dovuti a mancati accordi dei Tour operator con le strutture ricettive è stata contenuta in un decremento di circa 8.000 passeggeri.

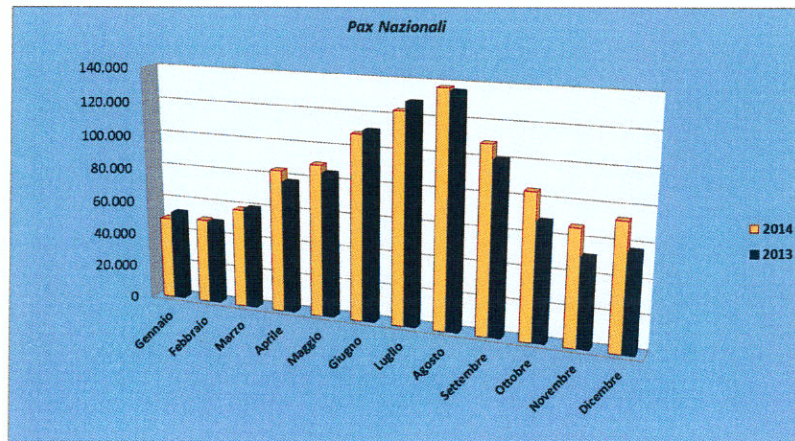
Il segmento della continuità territoriale secondaria (c.d. Continuità Territoriale 2) non è stato operato su nessuno degli aeroporti sardi.

#### Traffico Nazionale e Internazionale

PASSEGGERI	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2013	Δ% 2014/2013
<b>Totale</b>	<b>1.639.374</b>	<b>1.563.908</b>	<b>4,8%</b>
Nazionali	1.037.778	980.005	5,9%
Internazionali	597.289	568.999	5,0%
Transiti e aviazione generale	4.307	14.904	-71,1%
MOVIMENTI	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2013	Δ% 2014/2013
<b>Totale</b>	<b>13.810</b>	<b>13.782</b>	<b>0,2%</b>
Nazionali	8.810	8.756	0,6%
Internazionali	4.188	4.340	-3,5%
Aviazione generale	812	686	18,4%

#### Traffico Nazionale

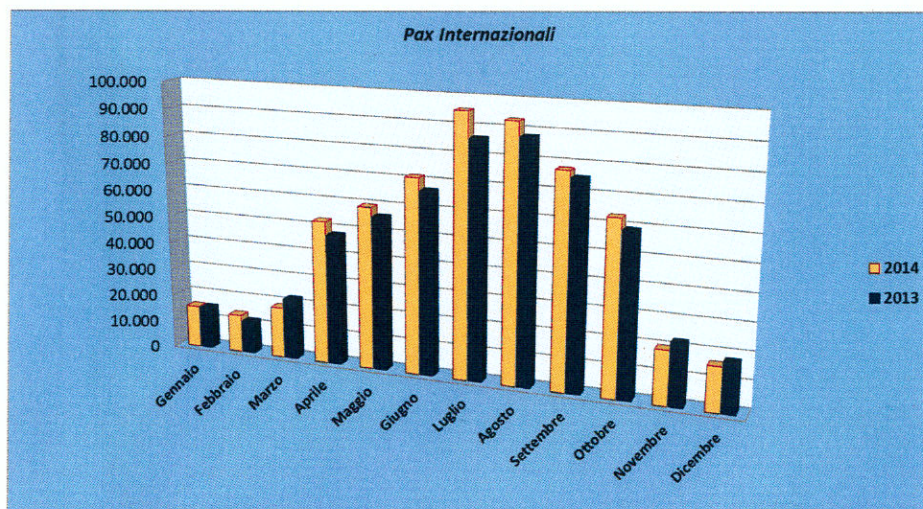
Il traffico nazionale ha avuto un incremento del 5,9%, principalmente dovuto al contributo di Ryanair (+120.000 passeggeri nazionali grazie alle nuove rotte ed all'ottimizzazione delle esistenti), Alitalia (in particolare sulla Milano Linate e successivamente con il recupero in avvicendamento a New Livingston sulla Roma Fiumicino), ed al mantenimento delle performance di easyjet (sulla tratta per Malpensa).



### Traffico Internazionale

In riferimento al traffico passeggeri e movimenti internazionali, la crescita del 5 % dei passeggeri rispetto all'anno precedente è correlata in particolare al consolidamento di Wizzair (annuale il nuovo collegamento con Bucarest, Romania, avviato durante l'estate 2013) e di Ryanair che ha ottimizzato il network e migliorato le performance sia in termini di capacità offerta che di coefficienti di riempimento.

Il segmento charter registra una sostanziale tenuta.



### Voli di Linea (nazionali e internazionali)

Il segmento linea rappresenta il 97% del traffico complessivo dell'Aeroporto.

Analizzando i dati del 2014 si evidenzia un aumento del +5,5%, registrando il transito di 1.589.374 passeggeri contro 1.506.298 del 2013, pari a circa 83.000 passeggeri in più.

### Voli Charter

Il 2014 rappresenta un anno di consolidamento per il segmento Charter.

Tale risultato è stato raggiunto grazie alle partnership precedentemente sviluppate con i Tour operator, in particolare del nord Europa, ed una ricaduta positiva sia in termini di passeggeri che di collegamenti.

### *I mercati*

Il mercato Domestico, con 1.035.625 unità, è il più rappresentativo.

I mercati Esteri sono in crescita grazie alla razionalizzazione dell'operativo e dei nuovi collegamenti annuali.

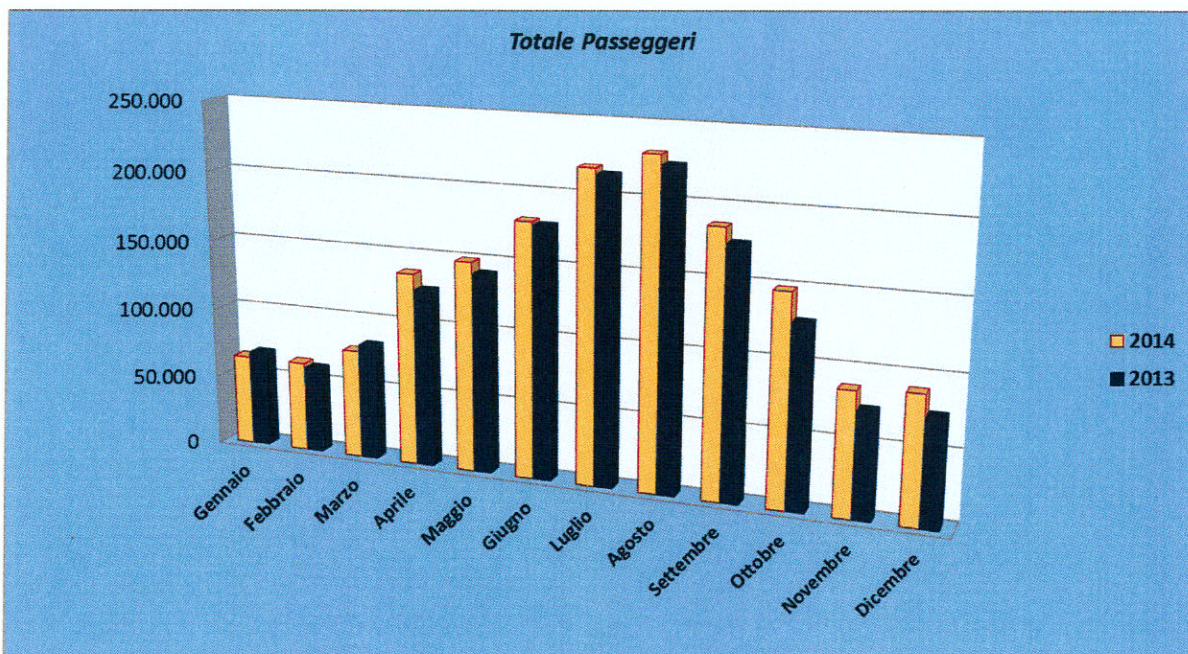
In particolare, il ranking pone ai primi posti Germania e Spagna. La Gran Bretagna con 98.292 passeggeri è il terzo paese internazionale, mentre la Scandinavia rappresenta un asset importante con numerosi collegamenti charter e di linea che contano circa 100.000 passeggeri totali.

Paese	2014	2013	Δ 2014/2013	Share 2014	Share 2013
<b>ITALIA</b>	<b>1.035.625</b>	<b>980.472</b>	<b>5,6%</b>	<b>63,17%</b>	<b>62,69%</b>
GERMANIA	112.642	127.281	-11,5%	6,87%	8,14%
SPAGNA	109.746	106.633	2,9%	6,69%	6,82%
GRAN BRETAGNA	98.292	92.318	6,5%	6,00%	5,90%
SVEZIA	51.400	45.096	14,0%	3,14%	2,88%
PAESI BASSI	39.872	37.141	7,4%	2,43%	2,37%
BELGIO	23.300	30.020	-22,4%	1,42%	1,92%
SLOVACCHIA	34.261	25.085	36,6%	2,09%	1,60%
DANIMARCA	26.386	25.062	5,3%	1,61%	1,60%
IRLANDA	22.506	20.567	9,4%	1,37%	1,32%
NORVEGIA	19.823	20.481	-3,2%	1,21%	1,31%
ROMANIA	20.568	15.641	31,5%	1,25%	1,00%
FRANCIA	31.528	15.580	102,4%	1,92%	1,00%
FINLANDIA	2.909	-	#DIV/0!	0,18%	0,00%
ALTRO (SPOT INTERNAZ.+TRANSITI)	10.516	22.531	-53,3%	0,64%	1,44%
<b>TOTALE</b>	<b>1.639.374</b>	<b>1.563.908</b>	<b>4,8%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

### *Stagionalità del Traffico*

Dal grafico e dalle tabelle qui di seguito, si può misurare il livello di stagionalità dell'aeroporto di Alghero (fenomeno meno marcato rispetto al vicino aeroporto di Olbia) legato principalmente all'industria turistica regionale riferita al prodotto balneare.

	2014			2013			Δ 2014/2013		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale
Gennaio	48.883	15.494	64.377	52.944	15.322	68.266	-7,7%	1,1%	-5,7%
Febbraio	50.278	13.913	64.191	49.297	11.790	61.087	2,0%	18,0%	5,1%
Marzo	58.794	18.688	77.482	59.941	22.229	82.170	-1,9%	-15,9%	-5,7%
Aprile	84.447	52.735	137.182	78.048	47.943	125.991	8,2%	10,0%	8,9%
Maggio	89.701	59.451	149.152	85.025	56.074	141.099	5,5%	6,0%	5,7%
Giugno	109.066	71.340	180.406	111.180	66.817	177.997	-1,9%	6,8%	1,4%
Luglio	123.613	95.477	219.090	128.765	86.205	214.970	-4,0%	10,8%	1,9%
Agosto	137.612	93.078	230.690	136.031	87.884	223.915	1,2%	5,9%	3,0%
Settembre	109.064	77.766	186.830	100.630	75.282	175.912	8,4%	3,3%	6,2%
Ottobre	85.082	63.239	148.321	69.015	59.106	128.121	23,3%	7,0%	15,8%
Novembre	67.562	19.804	87.366	51.775	22.480	74.255	30,5%	-11,9%	17,7%
Dicembre	73.676	16.304	89.980	57.354	17.867	75.221	28,5%	-8,7%	19,6%
<b>TOTALE</b>	<b>1.037.778</b>	<b>597.289</b>	<b>1.635.067</b>	<b>980.005</b>	<b>568.999</b>	<b>1.549.004</b>	<b>5,9%</b>	<b>5,0%</b>	<b>5,6%</b>



### Merce e Posta

Anche il 2014 è stato caratterizzato dall'assenza di Vettori operanti voli Cargo sullo scalo di Alghero.

Ferme le scarse quantità, si deve comunque registrare un incremento rispetto all'anno precedente con una quantità di merce trasportata pari a 38.415 Kg (+14% rispetto all'esercizio precedente) per effetto del subentro di Alitalia che ha utilmente alimentato il trasporto di merce sui voli commerciali passeggeri operati.

MERCE	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2013	Var %
<b>Totale (tons)</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>14%</b>

Nel 2014 il quantitativo di posta trasportata è stato pari a 0,36 tonnellate.

Anche in campo nazionale il traffico merci registra un risultato positivo pari al +5.3% rispetto all'anno precedente, con un valore assoluto di 894.770 tonnellate trasportate.

### ***Lo scenario Non-Aviation***

Gli effetti negativi della crisi economica continuano a riflettersi in ambito aeroportuale, mostrandosi attraverso una contrazione dei consumi ed una minore propensione alla spesa.

Tali effetti hanno generato anche un calo degli investimenti delle aziende, in particolare nella comunicazione pubblicitaria.

In ambito *consumer*, la crescita del traffico passeggeri e l'apertura di nuove attività commerciali hanno generato un aumento dei ricavi degli esercizi commerciali e servizi al passeggero, generando effetti positivi in special modo nei settori *retail*, *autonoleggi* e *parking*.

La gestione e sviluppo commerciale non-aviation, in attesa del completamento dei lavori di riqualificazione dell'aerostazione iniziati nel 2011, si è focalizzata sull'ottimizzazione di *business* e servizi esistenti attraverso la massimizzazione della redditività.

Le azioni implementate a partire da maggio 2012 hanno proseguito nei loro effetti che verranno amplificati a riqualificazione ultimata attraverso la creazione di nuovi spazi ed il *revamping* degli esercizi commerciali attualmente presenti.

È proseguita la ricerca di nuovi partner commerciali tra cui si segnala Baltona che ha aperto da maggio 2014 lo *store* Duty Paid in area sterile.

### ***Strategia, Azioni, Risultati***

Le linee guida pianificate hanno dato origine alle seguenti azioni:

#### ***Food & beverage***

- Subentro della primaria compagnia internazionale di ristorazione aeroportuale My Chef vs Airchef, utile a garantire un player capace di offrire i massimi livelli di servizio nel settore
- Rivisitazione dei servizi e miglioramento della qualità dell'offerta finalizzati a stimolare la propensione alla spesa del passeggero e l'innalzamento di performance di penetrazione e risultati di vendita
- Sviluppo di nuove tipologie di layout commerciali e ridefinizione dell'offerta ristorativa

#### ***Travel Retail***

- LAND SIDE

- Stile Sardo (prodotti tipici e artigianali sardi): incremento della superficie espositiva ed ampliamento delle categorie merceologiche in assortimento
  - Wind Star (parafarmacia e prodotti erboristici e cosmetici): riposizionamento con ampliamento del punto vendita nella galleria commerciale
  - Sea and me (beauty, profumi e cosmesi): riposizionamento del punto vendita chiuso in Air Side
  - Dinamo Store (abbigliamento e *merchandising* ufficiale Dinamo Sassari): nuova apertura punto vendita.
  - Unicef (promozione e raccolta sottoscrizioni): attivazione area espositiva temporanea
  - Motorent Sardinia (noleggio motocicli): attivazione area espositiva temporanea
  - Eye Area Shop (abbigliamento sportivo monomarca): apertura punto vendita provvisorio
- **AIR SIDE**
    - Geos Liomatic (distributori automatici): riposizionamento
    - Baltona Travel retail (Duty Paid Store): apertura nuovo spazio commerciale

### ***Parking***

- Sostituzione parziale di meccaniche e software
- Nuova campagna di comunicazione all'interno in aerostazione
- Lotta alla sosta abusiva in collaborazione con la Polizia Municipale
- Sviluppo del Progetto "Ausiliari del Traffico" mediante impiego di risorse umane Sogeaal

### ***Pubblicità***

- Implementazione del piano di fidelizzazione degli inserzionisti
- Ricerca di nuovi partner regionali e nazionali per contrastare la tendenza allo "spopolamento" delle presenze promo-pubblicitarie

### ***Rent a Car***

- Stipula di un nuovo contratto con le società di autonoleggio (le nuove condizioni prevedono un innalzamento delle royalty legato alla consegna delle nuove postazioni laddove sul territorio nazionale le principali *major* stanno rinegoziando al ribasso i contratti con gli aeroporti utilizzando l'abbandono del sedime aeroportuale come argomento per esercitare pressione negoziale)
- Apertura di tre nuove postazioni affidate ad altrettanti operatori nazionali e locali con un rafforzamento dell'offerta complessiva

### ***Servizi al Passeggero***

- Safe Bag (plastificazione bagagli) riposizionamento
- Rivisitazione dell'offerta nelle aree modulari "*conference & events*"
- Implementazione del servizio Wifi gratuito (Tiscali)



- Implementazione del servizio Wifi TV (H-Media)
- Predisposizione dello sportello Informazioni Accoglienza Turistica (accordo sottoscritto con Regione Autonoma Sardegna Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio)

### ***Fatti gestionali significativi e Risultati***

Nonostante la mancanza di spazi utili ad ampliare il novero o le dimensioni delle aree commerciali, si registra un consolidamento del trend incrementale dei proventi, in particolare nei seguenti ambiti:

- Parcheggio (c/a +Euro 85.000)
- Rent a car (c/a +Euro 60.000)
- Food & Beverage (c/a +Euro 3.000)
- Retail (c/a +Euro 112.000)
- Servizi al Passeggero (c/a +Euro 10.000)
- Altri Servizi (c/a +Euro 23.000)

Di segno negativo l'Advertising (c/a Euro 36.000).

Complessivamente, l'incremento dei ricavi non-aviation è stato pari al 10% rispetto al precedente esercizio.

Le azioni sul sistema Parcheggio *Low-Cost* e *Comfort* e gli interventi sulla viabilità e sosta abusiva hanno migliorato in maniera significativa la redditività di tale *business area*: 84.802 euro di ricavi aggiuntivi nel 2014 confermano la significativa crescita in atto nell'ultimo biennio.

I *Rent a car* aumentano il fatturato delle società di autonoleggio del 10%, generando per Sogeaal un incremento dei proventi pari al 8%.

La consegna delle nuove postazioni produrrà una crescita ulteriore della redditività.

A livello nazionale il mercato *Food & Beverage* aeroporti e autostrade soffre notevolmente, ed i grossi player del mercato registrano perdite consistenti di volumi di fatturato.

Il risultato complessivo F&B – in termini di royalty – della Società conferma tuttavia i buoni esiti già riportati nel 2013.

L'indice del ricavo per passeggero rimane pressoché invariato.

Il subentro, a fine 2014, del nuovo partner My Chef e l'apertura della nuova *food court* dovrebbe incrementare la spesa media/pax in ambito ristorazione.

Nel *Retail*, dalla ottimizzazione degli spazi esistenti sono derivati significativi benefici: l'apertura del *Duty Paid Store* dal mese di maggio ha fatto segnare un incremento del 65% sull'anno.

L'*Advertising* segue il trend negativo del mercato nazionale con una perdita del 7% dovuta principalmente a:

- riduzione della spendita promo-pubblicitaria da parte delle aziende private regionali;
- contrazione o de-finanziamento dei budget per campagne istituzionali da parte di enti pubblici locali e regionali.

### **Le Operazioni**

Ogni attività caratteristica si è svolta con regolarità, costanza e nel rispetto degli oneri assunti da So.Ge.A.AL. al fine di garantire la qualità e la sicurezza di tutte le operazioni aeroportuali.

#### ***L'area di Movimento***

L'applicazione della normativa di riferimento, nonché il rispetto e mantenimento della Certificazione di aeroporto rilasciata da Enac e rinnovata il 24 gennaio 2014, hanno impegnato la struttura nelle costanti attività di monitoraggio e controllo, segnalazione e implementazione procedurale delle attività connesse alla Safety dell'Area di Movimento.

Non sono state segnalate criticità di rilievo e gli Audit condotti da Enac hanno confermato la regolarità di condotta.

Dal mese di settembre, su richiesta del Team di sorveglianza della Certificazione Enac, è stato disposto, demandandolo alla struttura operativa Safety, lo svolgimento di ulteriori 8 ispezioni quotidiane della Pista di volo, con carattere supplementare rispetto alle 4 già previste dal Manuale di aeroporto.

Nel corso del primo semestre la Bird Control Unit ha registrato un innalzamento degli eventi *Bird Strike* rispetto a quanto rilevato nell'annualità precedente. Tra agosto e settembre sono stati acquisiti un nuovo veicolo fuoristrada ed un sistema di dissuasione mobile, impiegati per mitigare la frequenza del fenomeno.

Alla fine dell'anno si è riscontrato un ulteriore aumento degli eventi con valori statistici comunque al di sotto della soglia minima prevista dalla normativa applicabile.

Come ogni anno sono state effettuate le esercitazioni di incidente aereo previste dal Piano d'emergenza. È stata inoltre individuata una nuova posizione per la Postazione Medica Avanzata, più confacente alle esigenze logistico-sanitarie di primo soccorso.

#### ***Il Safety Management System***

Anche nel 2014 il Safety Management System (SMS) ha garantito, in conformità alle direttive internazionali ICAO, lo svolgimento delle operazioni aeroportuali nelle condizioni di sicurezza prestabilite ed ha proceduto nella valutazione e solidità del processo stesso al fine di mitigare le potenziali deviazioni, con azioni preventive e/o correttive.

Il Safety Management System (SMS), inoltre, ha riguardato gli obiettivi prefissati dalle Politiche di Sicurezza decise dal Consiglio di Amministrazione della Società, corrispondendo a tutte le verifiche ispettive sia del Team di Certificazione Enac che dei vari Vettori.

La Società ha attivato, quando necessario, il Safety Board (SB), un comitato composto dall'Accountable Manager (AM), dai Post Holder (PH) e dal Safety Manager (SM) con lo scopo di supportare l'AM nell'attuazione delle Politiche di Sicurezza e nella verifica delle conformità del SMS ai requisiti regolamentari

Il SB si è comunque riunito metodicamente per valutare e condividere questioni inerenti l'identificazione dei rischi per la Safety aeroportuale, i riscontri iniziali provenienti dal sistema di auditing ed i risultati delle analisi del Reporting System.

Quanto sopra vale altresì per i meeting del Gruppo Locale di Sicurezza di Pista (Local Runway Safety Team) e del Safety Committee (SC), programmati e/o sollecitati dai vari Enti del "Sistema Aeroporto".

Poiché ciascun Soggetto risulta responsabile di ogni azione ed omissione che infici il livello della Safety, attraverso i vari SC sono stati attribuiti – in maniera univoca – compiti e responsabilità afferenti ad ogni Soggetto interessato, riducendo in questo modo incertezze o possibili disguidi di matrice organizzativa.

È stata infine prevista e fortemente incoraggiata, inoltre, la possibilità di trasmettere segnalazioni volontarie, anche in forma anonima, su eventi correlati alla Safety, nella c.d. "cultura non ritorsiva/*no blame culture*" orientata all'individuazione e soluzione delle inerenti problematiche.

### ***Il Servizio Terminal e PRM***

Nell'annualità in esame il servizio di assistenza PRM è stato erogato a 6.369 passeggeri a mobilità ridotta, registrando un incremento, rispetto al 2013, del 7% circa.

Le attività di monitoraggio del Terminal hanno evidenziato un regolare funzionamento di tutti i servizi offerti all'Utenza e un particolare apprezzamento della stessa per la qualità delle prestazioni erogate.

### ***La Security***

Le attività di controllo di sicurezza dei passeggeri e dei bagagli al seguito si sono svolte regolarmente e con ritmi adeguati al traffico passeggeri transitato in aeroporto.

A partire dal mese di maggio, in seguito ad un adattamento all'uso dei locali del manufatto area merci, vengono stabilmente erogati servizi di controllo di beni delle forniture di aeroporto.

I picchi di flusso estivi non hanno presentato particolari difficoltà e sono stati affrontati con l'individuazione, all'interno del servizio stesso, di ulteriori figure di supervisione che hanno consentito una migliore erogazione dei servizi.

Nel mese di luglio, in ottemperanza a quanto prescritto dal Regolamento di Esecuzione UE n. 246/2013, è stato acquisito il nuovo apparato LEDES (marca Smith Detection HS 6040i TIM) per il controllo obbligatorio dei seguenti LAGs: farmaci, dietetici e cibi per neonati in misura superiore ai 100 ml/gr.

Nel corso dell'esercizio sono passati ai varchi di controllo 817.510 passeggeri e sono stati radiogenati 323.613 bagagli da stiva.

### ***L'attività di Handling***

L'andamento del traffico passeggeri assistito nel corso dell'esercizio in esame (+4,8), pur registrando un calo nel periodo gennaio/marzo a causa delle performance della compagnia New Livingston, ha mostrato, superando l'incremento medio di crescita nazionale, risultati progressivamente più brillanti fino a traguardare il miglior risultato di sempre dello scalo in termini di passeggeri trasportati.

Per quanto concerne i movimenti, il traffico aeromobili si è sostanzialmente confermato registrando un lievissimo apprezzamento (+0,2%) che tuttavia è stato caratterizzato da un importante appesantimento a causa da fenomeni di sovrapposizione del traffico.

Questo ha ovviamente condizionato il dimensionamento e la gestione delle risorse, richiedendo un incremento più che proporzionale del personale stagionale e l'estensione dei c.d. contratti 6/12, fenomeno che unitamente alla fruizione delle ferie ed alla prosecuzione dei cicli formativi legati all'implementazione del nuovo sistema Cute, hanno portato ad un incremento del numero di FTE rispetto all'esercizio precedente.

Un incremento in ogni caso che è stato contenuto con l'impiego di politiche di ottimizzazione, trasfuse nel c.d. Disciplinare di Produzione, al fine di gestire, in maniera efficace i diversi scenari operativi.

Come si evince dalle tabelle di seguito riportate, infatti, l'incremento di FTE è stato limitato ad un totale risorse che – al netto delle maternità – risulta pari a + 2,4 FTE rispetto all'esercizio 2013.

CONSUNTIVO FTE 2013	gen-13	feb-13	mar-13	apr-13	mag-13	giu-13	lug-13	ago-13	set-13	ott-13	nov-13	dic-13	totali fte 2013
Handling Assist.Operaz.Pista	52,13	51,13	56,35	58,33	57,53	53,73	56,27	56,27	56,27	53,73	46,73	48,93	53,95
Handling Assist.Operaz.Pista T.D.	-	-	-	-	-	6,93	6,93	6,93	6,93	-	-	-	2,31
Handling : Addetti di scalo CTI	40,07	37,67	41,50	47,20	46,94	47,29	47,67	47,67	47,67	46,60	36,73	35,20	43,52
Handling: Addetti di scalo CTD	-	-	-	1,35	3,83	4,80	4,80	4,80	4,80	-	-	-	2,03
Handling: Servizio biglietteria	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60	8,60
Handling: Rit - Lead Agent	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80
<b>TOTALE CONSUNTIVO FTE 2013</b>	<b>105,60</b>	<b>102,20</b>	<b>111,25</b>	<b>120,28</b>	<b>121,70</b>	<b>126,16</b>	<b>129,07</b>	<b>129,07</b>	<b>129,07</b>	<b>113,73</b>	<b>96,86</b>	<b>97,53</b>	<b>115,21</b>
NR FTE ASSENTI X MATERNITA'	0	0	2	2	2	2,8	2,8	2,8	3	3	3	2	2,12
<b>VARIAZIONE AL NETTO MATERNITA'</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>109,25</b>	<b>118,28</b>	<b>119,70</b>	<b>123,36</b>	<b>126,27</b>	<b>126,27</b>	<b>126,07</b>	<b>110,73</b>	<b>93,86</b>	<b>95,53</b>	<b>113,09</b>

CONSUNTIVO FTE 2014	gen-14	feb-14	mar-14	apr-14	mag-14	giu-14	lug-14	ago-14	set-14	ott-14	nov-14	dic-14	totali fte 2014
Handling Assist.Operaz.Pista	43,61	44,20	45,53	50,33	55,13	55,26	57,47	56,47	54,67	54,67	46,93	46,67	50,91
Handling Assist.Operaz.Pista T.D.	-	-	-	1,55	3,20	6,93	10,22	10,67	8,46	3,63	-	-	3,72
Handling : Addetti di scalo CTI	35,47	35,47	40,47	47,93	50,47	52,20	52,60	52,60	52,87	51,47	47,87	49,20	47,39
Handling: Addetti di scalo CTD	-	-	-	2,56	5,33	5,33	8,99	9,60	9,60	4,00	-	-	3,78
Handling: Servizio biglietteria	8,60	8,60	8,60	8,60	8,80	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,60	8,60	8,78
Handling: Rit - Lead Agent	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	4,80	3,80	8,80	8,80	5,38
<b>TOTALE CONSUNTIVO FTE 2014</b>	<b>92,48</b>	<b>93,07</b>	<b>99,40</b>	<b>115,77</b>	<b>127,73</b>	<b>133,52</b>	<b>143,08</b>	<b>143,14</b>	<b>139,40</b>	<b>126,57</b>	<b>112,20</b>	<b>113,27</b>	<b>119,97</b>
NR FTE ASSENTI X MATERNITA'	4,13	5,67	4,33	5,13	5,13	5,40	5,40	5,40	3,30	2,60	3,27	3,27	4,42
<b>VARIAZIONE AL NETTO MATERNITA'</b>	<b>88,35</b>	<b>87,40</b>	<b>95,07</b>	<b>110,64</b>	<b>122,60</b>	<b>128,12</b>	<b>137,68</b>	<b>137,74</b>	<b>136,10</b>	<b>123,97</b>	<b>108,93</b>	<b>110,00</b>	<b>115,55</b>

Più in dettaglio: in contrapposizione all'aumento di traffico passeggeri ed al detto congestionamento delle, già critiche, fasce orarie di picco, si è registrata una contrazione pari a -1,6 FTE tra gli Operatori di Rampa trasmesse con il c.d. Disciplinare di Produzione.

Risultato altrettanto utile, seppur meno rilevante rispetto a quello degli Operatori di Rampa, rispetto agli Impiegati di Scalo, soprattutto se si considera la rigidità delle regole contrattuali (SGHA) e degli standard di servizio (SLA) dei Vettori che, rispetto al volo, abbracciano periodi temporali di servizio molto più ampi (in genere dalle due ore precedenti l'orario di partenza del volo) e, conseguentemente, amplificandone le necessità di impiego, pregiudicano l'efficientamento delle risorse.

L'ottimizzazione, a partire dal processo di armonizzazione originato dall'acquisizione da parte di Sogeaal del ramo d'azienda handling Alitalia, è ormai elemento culturale integrato nelle dinamiche gestionali della U.O. Handling.

In quest'ottica, anche i processi formativi, in particolare quelli effettuati internamente dai nostri formatori, hanno contribuito a massimizzare, in maniera rilevante, la fungibilità del personale e, parallelamente, l'abbattimento dei costi.

La decisione di rispondere autonomamente ai bisogni formativi continua peraltro a dimostrarsi efficace sia per la stessa organizzazione dei corsi – in termini di contrazione delle tempistiche – sia per la riduzione dei costi inerenti la formazione.

A tal riguardo, grazie alla nomina di un Formatore/Istruttore unico per le procedure operative inerenti le attività di piazzale e le abilitazioni alla guida dei mezzi e attrezzature di rampa, è stata possibile l'attivazione *in house* di un percorso che ha portato al rilascio di nuove abilitazioni ed all'aggiornamento di tutte quelle già in possesso degli Operatori, permettendo di dare evidenza qualitativa di tale

formazione continuativa ai Vettori e all'Ente certificatore della Qualità e, non da ultimo, di aumentare la sicurezza e la qualità delle operazioni.

Il Formatore/Istruttore ha conseguito altresì l'abilitazione all'effettuazione dei corsi d'aggiornamento annuali di *De-icing*, indispensabili per il mantenimento delle certificazioni necessarie per l'erogazione del servizio. Precedentemente la formazione veniva affidata ad aziende esterne.

Da sottolineare inoltre la nomina – nel mese di gennaio – di due nuovi Caposquadra, arrivata a conclusione di un percorso di selezione, attivato già nel corso del 2013, attraverso la designazione mensile di due “coordinatori del piazzale” scelti tra gli operatori che avevano conseguito le migliori valutazioni nel corso dell'anno precedente.

I nuovi Caposquadra “nascono” con caratteristiche più affini alle nuove logiche di lavoro definite nel c.d. Disciplinare di Produzione, in linea con la nuova struttura organizzativa dell'U.O. Handling.

Le stesse logiche hanno portato all'inserimento nel modello organizzativo (così come peraltro notificato all'ENAC in occasione del rinnovo del certificato di Prestatore di Servizi Aeroportuali rilasciato dall'ente in data 4 agosto 2014) della figura del *Lead Agent*, un ruolo fortemente ponderato, assegnato al termine di un lungo percorso formativo tra gli Impiegati di Scalo culminato in un *assessment* finale effettuato con il supporto di un'azienda specializzata (Adecco).

Il coordinamento tra i Responsabili in Turno e gli stessi Lead Agent contribuisce oggi ad ottimizzare i fattori organizzativi anche fra gli Impiegati di Scalo, mantenendo alti al contempo i livelli qualitativi dei servizi offerti.

In tema, si segnala che nel mese di dicembre l'azienda ha conseguito il rinnovo del Certificato da parte dell'ente TÜV, a lusinghiera conferma del mantenimento degli standard di qualità attesi nonostante le criticità legate ai fattori incrementali di traffico o imputabili ai limiti di un'infrastruttura aeroportuale certamente ancora non ancora in linea con le esigenze operative che ne derivano.

Il sistema di gestione della Qualità, come si dirà in seguito, registra anche i risultati positivi provenienti dalle rilevazioni della Carta dei Servizi che hanno evidenziato ottimi risultati nel corso del 2014 con l'unica eccezione, che risulta comunque corretto rilevare, dello scostamento dei tempi d'attesa al Check-in, rispetto a quelli prefissati, per causa delle specifiche infrastrutturali connesse al sistema di controllo bagagli da stiva (terzo livello).

L'aumento del numero dei passeggeri e la concentrazione di più voli nelle medesime fasce orarie ha spinto infatti più volte il sistema ai limiti della capacità causando conseguentemente l'allungamento dei tempi d'attesa per i passeggeri e i loro bagagli: ulteriore conferma dei limiti tecnico-infrastrutturali più volte citati.

Altro doveroso cenno in ordine alla qualità dei servizi offerti, non meno importanti di quelli certificati dagli Enti, va fatto in merito ai riscontri ed agli apprezzamenti ricevuti dalla U.O. Handling a seguito delle visite ispettive (audit) condotte dai Vettori assistiti.

La citata crescita dei volumi di traffico si riflette nella gestione delle risorse strumentali e, in stretta dipendenza, anche nell'attività del *maintenance department*.

In tale ottica è apprezzabile che i costi derivanti da forniture e materiali e le ore lavorate dal personale addetto alla manutenzione dei mezzi e delle attrezzature in dotazione non si discostino sostanzialmente da quelli dell'esercizio precedente, assorbendo il costo dei ripristini straordinari delle carrozzerie dei mezzi di rampa che soffrono di elevata obsolescenza in ragione del tasso di corrosione dovuto alla salinità proveniente dalla vicina linea costiera.

Sempre ai volumi di traffico – in particolare a quelli delle c.d. fasce orarie critiche – sono da ricondurre i maggiori costi derivanti dal noleggio operativo di scale passeggeri, GPU ed Air-starter per il periodo giugno/settembre.

Il picco stagionale, come ovvio, richiede differenti assetti, che trovano ineluttabilmente rispondenza nei differenti costi gestionali di periodo.

E se i costi delle risorse umane possono essere contenuti con ferree iniziative di ottimizzazione, l'applicazione delle stesse logiche alla gestione delle risorse strumentali trova non lieve ostacolo nell'incomprimibile obbligo di dover garantire la disponibilità di un adeguato assortimento delle stesse a tutti gli aeromobili in contestuale transito.

### ***L'Organizzazione e le Risorse Umane***

Dal punto di vista organizzativo e della gestione delle risorse umane l'andamento dell'esercizio in esame è in linea con le politiche tracciate dal management già nel 2010 con ulteriori significativi miglioramenti in termini di organizzazione del lavoro e di turnazione mediante interventi di fungibilità facilitati dall'introduzione di una distribuzione flessibile delle ferie.

La Società ha perseguito inoltre l'uso di strumenti di flessibilità, in particolare, nei periodi di maggiore traffico, con la variazione in aumento dell'orario di lavoro del personale *part time*.

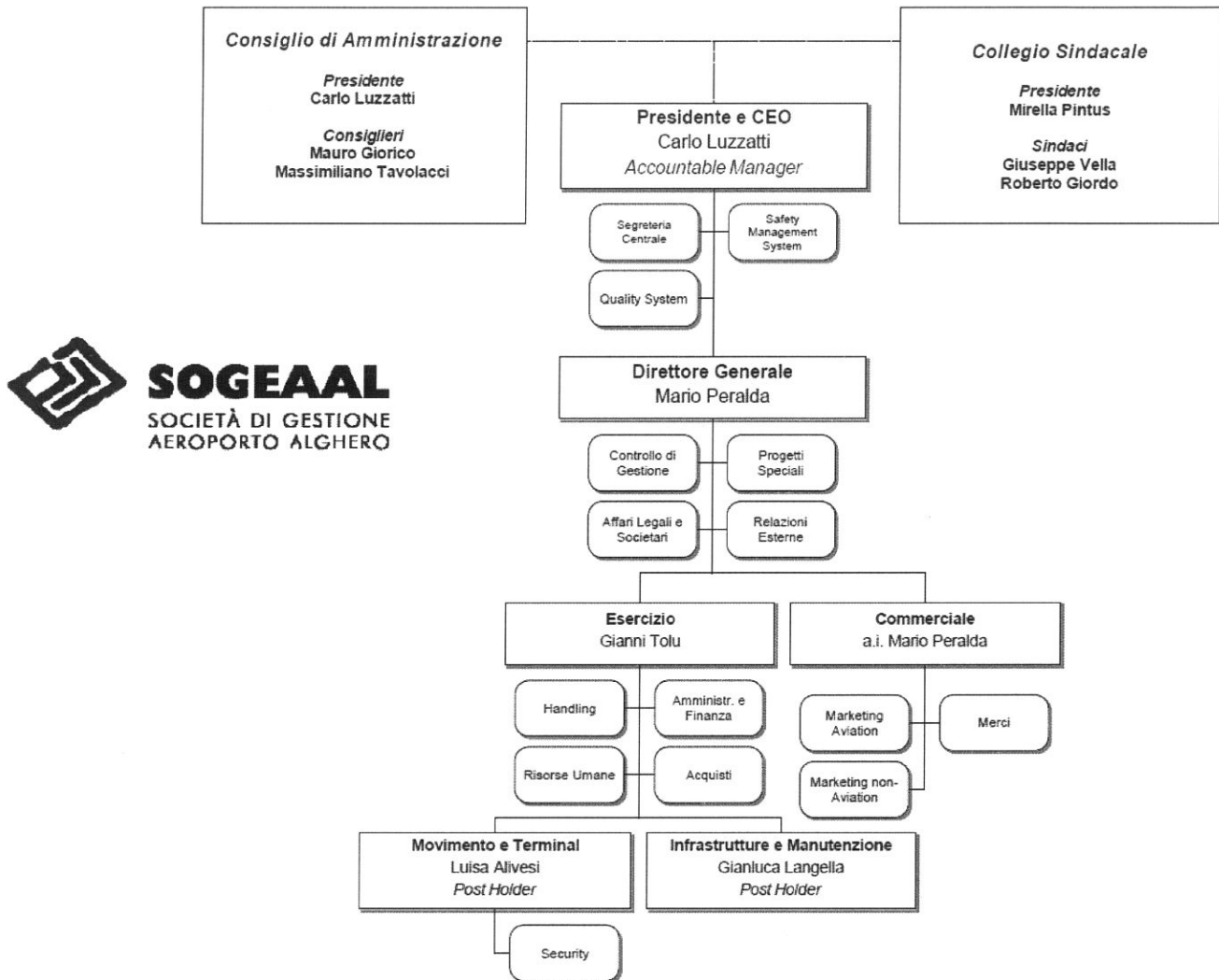
Il processo di valutazione e redistribuzione delle competenze, inoltre, ha portato ad alcuni interventi organizzativi.

Segnaliamo i più significativi:

- istituzione di una Direzione commerciale
- inserimento di una nuova figura specializzata per il settore commerciale non Avio
- nomina di nuovi Caposquadra handling
- nomina di nuovi Supervisor in security

L'organigramma aziendale è, pertanto, mutato come nell'illustrazione riportata alla pagina seguente.

Al riguardo e per completezza, è doveroso segnalare che le unità organizzative Qualità, Controllo di Gestione e Affari Legali e Societari dipendono funzionalmente dall'Area Esercizio.



Nel corso del 2014 si è registrata una non facile tenuta delle relazioni industriali che, tuttavia, hanno visto la convalida di un importante accordo sindacale finalizzato a derogare rispetto al periodo massimo consentito di svolgimento di mansioni equivalenti a fronte di successione di contratti a tempo determinato (da 44 mesi a 60 mesi) così come previsto dall'art. 29 parte generale CCNL Assaeroporti 8 luglio 2010.

Inoltre l'Azienda ha firmato un accordo per la proroga dell'accordo quadriennale – siglato in data 30/9/2010 con scadenza prevista al 31/12/2014 – a tutto il 28 febbraio 2015: ciò al fine di istituire dei tavoli tecnici per la costruzione di un nuovo accordo di secondo livello ad integrazione del CCNL rinnovato nell'ottobre 2014.

In tema di relazioni sindacali è doveroso dare cenno del fatto che due sigle sindacali hanno promosso stati di agitazione che si sono protratti, senza disagi, per tutta la stagione estiva: l'apertura di procedure



di raffreddamento ed azioni di sciopero è tuttavia coincisa con i momenti in cui lo scalo ha fatto segnare performance – in termini di puntualità – da record.

Il numero complessivo dei dipendenti alla data del 31/12/2014 è pari a 266 unità di cui quattro (4) unità a tempo determinato.

L'anno appena trascorso ha registrato nell'ordine:

- un incremento di 1 unità nel settore Security, dovuto a stabilizzazione con contratto part time verticale/misto con prestazione lavorativa distribuita nell'arco dell'anno;
- la riammissione in servizio, per effetto di sentenza del Tribunale del Lavoro di Sassari, di 4 risorse a tempo indeterminato – di cui due (2) tra gli impiegati di scalo, un (1) OUA e un (1) impiegato amministrativo.

Nel corso del 2014 si sono inoltre registrati :

- un collocamento a riposo per il raggiungimento dei requisiti pensionistici;
- due (2) licenziamenti per giusta causa;
- una (1) uscita per dimissioni.

L'organico aziendale al 31/12/2014 consta quindi di 262 unità a tempo indeterminato e di 4 unità a tempo determinato così ripartite:

Dirigenti	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio
	2010	2011	2012	2013	2014
	1	1	1	1	1
Tempo indeterminato	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio
	2010	2011	2012	2013	2014
Quadri	8	11	11	11	11
Impiegati	99	99	117	118	120
Security	33	40	41	44	44
Operai	76	73	88	86	86
<b>Totale D+TI</b>	<b>217</b>	<b>224</b>	<b>258</b>	<b>260</b>	<b>262</b>
Tempo determinato	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio
	2010	2011	2012	2013	2014
Impiegati	3	13	1	1	2
Security	10	9			1
Operai	1	5			1
<b>Totale TD</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>Totale D+TI+TD</b>	<b>231</b>	<b>251</b>	<b>259</b>	<b>261</b>	<b>266</b>

Al fine di rinforzare il bacino degli stagionali già presente in azienda (ex art. 2 legge 368/2001), l'Azienda – come anticipato – si è avvalsa della collaborazione di una Società specializzata per selezionare nuovo personale da dedicare alle attività di handling.

Il personale selezionato, dopo un periodo di training (in aula e *on the job*), è stato inserito in organico nei periodi di maggiore traffico con contratto in somministrazione.

### **Costo del lavoro**

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo espresso in *Full Time Equivalent* e il costo medio.

<b>Anno</b>	<b>Dipendenti FTE</b>	<b>Costo retributivo</b>	<b>Costo medio</b>
2010	178	€ 7.214.020	€ 40.528
2011	226	€ 9.295.253	€ 41.129
2012	231	€ 9.647.689	€ 41.846
2013	230	€ 9.404.278	€ 40.888
<b>2014</b>	<b>243</b>	<b>€ 9.719.061</b>	<b>€ 39.996</b>

Il costo medio è più contenuto in ragione di una più efficace distribuzione dei turni di lavoro e grazie al minor ricorso al lavoro straordinario ed a quello supplementare.

### **La formazione**

In un'ottica di miglioramento continuo dell'organizzazione, la programmazione della formazione e dell'addestramento tecnico, importanti strumenti di valorizzazione delle risorse umane da parte della Società, è stata effettuata – anche nel 2014 – attraverso attività strutturate ed omogenee.

Di rilievo, nel semestre iniziale, l'effettuazione del primo corso formativo finalizzato a consolidare ed aggiornare le competenze trasversali. Questo corso, co-finanziato da Fondimpresa, ha coinvolto 20 responsabili operativi per i quali è stato previsto, nel 2015, un ulteriore *step* formativo orientato alla crescita delle competenze.

In ottemperanza ad alcuni adeguamenti previsti ex lege (D.Lgs. n. 81/08 art. 37 comma 7), è stato attivato un corso di formazione per preposti aziendali con la partecipazione di 51 unità.

Su indicazione dello SPRESAL si è altresì reso necessario effettuare un corso per “addetti al Primo Soccorso”.

Sempre in risposta agli adeguamenti formativi definiti dal D.Lgs 81/08, è stato attivato un corso per la certificazione delle figure di formatori aziendali in tema di salute e sicurezza sul lavoro.

Il servizio di Prevenzione e Protezione ha rafforzato il numero dei formatori inserendo un nuovo soggetto abilitato alla formazione sul D.Lgs 81/2008 in tema di salute e sicurezza negli ambienti di lavoro.

Come anticipato, nell'ambito dell'attività interna, ed ai fini del contenimento dei costi, è stato designato formatore unico per la gestione di tutte le abilitazioni all'uso dei mezzi, delle attività di rampa e per le procedure De-Icing/Anti-Icing.

Facendo seguito alle indicazioni pervenute dai vettori in occasione degli audit, a partire dall'ultimo trimestre dell'anno 2013 – nella programmazione dei *recurrent training* con valenza triennale per le attività Front-Line Landside e per quelle Airside – erano stati coinvolti i formatori interni del settore Handling; il percorso è proseguito con successo nell'annualità in esame.

Per quanto alla formazione esterna, si è consolidata la collaborazione con Meridiana e Geasar per la fornitura, rispettivamente, della formazione Dangerous Goods Regulations e della certificazione degli operatori Weight & Balance e Pilot Check.

Ciò vale anche per la società WST Italia, la cui collaborazione è stata canalizzata verso la formazione sui temi della Sicurezza e sugli aggiornamenti RSPP, RLS, ed addetti primo soccorso.

Di seguito, la tabella riepilogativa dell'attività effettuata.

<b>DATI RELATIVI ALL'ATTIVITÀ FORMATIVA SO.GE.A.AL. NELL'ANNO 2014</b>						
<b>FORMAZIONE INTERNA</b>						<b>TOTALI</b>
<b>CORSI CODIFICATI</b>	N. PARTECIPANTI	1.090	<b>CORSI NON CODIFICATI</b>	N. PARTECIPANTI	238	<b>1.328</b>
	ORE FORMAZIONE EROGATA	1.572,75		ORE FORMAZIONE EROGATA	410	<b>1.982,75</b>
	ORE FORMAZIONE RIVERSATA	14.654		ORE FORMAZIONE RIVERSATA	2401.5	<b>17.055,5</b>
	NUMERO CORSI SVOLTI	43		NUMERO CORSI SVOLTI	14	<b>57</b>
	NUMERO FORMATORI	12		NUMERO FORMATORI		<b>12</b>
<b>FORMAZIONE ESTERNA</b>						<b>TOTALI</b>
<b>CORSI CODIFICATI</b>	N. PARTECIPANTI	128	<b>CORSI NON CODIFICATI</b>	N. PARTECIPANTI	140	<b>268</b>
	ORE FORMAZIONE EROGATA	168		ORE FORMAZIONE EROGATA	114	<b>282</b>
	ORE FORMAZIONE RIVERSATA	724		ORE FORMAZIONE RIVERSATA	1.165	<b>1.889</b>
	NUMERO CORSI SVOLTI	5		NUMERO CORSI SVOLTI	6	<b>11</b>
	NUMERO FORMATORI	6		NUMERO FORMATORI	5	<b>11</b>

L'analisi dell'evoluzione dei livelli di qualità evidenzia come ci sia stato il pressoché totale rispetto dei valori riportati nella Carta dei Servizi.

Fanno eccezione, al riguardo:

- livello di soddisfazione rispetto alla disponibilità/qualità/prezzi dei negozi/edicole, facilmente spiegabile in ragione del relativo assortimento di attività commerciali dovuto alla attuale carenza di spazi di cui si è dato ampio conto nelle pagine che precedono;
- livello di soddisfazione rispetto alla disponibilità, frequenza, puntualità e prezzo collegamenti bus/taxi.

Nella tabella che segue sono riportati alcuni dei principali indicatori di qualità con evidenza degli impegni assunti per il 2014 e dei risultati conseguiti.

### **Indicatori di qualità**

<b>Indicatore</b>	<b>Obiettivo 2014</b>	<b>Risultato 2014</b>
Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza	93%	95,5%
Percezione sul livello personale e patrimoniale in aeroporto	94,5%	95,9%
<b>Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto</b>	<b>92%</b>	<b>97,1%</b>
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	88,5%	86,4%
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	88,5%	93,8%
Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	96%	94,9%
Percezione sulla luminosità in aerostazione	96%	96,8%
Percezione sulla rumorosità in aerostazione	96%	97,1%
<b>Percezione complessiva sul livello di comfort</b>	<b>82%</b>	<b>97,6%</b>
Presenza segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace	92%	94,8%
Percezione complessiva sull'efficacia delle informazioni	92%	76%
Percezione sulla cortesia del personale	95%	97,4%
Percezione sulla professionalità del personale	95%	97,9%
Tempo di attesa in coda alla biglietteria	7'	7'
Percezione coda alla biglietteria	91,5%	89,5%
Tempo di attesa in coda al check-in	9'	15'
Percezione coda al check-in	90%	91,4%
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	6'	7'
Tempo di attesa in coda al controllo passaporti	A/P 10'	A13' / P15'
Percezione coda al controllo passaporti	90,5%	88,1%

L'accessibilità dello scalo ha visto migliorare sia la soddisfazione rispetto all'efficacia dei collegamenti città/aeroporto, sia quella inerente la presenza di segnaletica chiara e comprensibile (95%). A seguire, riscontriamo i collegamenti stradali città/aeroporto (82%), la disponibilità di parcheggi per l'auto (70%) e infine – come anticipato – i collegamenti pullman/taxi (61%).

Per la regolarità e rapidità nella fornitura dei servizi, l'item che ottiene il punteggio massimo è l'attesa per lo sbarco (95%), mentre quello più basso è stato registrato per l'attesa al controllo passaporti che, in ogni caso, presenta un ragguardevole 88% di soddisfatti.

Complessivamente, il 97,1% dei passeggeri è soddisfatto della regolarità e rapidità nella fornitura dei servizi presso lo scalo di Alghero.

In materia di sicurezza, la percentuale stimata di soddisfatti è del 95,2%.

Gli item che compongono la macro-area hanno fatto registrare dei punteggi di soddisfazione molto elevati, e comunque tutti superiori al 90%.

Per ciò che concerne i risultati in ambito *comfort*, fra i giudizi di soddisfazione espressi, la rumorosità e la luminosità dell'aerostazione ottengono un punteggio di 97%. A seguire troviamo l'efficienza degli impianti di climatizzazione (95%) e la pulizia dell'aerostazione (94%).

Nel complesso il 98% degli intervistati si dichiara soddisfatto del livello di *comfort* dell'aeroporto.

Il personale operativo, da sempre molto apprezzato, conferma e migliora i propri risultati con dati sulla cortesia e sulla professionalità che superano il 95%, la percentuale stimata di soddisfatti è infatti pari a 97,5%.

Si sottolinea che nell'ambito dei servizi operativi tutte le voci ottengono punteggi molto alti, sempre superiori al 96%.

In merito ai ridetti servizi, la percezione per l'attesa al check-in supera il 90%, mentre sono in ascesa gli indicatori legati all'attesa per i bagagli e lo sbarco dall'aeromobile.

A fronte di questi risultati l'attenzione del gestore permane primariamente rivolta alla diminuzione del tempo di attesa in coda, fermo il mantenimento dell'accuratezza dei controlli e delle operazioni.

Dall'analisi di misurazioni oggettive e sondaggi ai passeggeri, risulta comunque che alle carenze di tipo infrastrutturale e agli aumenti delle tempistiche di attesa in coda, hanno sopperito le risorse umane determinando un livello di percezione complessiva della regolarità del servizio ricevuto in aeroporto pari al 97,1% di soddisfazione.

### ***L'andamento dei reclami nell'anno 2014***

Il numero dei reclami – rispetto a quello dell'esercizio precedente – è calato del 50%: ne sono pervenuti 7, tutti evasi entro i tempi stabiliti.

Azzerati quelli inerenti le informazioni, i reclami ricevuti nel corso dell'anno hanno riguardato le seguenti tipologie:

Personale	2
Problemi legati ai voli	2

Richiesta Rimborso	1
Altra natura	2

Il tempo medio di risposta è stato di 7 giorni

## Le Relazioni Esterne e la Comunicazione

SOGEAAL nel corso del 2014 ha mantenuto relazioni istituzionali con Stampa, Enti ed Associazioni Culturali, Sportive, di Categoria e Benefiche del territorio..

### *Stampa e Media*

Nell'ambito del rapporto costante con i media locali e nazionali, sono state organizzate le seguenti iniziative:

- **2 conferenze stampa** per:
  - **Ryanair** – Presentazione Programmazione WINTER 2014/2015
  - **Ryanair** – Presentazione nuovo volo per Torino
- **29 fra comunicati e note stampa**, relativi alle attività istituzionali svolte dalla SOGEAAL, alle comunicazioni delle compagnie aeree che operano sullo scalo di Alghero ed alle manifestazioni promosse dalla Società di Gestione, cui sono seguiti quasi 600 articoli e servizi su media locali, regionali e nazionali.

### *Collaborazioni*

SOGEAAL ha collaborato con la **ASL Sassari** e con l'**Università Rey Juan Carlos di Madrid** nei seguenti progetti:

- **ESTATE... IN SALUTE**: campagna informativa della ASL Sassari rivolta ai turisti in arrivo riguardo i servizi sanitari attivi sul Territorio della Provincia di Sassari;
- **L'IMPATTO DEI VETTORI LOW-COST NEL TURISMO DELLA SARDEGNA** – indagine svolta dagli studenti del Master in Direzione Turistica Internazionale presso l'università Rey Juan Carlos di Madrid.

### *Manifestazioni*

Con lo scopo di dare una nuova dimensione agli spazi dell'aerostazione, SOGEAAL si è fatta promotrice e/o partner di numerose manifestazioni:

- 2 Concerti di musica classica, svolti nella Sala Check-in Area Giardino Mediterraneo in collaborazione con l'Associazione Culturale ELLIPSIS, che hanno visto la partecipazione di oltre 150 persone
- 3 Mostre di Sculture nella Sala Check-in Area Giardino Mediterraneo:
  - Viaggio dalla Terra al Cielo - collettiva
  - Arithmos - Paolo Banchetti

- Antonello Alloro
- 2 Conferenze stampa per la promozione di eventi sportivi e culturali sul territorio
  - 28 febbraio 2014 Surf-Amo
  - 26 giugno 2014 Vini di Coros – XVII Edizione
- Inaugurazione del DINAMO Store in collaborazione con REGIONE SARDEGNA
- Resa degli onori alla Bandiera di Guerra del 152° Reggimento Fanteria “Sassari” in partenza per Herat-Afghanistan in data 08.02.2014 ed in occasione della partenza della Brigata Sassari per Herat-Afghanistan in data 14.02.2014
- Benvenuto ai vincitori del concorso “Love Ryanair Valentine’s Day competition”, concorso promosso da Ryanair, i cui vincitori sono stati premiati al loro arrivo nell’Aeroporto di Alghero. Il video della premiazione ha registrato 3.600 visualizzazioni.

### ***Solidarietà***

SOGEAAL ha sostenuto diverse attività benefiche, dando ospitalità negli spazi dell’aerostazione a due Associazioni per la promozione delle loro attività:

- AICCA – Associazione Italiana Cardiopatici Congeniti – raccolta di fondi per l’acquisto di un defibrillatore da donare alla Comunità di Sa Segada;
- UNICEF – Fondo delle Nazioni Unite per l’Infanzia – in occasione della campagna “*Una pigotta adottata è una vita salvata*”, raccolta fondi da destinare alle vaccinazioni ed all’acquisto di vitamine, zanzariere antimalaria, kit ostetrici per parti sicuri e antibiotici.

### ***Comunicazione***

SOGEAAL utilizza costantemente le *Newsletter* per diffondere, unitamente ai media, informazioni e notizie sulle principali attività dell’Aeroporto (attivazione di nuovi collegamenti, diffusione della programmazione voli, promozione delle manifestazioni, ecc.).

Ricevono la Newsletter oltre 1.200 utenti tra operatori del settore turistico (attività ricettive ed agenzie viaggi), operatori economici del territorio, associati a consorzi ed associazioni di categoria, rappresentanti di Enti ed Istituzioni, società sportive, ecc..

I contenuti delle Newsletter vengono inoltre pubblicati sul sito web della Società e sul sistema di WiFi TV fruibile all’interno dell’aerostazione che, nel 2014, ha registrato circa 120.000 contatti.

La WiFi TV è un innovativo sistema di comunicazione ed intrattenimento che permette la capillare diffusione, all’interno dell’aerostazione, di qualsiasi tipo di informazione, e può quindi essere visualizzata su smartphone, tablet e computer portatili di tutti coloro che transitato nell’Aeroporto di Alghero.

### ***Sul territorio***

SOGEAAL era presente al RALLY ITALIA SARDEGNA 2014 (5-8 Giugno) con uno stand, visitato da oltre 150 persone, nel quale è stata promossa l'attività dell'Aeroporto di Alghero.

### **La Privacy: documento programmatico sulla sicurezza**

Con il D.L. 5/2012, *Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo*, convertito con modificazioni dalla Legge n. 35 del 4 aprile 2012, il Legislatore ha variato l'art. 34 del D.Lgs. 196/03 ed il Disciplinare Tecnico in materia di misure minime di sicurezza di cui all'Allegato B, sopprimendo l'obbligo di redazione e aggiornamento del documento programmatico della sicurezza.

Rimangono inalterati gli obblighi previsti dal D.Lgs. 196/2003 al fine di garantire la tutela dei dati personali trattati.

Per il tramite del Titolare e del Responsabile Privacy vengono garantite costantemente tutte le misure di protezione dei dati personali.

### **Il Contenzioso**

Di seguito si riepilogano brevemente i principali contenziosi che, nel corso del 2014, hanno avuto significativi sviluppi giudiziale e stragiudiziali.

#### **Fondo servizio antincendio Vigili del Fuoco**

Ai sensi della legge n. 296/2006 (Legge finanziaria 2007), art. 1, c. 1328, viene istituito il cd. Fondo antincendio, alimentato dalle società di gestione aeroportuale in proporzione al traffico generato, al fine di ridurre il costo – a carico dello Stato – del servizio antincendio prestato negli aeroporti dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Tuttavia a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3 bis di cui all'art. 4 del DL 185/2008, introdotto dalla Legge di Conversione n. 2/2009, le risorse del fondo sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

Al riguardo, So.Ge.A.AL. – insieme ad altre società di gestione aeroportuale – ha presentato ricorso in appello innanzi la Commissione Tributaria Regionale di Roma proposto dalle Amministrazioni resistenti avverso la sentenza della CTP Roma n. 440/63/10 sulla tematica del cd. Fondo antincendio (R.G.R. n. 2671/2011), per sollevare il vizio di legittimità costituzionale delle norme istitutive il fondo nonché la illegittimità dei successivi provvedimenti attuativi.

La Commissione Tributaria Provinciale di Roma, Sezione n. 63, con sentenza 440/63/10, depositata il 12 maggio 2014, ha ritenuto fondato ed accolto il ricorso proposto in sede tributaria, qualificando l'onere imposto dalla legge a carico dei gestori aeroportuali come *tributo di scopo* e riconoscendo la propria giurisdizione.



Con sentenza n. 4588/2013 (che aveva affermato la giurisdizione del giudice tributario) anche la sentenza della CTP Roma n. 10137/51/14 è passata in giudicato: ciò statuisce che le società ricorrenti “alla luce del presupposto normativo che ha istituito il primigenio fondo antincendio, non sono tenute a corrispondere alcunché per finalità diverse da quelle che non siano l'attivazione del servizio antincendio e l'utilizzo dei vigili del fuoco e dei relativi mezzi per finalità unicamente di tutela degli aeroporti”.

In data 24 marzo 2014 si è ritualmente notificato alle Amministrazioni resistenti il ricorso in riassunzione dei procedimenti riuniti e decisi dal TAR Lazio con la sentenza n. 4588/13, passata in giudicato, con cui era stata declinata la giurisdizione a favore della Commissione Tributaria.

Il ricorso è stato instaurato presso la CTP di Roma con RGR n. 14366/2014 al fine di non fare decadere e mantenere in essere tutte le domande specifiche ed i vizi sollevati puntualmente innanzi il giudice amministrativo.

I giudici, nel corso dell'udienza del 27 ottobre 2014, rilevata la pendenza del contenzioso RGS n. 14366/2014, al fine di evitare un conflitto di giudicati e per pronunciarsi complessivamente sulla tematica in oggetto, hanno così disposto la riunione dei due procedimenti e la loro trattazione congiunta, in un'udienza di cui si attende la fissazione nel corso del primo semestre 2015.

### **AirOne S.p.A.**

In data 10 ottobre 2014, pendenti:

- la procedura esecutiva presso terzi R.G.E.N. 39991/2012 dinanzi il Tribunale di Roma, Sezione Civile - Esecuzioni Mobiliari, sospesa ai sensi dell'art. 623 c.p.c. con provvedimento reso in data 15.4.2013;
- il giudizio di merito relativo all'opposizione all'esecuzione sopra indicata R.G.N. 46391/2013 dinanzi il Tribunale di Roma, Sezione Civile – Esecuzioni Mobiliari, sospeso ai sensi dell'art. 295 c.p.c. in data 23.12.2013;

mediante accordo transattivo è stata regolata ogni reciproca pretesa in ordine ai contenziosi in essere a quella data.

### **New Livingston S.p.A.**

Con decreto ingiuntivo n. 496/2014 del 6.5.2014, provvisoriamente esecutivo e munito di formula esecutiva, in data 13.05.2015 il Tribunale di Sassari ingiungeva a New Livingston S.p.A. di pagare i debiti maturati oltre interessi di mora ex D.lgs. 231/2002.

Con medesimo provvedimento il Tribunale di Sassari ha autorizzato l'esecuzione provvisoria fissando il termine di quaranta giorni ai soli fini dell'eventuale opposizione.

In data 30.05.2014 New Livingston SpA ha introdotto il giudizio di opposizione R.G.N. 2017/2014 chiedendo l'immediata sospensione o revoca della provvisoria esecutorietà.

Con atto di pignoramento presso terzi, notificato in data 10.06.2014, SOGEAAL ha richiamato l'Assessorato dei Trasporti – Regione Autonoma della Sardegna, pignorando tutte le somme a qualsiasi titolo dovute alla New Livingston S.p.A. in forza della determina relativa alla procedura di gara di appalto per gli oneri di servizio pubblico e/o da qualunque altro eventuale rapporto contrattuale fino al limite ex art. 546 c.p.c..

In data 25.06.2014 New Livingston S.p.A. ha depositato presso il Tribunale Civile di Busto Arsizio, domanda di concordato ex art. 161, c. 6 e, all'udienza del 9.07.2014, sulla base dell'ammissione al concordato preventivo ha chiesto la declaratoria di nullità della procedura.

Con provvedimento giudiziale di scioglimento di riserva notificato in data 22.07.2014, il G.E., accogliendo le eccezioni mosse nell'interesse di SOGEAAL, ha rinviato la procedura esecutiva per la verifica dell'esito di quella inerente il concordato.

### **Cause del personale**

Si dà conclusivamente atto in questa sede circa la sussistenza di diverse ulteriori situazioni di contenzioso che, afferenti a tematiche estremamente diversificate, e con differenti caratteristiche e stato (in fase stragiudiziale alcune, giudiziale altre), in termini prudenziali hanno suggerito l'appostamento di idonei accantonamenti al fondo come descritto in Nota Integrativa.

### **Presunti Aiuti di Stato SA. 33983 (2013/C)**

Come anticipato nella sezione della presente Relazione in cui viene trattato l'argomento delle politiche di incentivazione del traffico aereo attuate dalla Regione Autonoma della Sardegna, con lettera del 27.06.2012 la Commissione Europea ha comunicato alla Repubblica italiana la propria decisione di estendere il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativo alla misura Aiuto di Stato SA.23098 (quest'ultimo concluso con esito favorevole a RAS e SOGEAAL) includendo le misure per l'incentivazione del traffico aereo previste dalla Legge Regionale n.10 del 13 aprile 2010 ed invitando gli interessati a presentare osservazioni in merito alla misura.

L'avviso, come detto, è stato pubblicato sulla GUCE in data 12 febbraio 2013.

Con riferimento all'esito di questo procedimento d'indagine, anche sulla base di quanto riferito dai consulenti legali che assistono la Società, si segnala che, allo stato, non è possibile formulare previsioni certe.

### **Informazioni sui principali rischi cui è esposta la Società**

#### ***Rischio di cambio***

La Società opera sostanzialmente sul mercato italiano e non è quindi esposta al rischio di cambio.

### ***Rischio di credito***

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

Al fine di limitare tale rischio, per quanto riguarda le controparti commerciali, la Società ha in essere procedure per la valutazione della potenzialità e della solidità finanziaria delle proprie controparti, per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e per le eventuali azioni di recupero.

### ***Rischio di liquidità***

Una gestione prudente del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della Società implica il mantenimento di un adeguato livello di disponibilità liquide e la disponibilità di fondi ottenibili mediante un adeguato ammontare di linee di credito a breve termine. La situazione evidenziata precedentemente comporta dover affrontare in modo radicale la gestione delle disponibilità liquide della Società.

### ***Rischio di tasso interesse***

Il rischio di tasso di interesse cui è esposta la Società è originato prevalentemente dai debiti finanziari tanto a breve quanto a lungo termine. Tali debiti sono esclusivamente a tasso variabile. La Società non ha in essere strumenti di copertura contro il rischio di variazioni dei tassi d'interesse.

Sarà cura, comunque, proseguire nell'attento monitoraggio dell'andamento dei tassi, al fine di intervenire – laddove necessario – con idonei strumenti di contenimento del rischio.

### **Altre informazioni prescritte dall'art. 2428 c.c.**

Nessuna attività di ricerca e sviluppo è stata effettuata nel corso del 2014.

Non sono state effettuate rivalutazioni dei beni dell'impresa ai sensi del decreto legge n. 185/2008;

Alla data del 31/12/2014 non risultano detenute dalla Società azioni proprie, né sono state detenute nel corso dell'esercizio.

Si ritiene opportuno ricordare i rapporti in essere con i soci Regione Autonoma della Sardegna (in breve RAS) e Società Finanziaria Regione Sardegna S.p.A. (in breve SFIRS) anche ai fini delle previsioni di cui all'art. 2427, 1° comma n. 22 bis c.c. ed alle informazioni già contenute nella nota integrativa.

Con riferimento a RAS e SFIRS, come ampiamente illustrato i rapporti intercorsi hanno riguardato il sostegno alle politiche di sviluppo del territorio attraverso le misure di incentivazione del trasporto aereo.

## Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale

Il Bollettino Economico Bankitalia del gennaio 2015 indica una chiara accelerazione dell'attività economica solo negli Stati Uniti, dove cresce oltre le attese.

Tuttavia, le prospettive per l'economia mondiale a breve e a medio termine restano incerte, vuoi per la persistente debolezza nell'area dell'euro ed in Giappone, che per il prolungarsi del rallentamento in Cina cui si aggiunge la brusca frenata in Russia.

La forte caduta del prezzo del petrolio, determinata sia dall'ampliamento dell'offerta che dalla debolezza della domanda, può contribuire a sostenere la crescita, ma non è priva di rischi per la stabilità finanziaria dei paesi esportatori.

In Italia, soprattutto negli ultimi due trimestri del 2014, i consumi hanno ripreso a crescere in misura contenuta, in linea con l'andamento del reddito disponibile sostenuto dalle misure adottate dal Governo. Nondimeno, il loro contributo alla crescita dell'economia è stato controbilanciato dalla flessione degli investimenti, frenati dall'elevata incertezza sulle prospettive della domanda e dalle difficoltà dell'edilizia. Secondo le indicazioni disponibili al momento in cui si redige la presente relazione, nel quarto trimestre dello scorso anno il prodotto sarebbe marginalmente sceso.

Per l'economia italiana si ipotizza una modesta crescita nel corso del 2015; più sostenuta nell'anno successivo. Al riguardo, resta cruciale l'intensità della ripresa della spesa per investimenti; un rapido miglioramento delle prospettive di domanda e delle condizioni finanziarie potrebbe accrescerla, nonostante l'elevato grado di capacità produttiva inutilizzata.

Un andamento più favorevole dell'attività economica generale, ma anche settoriale, si avrebbe se il prezzo del petrolio si mantenesse sui valori registrati tra dicembre 2014 e gennaio 2015.

Rischi per l'attività economica possono derivare dal riacutizzarsi di tensioni sui mercati finanziari internazionali, dal peggioramento della situazione politica in Grecia e della crisi in Russia, nonché dalla possibilità di un ulteriore peggioramento delle aspettative.

In uno scenario macroeconomico che continua a non mostrare evidenti segni di crescita, resta diffusa l'incertezza sul futuro che continua a indurre famiglie ed imprese a contenere le spese per consumi e investimenti, con la conseguenza di una minore domanda di prodotti e servizi correlati all'andamento dell'economia, compresi viaggi di lavoro e *leisure*. Il settore del trasporto aereo permane quindi caratterizzato da accentuata competizione sul prezzo e alti costi di gestione.

Come detto, ove il prezzo del petrolio (rappresentando tale costo una componente rilevante del conto economico *airline*) si mantenesse sui livelli registrati a dicembre 2014 avrebbe importanti effetti positivi sul *revenue* delle compagnie aeree, facilitando la possibilità di aggredire un mercato ormai perlopiù *fare based* e l'ipotesi di partnership con i Tour Operator che, in quota parte, contribuiscono a comprimere gli alti costi d'esercizio dei *carrier*.

Se per fronteggiare la crisi i maggiori vettori italiani ed alcuni dei più importanti tra quelli europei (ivi ricomprendendo i *Low-Cost*), avevano contratto la capacità offerta, oggi si assiste ad una lievissima inversione di tendenza.

Con riferimento a tale ultimo aspetto, tuttavia, considerate le evidenze sin qui rappresentate, in specie per quanto attiene possibili incertezze sulle politiche di marketing territoriale in un mercato turistico ancora caratterizzato da alta volatilità, le previsioni debbono rimanere improntate alla prudenza, seppur confermando l'obiettivo di pareggio operativo indicato anche nel Piano Industriale approvato.

Ciò premesso, ed anche in considerazione dello scenario sopra illustrato, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della Società non può prescindere:

- da quanto riferito in tema di stabilizzazione dei flussi di traffico attraverso gli strumenti alternativi e/o le formule che emarginino lo svolgimento di tali attività dal perimetro economico della Società;
- dall'impegno certo delle risorse pubbliche a sostegno dei costi degli interventi di cui al programma di investimenti previsto nella *Convenzione per realizzazione dell'intervento Aeroporto di Alghero Fertilia – Adeguamento infrastrutture di ICAO, miglioramento accessibilità aeroporto*, finalizzato all'adeguamento della struttura aeroportuale in coerenza sia con le esigenze di carattere organizzativo che con la necessità di determinare le condizioni per la crescita dei ricavi non avio.

Questi erano e non possono che rimanere, senza esclusioni, presupposti fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi di equilibrio economico e finanziario della Società, peraltro cristallizzati attraverso l'approvazione da parte della Proprietà del nuovo Piano Industriale 2014-2019.

Infatti, se da una parte la realizzazione del programma d'investimento potrebbe determinare le condizioni per l'incremento dei ricavi non-avio, dall'altra – nella denegata ipotesi di un copioso decremento dei flussi di traffico – deriverebbero comunque effetti ugualmente esiziali per la Società.

Viceversa, la sola stabilizzazione del traffico in assenza della generazione di ricavi commerciali aggiuntivi, non determinerebbe le condizioni per il progressivo raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario.

## Proposta per gli Azionisti

Signori Azionisti,

Il bilancio dell'esercizio 2014 di So.Ge.A.AL. S.p.A. chiude con una perdita di Euro 1.913.048.

Conseguentemente, al 31 dicembre 2014 il patrimonio netto è positivo per Euro 497.420.

Questo Consiglio di Amministrazione, valutato l'andamento gestionale alla data di redazione della presente Relazione, rileva altresì che non possano concretizzarsi ulteriori significative perdite, salvo quelle decisamente influenzate dalla forte componente di stagionalità che investe la nostra attività.

Pertanto, nelle more della definizione di quanto previsto nella Procedura di selezione del Socio Privato avviata in seguito alle deliberazioni intervenute in sede assembleare in data 17.12.2014, il Consiglio ritiene che non sussistano alternative alla ricapitalizzazione della Società, da attuarsi attraverso ricostituzione del capitale sociale ad un livello esattamente pari a quello preesistente.

Il Consiglio di Amministrazione formula quindi all'Assemblea degli Azionisti la proposta di ricostituzione del Capitale Sociale al valore originario di Euro 2.296.610 attraverso copertura della perdita al 31 dicembre 2014 complessivamente pari ad Euro 1.913.048 mediante versamenti dei soci.

Si propone altresì che l'Assemblea degli Azionisti stabilisca i termini per il perfezionamento della sottoscrizione e del versamento del capitale come sopra ricostituito.

In conclusione di questa Relazione sulla Gestione, i componenti il Consiglio di Amministrazione uscente esprimono ai Signori Azionisti l'apprezzamento per la fiducia accordata.

Alghero, 8 luglio 2015

**Il Presidente del C.d.A.**

dott. Carlo Luzzatti



SO.GE.A.AL. S.p.a. - Soc. gest. Aeroporto					
Reg. Nuraghe biancu - ALGHERO					
Capitale Sociale € 7.754.000 i.v.					
C.F. 01635090903 - R.E.A. n. 106311					
Bilancio al 31 12 14					
			31/12/2013	31/12/2014	VARIAZIONE
<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>					
<b>B</b>		<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>			
<b>I</b>		<i>Immobilizzazioni immateriali</i>			
	1	Costi di impianto e di ampliamento	5.427	21.234	15.807
	2	Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	72.126	48.646	23.480
	3	Diritti di brevetto industriale	1.632	8.288	6.656
	4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	4.236.046	4.109.914	126.131
	5	Avviamento	4.123	3.829	
	6	Immobilizzazioni in corso e acconti	283.682	283.682	
	7	Altre immobilizzazioni immateriali	626.974	503.638	123.336
		<b>Totale</b>	<b>5.230.010</b>	<b>4.979.231</b>	<b>250.485</b>
<b>II</b>		<i>Immobilizzazioni materiali</i>	0	-	
	1	Terreni e fabbricati	190.506	196.742	6.235
	2	Impianti e macchinario	314.477	276.867	37.610
	3	Attrezzature industriali e commerciali	390.971	384.567	6.403
	4	a Altri beni	283.006	305.375	22.369
		b beni gratuitamente devolvibili	3.491.935	3.171.641	320.294
	5	Immobilizzazio in corso e acconti	1.285.768	2.717.613	1.431.844
		<b>Totale</b>	<b>5.956.662</b>	<b>7.052.804</b>	<b>1.096.142</b>
<b>III</b>		<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	0	-	
	1	Partecipazioni in	0	-	
		d altre imprese	4.500	4.500	
	2	Crediti	-	-	
		d verso altri	2.059.272	2.059.272	
		<b>Totale</b>	<b>2.063.772</b>	<b>2.063.772</b>	
		<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI ( B)</b>	<b>13.250.445</b>	<b>14.095.808</b>	<b>845.657</b>
<b>C</b>		<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>	0	-	
<b>I</b>		<i>RIMANENZE</i>	0	-	
	1	Materie prime sussidiarie e di consumo	94.493	99.562	5.069
		<b>Totale</b>	<b>94.493</b>	<b>99.562</b>	<b>5.069</b>
<b>II</b>		<i>CREDITI</i>	-	-	
	1	Verso Clienti			
		a - esig. entro esercizio successivo	14.066.467	13.516.396	550.072
	4	bis Crediti tributari	-	-	
		- esig. entro esercizio successivo	1.072.860	738.684	334.176
		- esig. oltre esercizio successivo	-	-	
	4	ter Imposte anticipate	-	-	
		- recuperabili entro cinque es. successivi	-	-	
	5	Verso altri	-	-	
		a - esig. entro esercizio successivo	10.172.567	1.267.601	8.904.966
		b - esig. oltre esercizio successivo	-	-	
		<b>Totale Crediti</b>	<b>25.311.894</b>	<b>15.522.681</b>	<b>9.789.214</b>
<b>IV</b>		<i>Disponibilità Liquide</i>	-	-	
	1	Depositi bancari e postali	3.159.360	5.846	3.153.515
	3	Denaro e valori in cassa	26.954	30.785	3.831

		31/12/2013	31/12/2014	VARIAZIONE
	- Interessi attivi	18.805	27.801	8.996
	- Sconti e abbuoni	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>18.805</b>	<b>27.801</b>	<b>8.996</b>
17	<i>Interessi ed altri oneri finanziari</i>	0	-	
d	- Interessi ed oneri diversi	185.831	141.166	44.665
	- sconti e abbuoni passivi	11	-	11
17 bis	<i>Utile perdite su cambi</i>	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>185.842</b>	<b>141.166</b>	<b>44.676</b>
	<b>Saldo delle partite finanziarie</b>	<b>- 167.037</b>	<b>- 113.366</b>	<b>53.672</b>
<b>E</b>	<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>			
20	Proventi	0	-	
	- riserve di arrotondamento all'euro	-	-	-
	- Sopravvenienze attive	204.585	531.097	326.512
	- Plusvalenze da alienazione	1.777	-	1.777
	- Altri proventi	-	-	-
	- arrotondamenti attivi	115	109	6
	<b>Totale Proventi</b>	<b>206.477</b>	<b>531.206</b>	<b>324.728</b>
21	Oneri		-	
	- Riserve arrotondamento Unità di Euro	-	-	-
	- Sopravvenienze passive	63.278	169.520	106.242
	- minusvalenze patrimoniali	-	-	-
	- arrotondamenti passivi	110	83	28
	- Altri oneri	-	-	-
	<b>Totale</b>	<b>63.388</b>	<b>169.603</b>	<b>106.214</b>
	<b>SALDO PARTITE STRAORDINARIE</b>	<b>143.089</b>	<b>361.603</b>	<b>218.514</b>
	<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>- 1.346.272</b>	<b>- 1.797.645</b>	<b>451.372</b>
22	a Imposte sul reddito dell'esercizio	141.421	124.947	16.474
	c Imposte anticipate e differite	- 11.931	- 9.544	2.387
23	<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>- 1.475.762</b>	<b>- 1.913.048</b>	<b>437.285</b>
	Il Presente bilancio è vero e conforme alle scritture contabili			
	Alghero, <b>8 luglio 2015</b>			
	Il Presidente del Consiglio di Amministrazione			
	Dott. Carlo Juzzatti			
	<i>Juzzatti</i>			



**SO.GE.A.AL. S.p.A. SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTO ALGHERO**

AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA – 07041 ALGHERO

– CAPITALE SOCIALE € 2.229.610 i. v. –

Registro delle Imprese di Sassari e codice fiscale n. 01635090903 –R.E.A. n. 106311

**NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO 2014**

**IL BILANCIO DI ESERCIZIO**

**PREMESSA**

Il presente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 c.c., che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423 c.c., parte integrante del bilancio d'esercizio. Il presente bilancio è inoltre accompagnato dalla Relazione sulla Gestione predisposta dagli Amministratori ai sensi dell'art. 2428 c.c. quale documento integrativo dell'informativa al bilancio ed a cui si rinvia per quanto attiene i fatti di rilievo avvenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio, l'evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale e le altre informazioni previste dall'art. 2428 del Codice Civile.

Con riferimento particolare agli aspetti concernenti la continuità aziendale, preme evidenziare come il bilancio sia stato predisposto sulla base degli elementi a disposizione e delle informazioni portate a conoscenza della Società che il deliberato aumento di capitale dello scorso dicembre trovi favorevole perfezionamento e, conseguentemente, consenta alla Società di dotarsi di quelle risorse finanziarie necessarie a garantire un adeguato rafforzamento patrimoniale e finanziario, idoneo alla prosecuzione dell'attività in una logica di continuità anche nell'opera di normalizzazione gestionale e nel progressivo riequilibrio economico in atto da diversi esercizi sociali.

**CRITERI DI VALUTAZIONE**

I criteri utilizzati nella formulazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formulazione del precedente esercizio.

Lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa sono redatti come previsto dall'art. 2423 5° comma del Codice Civile, salvo dove diversamente esplicitato. Il bilancio di esercizio è stato stilato secondo i principi ed i criteri di valutazione previsti dal Codice Civile, integrati dai Principi Contabili statuiti dall'OIC ed interpretati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Lo stato patrimoniale ed il conto economico sono stati compilati secondo gli schemi previsti

dagli artt. 2424 e 2425 del Codice Civile, osservando i principi di prudenza, di continuità, di competenza temporale ed economica e di prevalenza degli aspetti sostanziali su quelli formali.

Come previsto dall'art. 2423-ter 5° comma del Codice Civile, tutte le voci dello stato patrimoniale e del conto economico al 31 dicembre 2014 sono state poste a confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente.

## IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi ed imputati direttamente alle singole voci, avendo riguardo alla loro residua possibilità di utilizzazione. Le aliquote di ammortamento applicate ai beni immateriali sono:

Descrizione	% APPLICATA
Costi d'Impianto e di ampliamento	20%
Costi di investimento per la concessione Gestione Totale	2,5%
Costi di ricerca sviluppo pubblicita'	20%
Diritti di brevetto industriale	20%
Altre immobilizzazioni immateriali	20%
Avviamento	5,6%

Si rileva che tra le “Altre Immobilizzazioni Immateriali” trovano appostamento le partite relative ai lavori da eseguire ex art. 17 la cui quota di ammortamento, calcolata con aliquota pari al 10%, viene portata in detrazione al conto del passivo “Lavori da eseguire art. 17”. Si specifica in particolar modo che i costi connessi alla Concessione di Gestione Totale sono ammortizzati su un arco temporale di quarant'anni, pari alla durata della stessa concessione.

Non sono stati modificati i criteri di ammortamento ed i coefficienti applicati nel precedente esercizio (art. 2426, 1° co., n. 2, c.c.).

Nessuna immobilizzazione immateriale è risultata, alla data di chiusura dell'esercizio, di valore durevolmente inferiore al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, e pertanto non si è manifestata l'esigenza di operare svalutazioni. Ove richiesto dalla normativa, gli ammortamenti vengono determinati con il consenso del Collegio Sindacale.

## **IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione ed al netto di eventuali contributi, rettificata dai corrispondenti fondi di ammortamento. Il costo dei beni è comprensivo degli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione, fino al momento della loro entrata in funzione, per la quota ragionevolmente imputabile agli stessi. L'ammontare degli oneri finanziari iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale è riportato nella specifica sezione delle immobilizzazioni materiali della presente Nota (art. 2427, 1° co., n. 8, c.c.). Gli ammortamenti imputati al conto economico sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Le aliquote di ammortamento utilizzate non sono state modificate rispetto all'esercizio precedente.

Nessuna immobilizzazione materiale, alla luce dei programmi della Società, è risultata, alla data di chiusura dell'esercizio, durevolmente di valore inferiore al costo di acquisto comprensivo degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti (art. 2426, 1° co., n. 3, c.c.). Le spese di manutenzione e riparazione ordinaria sono imputate direttamente al Conto Economico dell'esercizio in cui vengono sostenute, mentre quelle aventi natura incrementativa del valore dei beni sono capitalizzate.

Le aliquote di ammortamento applicate ai beni materiali sono di seguito riepilogate in formato tabellare, con evidenziata l'eventuale differente aliquota – dovuta ad un diverso grado di utilizzo del bene – applicata nel precedente esercizio.

<b>Tipologia cespite</b>	<b>Aliquota es. corrente</b>	<b>Aliquota es. precedente</b>
Costruzioni leggere	10,0%	10,0%
Impianti specifici	10,0%	10,0%
Impianti e mezzi di sollevamento carico e scarico	10,0%	10,0%
Autoveicoli da trasporto	20,0%	20,0%
Arredamento	12,0%	12,0%
Impianti interni di comunicazione e telesegnalazione	20,0%	20,0%
Macchinari apparecchi e attrezzature varie	15,0%	15,0%
Mobili e macchine d'Ufficio ordinarie	12,0%	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	20,0%	20,0%
Migliorie su beni di terzi	20,0%	20,0%
Altri beni materiali	10,0%	10,0%
Automezzi	25,0%	25,0%
Autovetture	25,0%	25,0%
Telefono cellulare	20,0%	20,0%
Impianti per spazi pubblicitari	10,0%	10,0%
Macchine d'ufficio elett. - Fax- Tel. - Mod.	20,0%	20,0%
Beni G.D. ristrutturazione zona arrivi	4,0%	4,0%
Beni G.D. Impianto di condizionamento	10,0%	10,0%
Beni G.D. progetto Cipe/Ram		
Beni G.D. progetto Cipe/Ram - Fabbricati	4,0%	4,0%
Beni G.D. progetto Cipe/Ram - Arredi	12,0%	12,0%
Beni G.D. progetto Cipe/Ram - Impianti	10,0%	10,0%
Beni G.D. fasce di sicurezza	2,5%	2,5%
Beni G.D. manufatto merci	4,0%	4,0%
Beni G.D. parcheggi auto	4,0%	4,0%
Beni G.D. verde urbano	10,0%	10,0%
Beni G.D. manut. ord. Str. pista di volo	20,0%	20,0%
Beni G.D. rifacimento pavimentazione taxiway	2,5%	2,5%
Beni G.D. ristrutturazione vecchia aerostazione	4,0%	4,0%
Beni G.D. manutenzione asse scorrimento piazzali di sosta	2,5%	2,5%
Beni G.D. riqualifica piazzali di sosta AA/MM	2,5%	2,5%
Beni G.D. riqualifica via di rullaggio	2,5%	2,5%
Beni G.D. riqualifica pista di volo	2,5%	2,5%
Beni G.D. sistema di controllo perimetrale	10,0%	10,0%

La Società non ha mai provveduto ad effettuare rivalutazioni dei cespiti patrimoniali. Si precisa, altresì, che non sono state operate svalutazioni delle immobilizzazioni materiali.

I contributi in conto capitale erogati da ENAC, a fronte della realizzazione di alcune infrastrutture aeroportuali, sono stati contabilizzati portandoli a diretta riduzione del costo dei cespiti nell'esercizio di entrata in funzione, con la conseguenza che gli ammortamenti vengono determinati sul costo netto del cespite stesso.

### **IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE**

Le immobilizzazioni finanziarie si riferiscono a quote di società consortili e sono iscritte come partecipazioni minoritarie, valutate con il criterio del costo, rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore.

I crediti sono iscritti al presumibile valore di realizzo.

### **RIMANENZE**

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, sono state iscritte al costo di acquisto. In ogni caso il valore di iscrizione delle rimanenze non è superiore al valore desumibile dall'andamento di mercato.

### **CREDITI**

I crediti, conseguenti alle vendite ed alle prestazioni di servizi effettuate nel periodo in esame a clienti, sono esposti al presumibile valore di realizzo. L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, esposto a riduzione del valore nominale degli stessi crediti sulla base di un'analisi della situazione di solvibilità delle singole posizioni a credito

### **DISPONIBILITÀ LIQUIDE**

Le disponibilità liquide sono iscritte in base al loro valore nominale, che coincide con il presumibile valore di realizzo.

### **RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI**

Nelle voci "Ratei e risconti attivi/passivi" sono stati iscritti i proventi/costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e i costi/proventi sostenuti/ottenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi. Sono state iscritte in tali voci solo quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità delle quali varia in ragione del tempo fisico.

## **FONDI PER RISCHI E ONERI**

Tra i fondi per rischi ed oneri sono stati iscritti esclusivamente accantonamenti destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali tuttavia, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati la data di sopravvenienza o l'ammontare.

## **TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**

La voce "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" rappresenta il debito nei confronti del personale dipendente maturato alla data di chiusura dell'esercizio relativo al TFR rimasto in Azienda ai sensi della Legge 296/2006 e secondo quanto previsto dall'art. 2120 del Codice Civile.

## **DEBITI**

I debiti sono iscritti al loro valore nominale, ritenuto rappresentativo del valore di estinzione.

## **RICAVI E COSTI**

I ricavi, i costi e gli altri proventi e oneri sono stati imputati al bilancio nel rispetto del principio della prudenza e di quello della competenza economica, al netto di sconti, abbuoni, incentivi e agevolazioni. I ricavi per le prestazioni di servizi sono imputati quando gli stessi risultano maturati.

## **CONTRIBUTI**

I contributi sono accreditati al Conto Economico nella voce "Altri ricavi e proventi" nell'esercizio in cui si verifica il presupposto della ragionevole certezza della sussistenza del titolo alla loro ricezione, fatto salvo per quanto precisato con riferimento ai contributi in conto capitale erogati da ENAC ed imputati direttamente a riduzione del costo del cespite. I contributi in conto impianti sono rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi; tali risconti sono ridotti, al termine di ogni esercizio, con accredito al Conto Economico da effettuarsi con la stessa aliquota utilizzata per effettuare l'ammortamento del cespite cui il contributo si riferisce. I contributi in conto esercizio sono imputati interamente all'esercizio di competenza.

## **IMPOSTE SUL REDDITO**

Le imposte rappresentano una stima puntuale del presumibile costo riferito all'esercizio, determinato sulla base delle disposizioni legislative vigenti. Le imposte dovute sul reddito, iscritte alla voce E.22, sono pertanto calcolate applicando le disposizioni fiscali in base alla determinazione del reddito tassabile.

### **FISCALITÀ DIFFERITA**

Le imposte differite e anticipate sono state determinate per adeguare l'utile civilistico a quello fiscale, conteggiandole in base all'aliquota prevista per l'esercizio in cui le differenze si riverseranno, come da prospetti inseriti nella presente nota. Le attività per imposte anticipate sono iscritte solamente se esiste la ragionevole certezza del loro recupero, che trova fondamento sulla prevedibile evoluzione dell'attività sociale, sulle prospettive di sviluppo e sulle attese di remunerazione, tenuto conto delle prospettive reddituali complessive. In via prudenziale, come di seguito meglio specificato, non si è proceduto ad effettuare stanziamenti per imposte anticipate.

### **PASSIVITÀ POTENZIALI**

Le perdite connesse a passività potenziali sono rilevate in bilancio tra i fondi rischi ed oneri quando sussistono le seguenti condizioni: (a) la disponibilità al momento della redazione del bilancio di informazioni che facciano ritenere probabile il verificarsi degli eventi comportanti il sorgere di una passività o la diminuzione di un'attività; (b) la possibilità di stimare l'entità dell'onere con sufficiente ragionevolezza.

### **OPERAZIONI “FUORI BILANCIO”**

Al 31 dicembre 2014 non sono in essere strumenti finanziari derivati (operazioni “fuori bilancio”).

### **CONTI D'ORDINE**

Gli impegni e le garanzie prestate sono indicati nei conti d'ordine al loro valore contrattuale.

## STATO PATRIMONIALE

## ATTIVITÀ

## IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Esprimono i costi dei fattori di produzione aventi carattere durevole, privi del requisito della materialità, al netto degli ammortamenti. Si riferiscono a costi d’impianto e ampliamento, costi di ricerca sviluppo e pubblicità, diritti di brevetto industriale, concessioni licenze marchi e diritti simili, altre immobilizzazioni ed all’avviamento. Di seguito sono messe in evidenza le movimentazioni intervenute nell’esercizio:

(valori in migliaia di euro)

Voce di bilancio	31/12/2013			Variazioni 2014					31/12/2014		
	Costo storico	Q. ammt. progressi	Saldo	Acquis.	Riclas.	Dism. costo	Dism. fondo	Ammt. dell'anno	Costo storico	Progressiv. o q. ammt.	Saldo
Costi di impianto e di ampliamento	382	-376	5	24	0	0	0	-8	406	-384	21
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	1.382	-1.310	72	2	0	0	0	-25	1.384	-1.335	49
Diritti di brevetto industriale	341	-339	2	9	0	0	0	-2	350	-342	8
Concessione, licenze, marchi e diritti simili	5.099	-863	4.236	0	0	0	0	-126	5.099	-989	4.110
Altre immobilizzazioni immateriali	2.480	-1.854	627	120	0	0	0	-244	2.601	-2.097	504
Avviamento	5	1	4	0	0	0	0	0	5	-1	4
Immobilizzazioni in corso e acconti	284	0	284	0	0	0	0	0	284	0	284
<b>Totale</b>	<b>9.974</b>	<b>-4.744</b>	<b>5.230</b>	<b>155</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-406</b>	<b>10.129</b>	<b>-5.149</b>	<b>4.979</b>

## IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Tra le voci iscritte nelle immobilizzazioni materiali rilevano i costi dei beni strumentali di proprietà sociale – compresi quelli per i quali è prevista la devoluzione gratuita al termine del rapporto di concessione – caratterizzati dal duplice requisito dell’utilità pluriennale e della materialità, al netto dei fondi di ammortamento. Di seguito, sono evidenziate le movimentazioni intervenute nell’esercizio:

(valori in migliaia di euro)

Voce di bilancio	31/12/2013			Variazioni 2014					31/12/2014		
	Costo storico	Fondi	Saldo	Acquis.	Riclas.	Dism. costo	Dism. fondo	Ammt. dell'anno	Costo storico	Fondi	Saldo
Terreni e fabbricati	330	-140	191	27	0	0	0	-21	357	-160	197
Impianti e macchinario	3.411	-3.097	314	46	0	0	0	-84	3.457	-3.180	277
Attrezzature industriali e commerciali	3.637	-3.246	391	155	0	0	0	-161	3.792	-3.408	385
Altri beni	1.427	-1.144	283	107	0	-27	27	-84	1.506	-1.201	305
Beni gratuitamente devolvibili	5.912	-2.420	3.492	74	0	0	0	-394	5.986	-2.814	3.172
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.286			1.432	0	0	0	0	2.718	0	2.718
<b>Totale</b>	<b>16.003</b>	<b>-10.046</b>	<b>5.957</b>	<b>1.840</b>	<b>0</b>	<b>-27</b>	<b>27</b>	<b>-744</b>	<b>17.816</b>	<b>-10.763</b>	<b>7.053</b>



## IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Si riferiscono alla partecipazione della Società a società consortili ed al deposito cauzionale 10% diritti APT.

## ATTIVO CIRCOLANTE

### RIMANENZE

Le rimanenze, complessivamente pari a 99 migliaia di euro, si riferiscono a merci, materiali di consumo e cancelleria. Esse mostrano un incremento di 5 migliaia di euro rispetto al saldo della chiusura del precedente esercizio.

### CREDITI

Non risultano crediti di durata residua superiore a cinque anni; complessivamente sono iscritti per 15.523 migliaia di euro rispetto a 25.312 migliaia di euro del precedente esercizio. Il significativo incremento è connesso alla posizione creditoria verso i clienti. Si riferiscono a:

- Crediti verso clienti sono rappresentati da crediti relativi alla gestione aeroportuale, diritti aeroportuali ed attività commerciali e da crediti di natura non commerciale. Questi ultimi sono costituiti dai crediti verso i vettori per l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri. Si tratta di crediti verso clienti prevalentemente nazionali o facenti parte dell'Unione Europea, iscritti per un valore di 13.516 migliaia di euro, che presentano una flessione pari a 550 migliaia di euro rispetto al 31/12/2013. Tale voce rappresenta i crediti corrispondenti al loro valore nominale al netto della svalutazione di 1.486 migliaia di euro relativa al saldo del fondo svalutazione crediti; di seguito si evidenziano i movimenti del fondo svalutazione crediti nel corso dell'anno 2014

MOVIMENTI DEL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	
SALDO AL 31/12/2013	2.420
UTILIZZI DELL'ANNO	1.426
IMPUTAZIONE ACCANTONAMENTO AL 31/12/2014	492
<b>SALDO AL 31/12/2014</b>	<b>1.486</b>

Nel corso dell'esercizio in esame si è ritenuto opportuno procedere con accantonamenti pari a 492 migliaia di euro relativamente ad alcuni crediti per affrontare l'eventuale rischio d'inesigibilità gravante sui crediti in essere a fine esercizio.

- Crediti tributari iscritti per un valore di 739 migliaia di euro rispetto a 1.073 migliaia di euro al 31/12/2013. Risultano costituiti dal credito verso l'Erario per IVA, credito verso l'Erario per le ritenute d'acconto operate dalla RAS con il riconoscimento dei contributi in conto esercizio per la annualità 2013, crediti per rimborso IVA e crediti per acconti Irap; per tutti i crediti sopra indicati, con eccezione del credito per rimborso IVA, non vi sono vincoli circa la loro esigibilità.

	2013	2014
Erario c/iva	255	122
Erario c/ritenute su interessi attivi	9	1
erario c/ritenute d'acconto	362	361
Credito per rimborso Iva	4	4
Crediti da Unico - Irap -	0	115
Crediti da Unico - Ires -	186	87
Acconti Irap	234	0
Crediti Inail	21	12
Crediti tributari imposta sostitutiva su TFR	2	0
Crediti fiscali D.L. 66/14	0	37
<b>Totale</b>	<b>1.073</b>	<b>739</b>

Con riferimento ai crediti vantati verso l'Erario per ritenute d'acconto, preme evidenziare che nel corso dell'esercizio il credito, che al 31 dicembre 2013 ammontava ad euro 362 migliaia, è stato utilizzato in compensazione per il versamento di imposte e contributi.

- Crediti verso altri iscritti per un valore di 1.268 migliaia di euro, mostrano una flessione di 8.905 migliaia di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente. Sono composti prevalentemente dalla quota di contributo deliberato per l'anno 2007 dalla Regione Autonoma della Sardegna ma non ancora incassato (1.080 migliaia di euro) al 31/12/2014. La specifica è la seguente:

CREDITI VS ALTRI ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO		
	2013	2014
Anticipi a fornitori	4	0
contributo RAS da ricevere	1.080	1.080
partite minori	54	203
<b>Totale</b>	<b>1.138</b>	<b>1.283</b>

## DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Sono rappresentate:

- quanto ai depositi bancari e postali, dalle disponibilità a vista o a breve risultanti da rapporti di deposito o di conto corrente con istituti di credito, ed ammontano a 6 migliaia di euro;
- quanto al denaro e ai valori in cassa, dai fondi liquidi giacenti al 31/12/2014 presso la cassa sociale, ed ammontano a 31 migliaia di euro.

## RATEI E RISCONTI ATTIVI

Alla data del 31/12/2014 sono complessivamente pari a 156 migliaia di euro contro 140 migliaia di euro al 31/12/2013, come meglio specificato nel seguente dettaglio:

	2013	2014
Ratei attivi	6	1
Risconti attivi	33	62
Risconti attivi per premi assicurativi	73	29
Risconti attivi pluriennali div. per.	28	64
<b>Totale</b>	<b>140</b>	<b>156</b>

I risconti attivi si riferiscono a canoni di noleggio e di manutenzione, abbonamenti, premi assicurativi e altre quote di costi già liquidati ma di competenza dell'esercizio successivo.

**PASSIVITÀ****PATRIMONIO NETTO**

Circa la consistenza del capitale sociale, preme evidenziare la scelta di rappresentare nel bilancio al 31 dicembre 2014 gli effetti dell'operazione di copertura delle perdite perfezionatasi nello scorso mese di dicembre, che ha portato - fra le altre cose - alla riduzione del capitale sociale nell'attuale misura di Euro 2.229.610 rispetto agli originari Euro 7.754.000; va osservato che sulla base del principio di prevalenza della sostanza sulla forma, detta rappresentazione è stata effettuata nonostante che l'iscrizione al Registro delle Imprese della suddetta deliberazione di riduzione del capitale si sia perfezionata nel mese di gennaio 2015. Dall'operazione di copertura delle perdite, basata sulla situazione patrimoniale al 30 settembre 2014, è emersa di fatto una riserva copertura perdite in corso di formazione per Euro 180.856, da utilizzarsi in sede di copertura della perdita complessiva sofferta al 31 dicembre 2014.

Il capitale sociale, pari a 2.229.610 euro, suddiviso in 445.922 azioni ordinarie da nominali 5 euro cadauna, è così ripartito tra i soci:

- Regione Autonoma della Sardegna, per 80,20%;
- SFIRS S.p.A., per 19,80%.

Nella tabella seguente, viene riportata la composizione del patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione:

PROSPETTO RIGUARDANTE ORIGINE, UTILIZZABILITÀ, DISTRIBUIBILITÀ E UTILIZZAZIONE EFFETTUTA IN ESERCIZI PRECEDENTI AL 31 DICEMBRE 2014 ( in migliaia di Euro)					
NATURA - DESCRIZIONE	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale sociale	2.230	B		5.524	
<b>Riserve di capitale :</b>					
Versamenti in conto aumento di capitale					
Riserve di rivalutazione					
Contributi in c/capitale					
Altre riserve	181	B			
<b>Riserve di utili :</b>					
Riserva legale				18	
Riserva straordinaria					
Perdite portate a nuovo				3.868	
Risultato dell'esercizio	-1.913				
<b>TOTALE AL 31/12/2014</b>	<b>498</b>				
Quota non distribuibile					
Residua quota distribuibile					
A : per aumento di capitale                      B : per copertura perdite                      C : per distribuzione ai soci					

Si evidenzia, come meglio illustrato nella Relazione sulla Gestione, che le perdite sofferte nell'esercizio sono superiori ad oltre un terzo del capitale sociale, generando la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile, con la conseguente necessaria adozione degli opportuni provvedimenti.

Come si è già avuto modo di evidenziare, contestualmente alla riduzione del capitale sociale per ripianamento perdite, l'assemblea dei soci ha deliberato aumento di capitale, sino alla ricostituzione del limite convenzionale disposto dall'atto concessorio, con modalità per la cui rappresentazione si rimanda alle osservazioni contenute nella Relazione sulla Gestione, con particolare riguardo alle prospettive di sviluppo ed ai fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

Nel prospetto che segue si evidenziano le variazioni intervenute sul Patrimonio nel periodo dal 01/01/2014 al 31/12/2014:

#### PROSPETTO MOVIMENTAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

NATURA DESCRIZIONE	Capitale	Riserva legale	Altre riserve			Risultato dell'esercizio	perdite pregresse o distribuzione dividendi	Totale
			da contrib.	da rivalutazione	altre riserve			
<b>All'inizio dell'esercizio precedente</b>	<b>7.754</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.373</b>	<b>-1.495</b>	<b>3.886</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio :								<b>0</b>
- attribuzione di dividendi								<b>0</b>
- altre destinazioni								<b>0</b>
Altre variazioni :								<b>0</b>
Copertura perdite pregresse								<b>0</b>
Abbattimento capitale sociale								<b>0</b>
Ripristino capitale sociale								<b>0</b>
Risultato dell'esercizio corrente						<b>-1.476</b>		<b>-1.476</b>
<b>Alla chiusura del precedente esercizio</b>	<b>7.754</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.849</b>	<b>-1.495</b>	<b>2.410</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio :								<b>0</b>
- attribuzione di dividendi								<b>0</b>
- altre destinazioni						<b>3.849</b>	<b>-3.849</b>	<b>0</b>
Altre variazioni :								<b>0</b>
Copertura perdite pregresse							<b>5.344</b>	<b>5.525</b>
Abbattimento capitale sociale	<b>-5.524</b>							<b>-5.524</b>
Ripristino capitale sociale								<b>0</b>
Risultato dell'esercizio corrente						<b>-1.913</b>		<b>-1.913</b>
<b>Alla chiusura del corrente esercizio</b>	<b>2.230</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>181</b>	<b>-1.913</b>	<b>0</b>	<b>498</b>

#### FONDI RISCHI E ONERI

Sono iscritti per 7.031 migliaia di euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 747 migliaia di euro. Le principali voci riguardano:

- 30 migliaia per imposte differite;
- 4 migliaia per imposte in contestazione;
- 1.922 migliaia per lavori da eseguire ex Art. 17 che rappresentano l'impegno della Società, al lordo della cauzione di 2.059 migliaia di euro, ad eseguire lavori e migliorie sulle strutture aeroportuali;
- 5.075 migliaia per cause legali e controversie fiscali in corso.

Il fondo rischi per cause legali e controversie fiscali in corso è stanziato a fronte di probabili oneri connessi alle controversie pendenti. Nel corso dell'anno ha subito una variazione in aumento pari a 773 migliaia di euro per effetto delle complessive movimentazioni. Di seguito le più rilevanti:

### Accantonamenti

- Anche nell'esercizio in esame si è proceduto ad effettuare congrui accantonamenti a fronte dei contenziosi di lavoro ancora pendenti. Le somme accantonate corrispondono ad 871 migliaia di euro;
- Degno di nota risulta l'accantonamento al Fondo antincendio, di importo pari a 325 migliaia di euro.

Infatti, in via prudenziale, in attesa di ulteriori sviluppi sulla vicenda, si è dato corso all'accantonamento relativo al 2014.

È opportuno precisare che, per effetto della sentenza della CTP di Roma n. 10137/51/14, passata in giudicato e che ha integralmente accolto il ricorso presentato da SOGEAAL – attestando le ragioni per cui la Società non è tenuta al pagamento (riferito all'annualità 2010) del Contributo Fondo VV.F –, si è provveduto al parziale rilascio del detto fondo.

- Accantonamento per gli oneri di Pronto Soccorso aeroportuale per 384 migliaia di euro; infatti, alla luce dello sviluppo di una potenziale controversia con il Ministero della Salute, si è preferito procedere con la rilevazione di un accantonamento in luogo di un costo per servizi.
- L'iter di chiusura del processo di consuntivazione della gestione ex art. 17 L. 135/97 ha prodotto esiti che, in ordine alle autonome valutazioni di Enac, prevedono la restituzione di alcune somme introitate e non spese. Nelle more della verifica congiunta, si è ritenuto opportuno e necessario procedere ad accantonamento al conto Lavori da Eseguire Art. 17 pari a 132 migliaia di euro.

### Utilizzi

- Utilizzo fondi precedentemente accantonati:

per complessivi 823 migliaia di euro per la definizione di alcune cause di lavoro;  
per 286 migliaia di euro per la ridetta sentenza della CTP Roma circa il contributo fondo VV.F

Le imposte differite sono state rideterminate tenendo conto degli effetti della determinazione fiscale dell'assorbimento, a seguito della cessazione della possibilità di eseguire ammortamenti ed accantonamenti a soli fini fiscali (quadro EC modello Unico) a decorrere dall'esercizio 2007. Il processo di assorbimento ai fini IRAP ha trovato conclusione nello scorso esercizio, per cui la tabella di seguito riportata evidenzia l'impatto ai fini IRES.

<b>IMPOSTE DIFFERITE</b>			
	saldo al	Variazione	saldo al
	31/12/13	intervenuta	31/12/14
<b>Categoria bene</b>			
Costruzioni leggere	2	0	2
Impianti e macchinari	2	-2	0
Altri beni materiali	35	-8	27
Allineamento fondo	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>-10</b>	<b>29</b>

Circa i rischi di natura fiscale, connessi ad accertamenti o contenzioso, preme evidenziare che nell'esercizio 2014, a seguito dell'attività ispettiva condotta dall'Amministrazione Finanziaria, sono stati notificati alla Società avvisi di accertamento riguardanti i periodi d'imposta 2007, 2008 e 2009, con rilievi e contestazioni riferiti a tematiche IRES, IRAP ed IVA. Dato atto che al momento della chiusura del bilancio dell'esercizio precedente, si era già a conoscenza dei contenuti del PVC, si era ritenuto prudenzialmente stanziare un fondo a copertura dei rischi connessi ad un eventuale accertamento su tematiche riguardanti IRES ed IRAP. Avverso il PVC sono state formulate osservazioni così come avverso gli avvisi di accertamento notificati è stata formulata richiesta di accertamento con adesione che non ha trovato favorevole accoglimento e che ha portato la Società ad adire la competente Commissione Tributaria. Nel corrente bilancio si è ritenuto di mantenere iscritto il fondo rischi connesso agli impatti fiscali su dette tematiche, anche alla luce della intervenuta sentenza che porterebbe a ritenere non dovuto da parte della Società l'onere dedotto e contestato dall'Agenzia delle Entrate (conseguentemente il costo dedotto dalla Società dovrebbe essere oggetto di ripresa in aumento ai fini IRES ed IRAP. Per quanto riguarda l'IRES la presenza di perdite fiscali pregresse non genererebbe effetti impositivi; per quanto riguarda invece l'IRAP l'impatto è rappresentato nel fondo rischi stanziato. Visto il nuovo istituto del ravvedimento operoso, potrebbe considerarsi il ricorso a detto strumento per regolarizzare la posizione e far venir meno il rischio con un minor impatto in termini sanzionatori). Per quanto riguarda viceversa le contestazioni riguardanti il trattamento ai fini

IVA dei contributi erogati dalla Regione Sardegna, vi è da ritenere che la posizione assunta dall’Agenzia delle Entrate possa essere oggetto di censura da parte dei Giudici Tributari, proprio in considerazione di differente posizione formulata dalla stessa Amministrazione Finanziaria su analoga fattispecie, per cui si è ritenuto non ricorrano i presupposti per l’iscrizione di un accantonamento per rischi di natura fiscale, vista la natura remota di detto rischio.

## FONDO TRATTAMENTO FINE RAPPORTO

Il fondo trattamento di fine rapporto è stato determinato a livello individuale e tiene conto di tutte le componenti non occasionali della retribuzione. Il saldo al 31/12/2014 è pari a 922 migliaia di euro e rappresenta il debito verso i lavoratori in forza alla stessa data al netto dei versamenti a fondi pensione ed al fondo tesoreria INPS. Si rileva un incremento di 5 migliaia di euro rispetto all’esercizio precedente.

Saldo al 31/12/13	938
Variazioni per anticipi o dimissioni	-41
<b>Quota di competenza dell'anno</b>	<b>431</b>
Saldo TFR	1.328
di cui a fondi pensione	-252
<b>di cui a fondo tesoreria INPS</b>	<b>-154</b>
Netto TFR in azienda	922

## DEBITI

I debiti sono iscritti per 21.186 migliaia di euro contro 32.069 migliaia di euro al termine del precedente esercizio; non risultano iscritti debiti di durata superiore ai cinque anni. Si riferiscono a:

Debiti verso banche, iscritti per un valore di 2.056 migliaia di euro, costituiti da debiti a breve, accesi con istituti di credito per elasticità di cassa. Nel corso dell’esercizio hanno subito un incremento di 1.997 migliaia di euro.

Debiti verso altri finanziatori, iscritti per 432 migliaia di euro, si riferiscono all’anticipazione del 20% del finanziamento di competenza ENAC per l’intervento dei lavori di ristrutturazione della vecchia aerostazione passeggeri – Finanziamento *CIPE Del. 17/03*

Debiti verso fornitori iscritti per un valore di 6.312 migliaia di euro, prevalentemente nazionali o facenti parte dell’Unione Europea.



Debiti tributari complessivamente pari a 177 migliaia di euro, di seguito dettagliati

	2013	2014
Debiti per imposte Ires	24	0
Ritenute d'acconto lavoro autonomi	9	4
Ritenute d'acconto lavoro dipendente	172	139
Ritenute d'acconto amministratori e coll	16	9
Debiti tributari Enti locali	73	16
Erario c/ Irpef 1053	2	2
<b>Totale</b>	<b>296</b>	<b>177</b>

Debiti verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale, complessivamente pari a 409 migliaia di euro, di seguito dettagliati:

	2013	2014
Debiti Inps	375	328
Debiti Inps c/lavoratori autonomi	8	5
Debiti verso fondi pensione	39	70
Debiti vs/Previdindai	5	5
<b>Totale</b>	<b>427</b>	<b>409</b>

Altri debiti, complessivamente pari a 11.800 migliaia di euro, si riferiscono a:

	2013	2014
Debiti vs. compagnie aeree e acconti da clienti	193	152
Debiti diversi	176	350
Debito verso collegio sindacale	64	61
Erario c/o addizionale su diritti pax	8.913	9.543
Debiti vs. dipendenti	1.158	1.157
Debiti per canone di concessione e cauzione	176	188
Debiti per note competenze da liquidare	173	348
<b>Totale</b>	<b>10.853</b>	<b>11.799</b>

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a euro migliaia 4.013, dall'importo addebitato alle compagnie a tale titolo ma non ancora incassato al 31

dicembre 2014 e, quanto a euro migliaia 5.530, dal debito per le addizionali incassate e non ancora versate.

### **RATEI E RISCONTI PASSIVI**

Complessivamente pari a 275 migliaia di euro, evidenziano un decremento di 6 migliaia di euro rispetto al saldo al 31/12/2013.

Si sottolinea che la voce “Risconti passivi su contributi in c/impianti” si riferisce principalmente alle quote di contributi in conto impianti riscontate in quanto non di competenza dell’esercizio. I citati contributi sono stati iscritti in bilancio in base agli specifici criteri di contabilizzazione precedentemente evidenziati. I risconti passivi di 264migliaia di euro sono riferiti principalmente a quote di ricavo per royalty, vendita spazi pubblicitari e affitti attivi riferiti alle sub-concessioni.

### **IMPEGNI E NATURA DEI CONTI D’ORDINE**

La Società non ha rilasciato garanzie reali per obbligazioni proprie o altrui.

Le garanzie personali ricevute da terzi si riferiscono alle fidejussioni ricevute dai vettori aerei e da terze parti in generale: si è ritenuto opportuno non indicarle perché di importi non rilevanti.

### **CONTO ECONOMICO**

Le voci del Conto Economico sono state classificate in base a quanto previsto dal documento interpretativo del principio contabile OIC (concernente la classificazione nel Conto Economico dei costi e ricavi secondo correnti principi contabili).

Di seguito sono commentate le principali voci del Conto Economico dell’esercizio 2014.

### **VALORE DELLA PRODUZIONE**

Comprende operazioni di assistenza e sub-concessione, ricavi per diritti aeroportuali, contributi in conto esercizio, contributi in conto impianti e ricavi vari. I ricavi delle vendite e delle prestazioni conseguiti dalla Società sono interamente realizzati sul territorio italiano e con riferimento a clienti prevalentemente nazionali o facenti parte dell’Unione Europea. Risultano così ripartiti (art. 2427, 1° co., n. 10, c.c.):

	2013	2014
Assistenza handling	5.226	5.519
Ricavi accessori al traffico aereo	231	258
Attività di biglietteria	75	70
Parcheggio a pagamento	756	841
Servizi dei controlli di sicurezza	2.923	3.081
Ricavi da sub-concessioni	69	70
Beni ad uso esclusivo	230	257
Ricavi da pubblicità	525	490
Royalty attività commerciali	678	788
Ricavi autonoleggi	730	790
Ricavi servizi diversi	33	31
Ricavi da addebito spese	9	9
Diritti Aeroportuali	3.884	4.077
Servizi gestore	466	561
<b>Totale</b>	<b>15.835</b>	<b>16.842</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni risultano sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente, registrando, nel loro complesso, un lieve incremento in coerenza con l'aumento del traffico passeggeri. Per l'analisi di dettaglio si rimanda alla relativa sezione in Relazione sulla Gestione.

## CONTRIBUTI

	2013	2014
Contributi In Conto Impianti	56	36
Contributi In Conto Esercizio	9.187	15
<b>Totale</b>	<b>9.243</b>	<b>51</b>

Si sottolinea che nell'annualità in esame non sono stati rilevati i contributi in conto esercizio di competenza dell'esercizio in commento, stante l'assenza di politiche di incentivazione. Il contributo in conto esercizio indicato, pari a 15 migliaia di euro, corrisponde al Credito di imposta per il Piano formativo aziendale "Self empowerment training" finanziato da Fondimpresa.

**COSTI DELLA PRODUZIONE****PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO**

I relativi costi sono così ripartiti:

	2013	2014
Cancelleria e stampati	15	29
Carburanti e lubrificanti	129	119
Materiali di consumo	163	162
<b>Totale</b>	<b>307</b>	<b>310</b>

Subiscono un incremento di 3 migliaia di euro.

**PER SERVIZI**

I relativi costi sono così ripartiti:

	2013	2014
Servizi diversi	9.537	895
Utenze	838	800
Consulenze tecniche e gestionali	474	1.287
Pulizia spazi e smaltimento rifiuti	345	343
Manutenzioni/ riparazioni e spese contrattuali diverse	1.380	1.441
Assicurazioni industriali, generali	165	174
Spese varie per il personale	271	303
Altro	250	216
<b>Totale</b>	<b>13.260</b>	<b>5.459</b>

I costi per servizi totali subiscono una flessione di 7.800 migliaia di euro, sostanzialmente dovuta alla quasi totale assenza dei costi per l'incentivazione del traffico (c.d. contribuzioni co-marketing).

**PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI**

I relativi costi sono così ripartiti:

	2013	2014	VARIAZIONE
Canoni aeroportuali	255	272	17
Nbleggi e locazioni	318	371	53
<b>Totale</b>	<b>573</b>	<b>643</b>	<b>70</b>

## PER IL PERSONALE

Il costo del lavoro è stato di 9.719 migliaia di euro (9.404 migliaia di euro nel 2013) con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 314 migliaia di euro dovuto, sostanzialmente, all'aumento delle FTE (pari a 11 unità) dovuto all'incremento del traffico aereo.

Il numero dei dipendenti al termine dell'esercizio, ripartito per categoria, è riportato nella tabella seguente.

	Esercizio 2009	Esercizio 2010	Esercizio 2011	Esercizio 2012	Esercizio 2013	Esercizio 2014
<b>tabella A</b>						
Dirigenti	1	1	1	1	1	1
Quadri	6	8	11	11	11	11
Impiegati	71	99	99	117	118	120
Security	31	33	40	41	44	44
Operai	47	76	73	88	86	86
<b>totale A</b>	<b>156</b>	<b>217</b>	<b>224</b>	<b>258</b>	<b>260</b>	<b>262</b>
<b>tabella B</b>						
<b>tempo determinato</b>						
Impiegati	11	3	13	1	1	2
Security	14	10	9			1
Operai	4	1	5			1
<b>totale B</b>	<b>29</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>totale A+B</b>	<b>185</b>	<b>231</b>	<b>250</b>	<b>259</b>	<b>261</b>	<b>266</b>

## AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce accoglie le quote di ammortamento dell'esercizio.

### SVALUTAZIONE CREDITI

La voce pari a 492 migliaia di euro include una svalutazione generica calcolata in misura pari allo 0,50% del valore nominale dei crediti per 31 migliaia di euro nonché l'ulteriore svalutazione dei crediti ritenuti di dubbia esigibilità per 461 migliaia di euro.

## VARIAZIONE DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO

Le giacenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci hanno registrato nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2014, una variazione pari a 5 migliaia di euro; le rimanenze sono rappresentate da scorte per materiali di consumo e cancelleria.

## ACCANTONAMENTI PER RISCHI

Trattasi degli accantonamenti effettuati nell'esercizio a fronte di probabili rischi futuri, legati a contenziosi pendenti e/o anche solo potenziali al 31 dicembre 2014.

In detta voce è stato ricompreso lo stanziamento per il contributo al fondo servizio antincendio e gli oneri per il pronto soccorso.

Per maggiori dettagli si fa rimando a quanto riportato nella sezione fondo rischi della presente Nota.

## ONERI DIVERSI DI GESTIONE

I relativi costi sono così ripartiti:

	2013	2014
Omaggi, regalie / liberalità	3	0
Quote associative	36	42
Insussistenze attivo	1	0
Altro	218	206
Tasse bolli e bollati	10	9
<b>Totale</b>	<b>268</b>	<b>257</b>

Le principali voci incluse nelle voce "altro" sono sostanzialmente composte da imposte e tasse comunali e per pubblicità per 155 migliaia di euro.

## PROVENTI E ONERI FINANZIARI

I proventi finanziari, complessivamente pari a 28 migliaia di euro, sono costituiti da interessi attivi e di mora su crediti verso banche e verso clienti.

Gli interessi e gli altri oneri finanziari, complessivamente pari a 141 migliaia di euro, sono prevalentemente costituiti da interessi passivi su debiti verso istituti bancari per elasticità di cassa e finanziamenti concessi, e dagli interessi di mora nonché di dilazione pagamento.

## **PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**

La voce “proventi straordinari”, iscritta per un importo complessivo di 531 migliaia di euro, è rappresentata essenzialmente da sopravvenienze attive che, per 134 migliaia di euro corrispondono alle somme derivanti dall'applicazione alla compagnia Wizz Air di penali contrattuali per il mancato raggiungimento degli obiettivi; 286 migliaia di euro si riferiscono a insussistenze attive relative al rilascio del contributo fondo VVF, come già rappresentato nella sezione accantonamenti; per 111 migliaia di euro derivano da storni di passività per rettifiche cui si aggiunge la rilevazione di alcuni ricavi di competenza del precedente esercizio non noti alla data di chiusura dello stesso.

La voce “oneri straordinari”, iscritta per 170 migliaia di euro, è composta prevalentemente da sopravvenienze passive derivanti per 134 migliaia di euro dallo storno del credito verso RAS - per il minor contributo in conto esercizio conseguente all'addebito della penale già citata.

## **IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO**

Pur in presenza di una perdita civilistica registrata alla data del 31 dicembre 2014, tenuto conto della disciplina in materia di indeducibilità, di parziale deducibilità o di non imponibilità delle componenti positive e negative di reddito, la base imponibile ai fini IRAP risulta positiva, mentre quella ai fini IRES presenta un saldo negativo. Conseguentemente la voce imposte d'esercizio presenta un saldo pari a 125 migliaia di euro ai fini IRAP. Si ricorda che ai fini IRES, la Società presenta perdite fiscali sofferte negli esercizi precedenti. Come meglio di seguito specificato, non ricorrendo i presupposti, si è ritenuto non opportuno procedere allo stanziamento di imposte anticipate su dette perdite, né su eventuali differenze temporanee dovute a riprese fiscali o a costi a deduzione differita.

## **IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE**

Al n. 22 lettera c del conto economico si registra il rilascio delle imposte differite correlate ai disallineamenti tra valori civilistici e fiscali delle immobilizzazioni materiali per complessivi 10 migliaia di euro. Nell'esercizio non sono stati effettuati accantonamenti per imposte differite. Per quanto riguarda le imposte anticipate si rammenta che anche per l'esercizio in esame, in via prudenziale non si è proceduto ad effettuare stanziamenti. A mero scopo informativo, si precisa che le imposte anticipate non rilevate in bilancio al 31/12/2014 ammonterebbero a circa 6.480 migliaia di euro e sono principalmente riferite alle perdite fiscali pregresse e a stanziamenti ai fondi per rischi ed oneri.

## **REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI**

L'ammontare complessivo della remunerazione degli amministratori e dei sindaci è di seguito riportato in migliaia di euro:

Amministratori:	132;
Sindaci:	47.

## **INFORMAZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI REALIZZATE CON PARTI CORRELATE**

Con riferimento alle operazioni realizzate con parti correlate (a titolo di esempio soci, amministratori e sindaci), si precisa che ai sensi dell'articolo 2427 primo comma numero 22-bis del Codice Civile, non sono state poste in essere nel corso dell'esercizio 2014 operazioni rilevanti, dato atto che la Regione Autonoma della Sardegna non ha proceduto alla erogazione di nuovi contributi in conto esercizio come accaduto nei precedenti esercizi e che la Società da un lato ha proceduto all'incasso di quasi tutto il credito vantato verso RAS (residua al 31 dicembre 2014 un credito di Euro 1.080 migliaia) e dall'altro ha proceduto al rimborso di precedenti erogazioni ottenute dal socio.

Tali operazioni rientrano tutte nella gestione ordinaria e caratteristica della nostra società ed erano state poste in essere a normali condizioni di mercato.

Per ogni ulteriore chiarimento circa i rapporti con la Regione Autonoma della Sardegna si rimanda a quanto illustrato in Relazione sulla Gestione.

Si precisa che a livello patrimoniale, al 31 dicembre 2014, vi sono pertanto in essere crediti per contributi RAS per complessivi 1.080 migliaia di euro. A livello economico relativamente ai rapporti con RAS, non vi sono contributi in conto esercizio che negli esercizi precedenti erano stati classificati fra gli altri ricavi di competenza del periodo.

## **INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE**

Ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 22-ter, c.c., non esistono accordi non risultanti dal bilancio d'esercizio, i cui rischi e/o benefici da essi derivanti siano significativi ai fini della valutazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico della So.Ge.A.Al. S.p.A..



### **Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione**

Ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 6-ter del C.C. si segnala che la società non ha posto in essere operazioni di finanziamento con la cessione temporanea dei seguenti beni.

### **Informazioni sugli strumenti finanziari emessi dalla società**

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 19 del c.c. si segnala che la società non ha emesso strumenti di natura finanziaria.

### **Informazioni relative al *fair value* degli strumenti finanziari derivati**

Ai sensi dell'art. 2427-bis, comma 1, punto 1) del Codice civile qualora l'azienda ponga in essere operazioni con strumenti finanziari derivati si rende necessario indicare il *fair value* e le informazioni sull'entità e sulla natura di ciascuna categoria di strumenti finanziari, provvedendo a suddividerli per classe tenendo in considerazione aspetti quali le caratteristiche degli strumenti stessi e le finalità del loro utilizzo.

SOGEAAL non ha effettuato operazioni che richiedano l'effettuazione di tali valutazioni.

### **Informazioni relative a patrimoni destinati a uno specifico affare**

Ai sensi dell'articolo 2427 n. 20) si segnala che non sono presenti in SOGEAAL patrimoni destinati a specifici affari.

Circa la situazione di cui all'art. 2446 c.c., si rimanda ai contenuti ed alle proposte formulate nella Relazione sulla Gestione.

Alghero, 8 luglio 2015

Il Presidente

Dott. Carlo Luzzatti

