



# **SOGEEAAL**

SOCIETÀ DI GESTIONE  
AEROPORTO ALGHERO

## RELAZIONE SULLA GESTIONE ESERCIZIO 2015

**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 - Analisi di bilancio.....	9
<b>Risultati economici</b> .....	9
<b>Stato Patrimoniale riclassificato</b> .....	12
Fatti salienti dell’esercizio 2015.....	14
Il rapporto con i vettori – Lo scenario Aviation .....	15
Aeroporti della Sardegna .....	16
Traffico dell’Aeroporto di Alghero .....	16
Traffico Nazionale .....	18
Traffico Internazionale.....	18
Segmento voli di Linea .....	19
Segmento voli Charter .....	19
Principali mercati.....	19
Stagionalità del Traffico.....	19
Pianificazione, interventi di adeguamento infrastrutturale e coperture finanziarie .....	20
Il fondo di sviluppo e coesione (FSC) .....	22
Attività Progettuali .....	23
Attività Realizzative.....	24
L’impatto ambientale .....	25
Lo scenario Non-Aviation .....	25
Le Attività Commerciali.....	26
Subconcessioni.....	26
Rent a Car .....	26
Pubblicità .....	27
Parcheggi.....	27
Le Operazioni .....	27
L’area di Movimento.....	27
Il Safety Management System.....	28
Il Servizio Terminal e Facility, l’assistenza ai PRM.....	29
La Security .....	30
L’attività di Handling .....	31
L’Organizzazione e le Risorse Umane .....	34
Costo del lavoro.....	38

La formazione.....	38
Servizio Prevenzione e Protezione .....	40
La Qualità .....	41
Certificazione ISO – Il Sistema.....	41
Carta dei servizi: la Customer Satisfaction e gli Indicatori di Qualità.....	41
Indicatori di qualità .....	42
L'andamento dei reclami nell'anno 2015 .....	43
Le Relazioni Esterne e la Comunicazione.....	44
Stampa e Media.....	44
Collaborazioni.....	44
Manifestazioni.....	45
Solidarietà .....	45
Comunicazione.....	46
Campagne Pubblicitarie.....	46
La Privacy: documento programmatico sulla sicurezza .....	47
Il Contenzioso.....	47
Fondo servizio antincendio Vigili del Fuoco.....	47
Pronto Soccorso Aeroportuale .....	48
Cause del personale.....	48
Informazioni sui principali rischi cui è esposta la Società.....	49
Rischio di cambio.....	49
Rischio di credito.....	49
Rischio di liquidità.....	49
Rischio di tasso interesse.....	49
Altre informazioni prescritte dall'art. 2428 c.c. ....	49
Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale .....	50
Proposta per gli Azionisti.....	52

## **ORGANI SOCIALI**

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

(in carica dal novembre 2012 e fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015)

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 Italia 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 2015 si è chiuso con una perdita di 1.766 migliaia di euro dopo accantonamenti e svalutazione crediti per circa 1.522 migliaia di euro e ammortamenti per circa 875 migliaia di euro, registrando una contrazione della perdita del 30% rispetto a quella rilevata nel precedente esercizio.

È immediatamente evidente come il risultato sconti i sostanziosi accantonamenti che, nel solco di quanto fermamente disposto nei 5 precedenti esercizi, anche in quest'occasione sono stati prudenzialmente operati.

Una sottolineatura necessaria, poiché da correlarsi alla non semplice gestione intervenuta in un'annualità – quella in esame – più che mai caratterizzata da incertezze e vicissitudini che travalicano quelle riconducibili alla sostanziale permanenza della crisi di settore o alla presenza di una contingenza economico-finanziaria ancora molto lontana dall'avvio di una vera ripresa.

Difatti, come meglio specificato nel prosieguo della presente relazione, al diffuso sentimento d'incertezza sul futuro (che ha confermato la tendenza di famiglie ed imprese a non aumentare le spese per consumi e investimenti, mantenendo essenzialmente bassa - seppur si intravedano lievi segnali di miglioramento - la domanda di prodotti e servizi tra i quali rientrano i viaggi di lavoro e quelli per il tempo libero/*leisure*) si sono aggiunti ulteriori fattori, ancora una volta, esogeni all'ambito gestionale, che hanno negativamente influenzato le *performance* economiche della Società.

In questo scenario, il complessivo andamento dei fondamentali economici della gestione industriale, seppur caratterizzato da taluni aspetti negativi, che verranno esaustivamente indicati in seguito, si è comunque mantenuto in linea, quando non addirittura migliorato, con i fattori di miglioramento registrati negli esercizi successivi all'avvicendamento manageriale voluto nel 2010.

Il progresso dei fondamentali su cui si basa la lettura dell'apporto gestionale assume superiore rilevanza allorquando valutato alla luce delle evenienze che hanno ulteriormente appesantito, se non intralciato, il cammino verso il conseguimento degli obiettivi di complessivo riequilibrio economico-gestionale fissati una volta di più nel Piano Industriale 2014-2019 approvato dalla Proprietà nell'Assemblea del 17 dicembre 2014.

Piano che, nei fatti, non trovato attuazione in ragione dell'impossibilità di dar corso alle iniziative di competenza regionale, peraltro materia di indirizzo esplicitamente fornito dalla compagine sociale in sede di approvazione del Piano succitato, finalizzate alla destagionalizzazione ed al sostanziale mantenimento dei flussi di traffico registrati nel 2014, cui il management ipotizzava di aggiungere quelli prodotti attraverso mirate iniziative di marketing: una manovra che, complessivamente, avrebbe potuto garantire risultati ancor migliori rispetto a quelli esitati negli anni precedenti, testimoniati da 5 record annuali di traffico consecutivi.

E, in tema di traffico, di record deve parlarsi anche in questa analisi: difatti, l'esercizio in esame, a dispetto di quanto appena menzionato, ha fatto registrare 1.677.967 passeggeri con un incremento pari al 2,4% rispetto all'esercizio precedente, superando di 38.593 unità il traffico del 2014 nonostante la chiusura dell'aeroporto nel periodo 27 ottobre – 06 novembre, che ha impattato negativamente per circa 40.000 unità.

Altro ostacolo per l'attuazione del Piano 2014-2019, come si dirà diffusamente più avanti, risulta la riduzione dagli iniziali 18,1 a 12,8 milioni di euro, a valere sul fondo di sviluppo e coesione (FSC), dei finanziamenti finalizzati alla riqualificazione infrastrutturale.

Emerge chiaramente che, stanti tali premesse, il management, ancora una volta abbia operato in condizioni di estrema difficoltà.

L'aleatorietà che emerge dai richiamati condizionamenti spiega solo parzialmente la misura delle difficoltà affrontate in corso di esercizio e gli sforzi necessitati dalla struttura per mantenere un profilo gestionale coerente con gli obiettivi potenziali.

Difficoltà che, in ogni caso, hanno trovato una risposta gestionale gratificata da tre fondamentali aspetti:

- il primo, e certo il più immediatamente osservabile, è che il vettore Ryanair, per effetto della credibilità del management, ha accettato di operare su Alghero in totale assenza di contribuzioni per il secondo anno consecutivo;
- il secondo, di rilevanza più ampia e di impatto ultimativo rispetto al mandato inizialmente affidato all'attuale management, è che nell'ambito della Procedura di Selezione del Socio Privato (la Procedura) voluta dagli Azionisti, gli investitori che hanno avuto accesso alla *data room* predisposta ai fini della consultazione dei documenti societari, hanno inteso confermare la propria volontà di acquisizione subordinandola ad aspetti (ancora una volta) completamente esogeni rispetto a quelli ascrivibili a dinamiche gestionali;

- il terzo sta nella capacità – nonostante i brevissimi tempi a disposizione – di essere riusciti a dar corso (mediante realizzazione, o avvio dei lavori, o perlomeno aggiudicazione), ferme le descritte difficoltà, agli appalti di cui ai sopradetti finanziamenti.

Quanto sopra introduce i tre temi che hanno prioritariamente catalizzato l'attenzione e le risorse a disposizione lungo il corso dell'esercizio.

Ryanair, ovvero il vettore che ha realizzato il maggior traffico negli ultimi anni, consentendo allo scalo i ben noti risultati, ha dato fiducia al management per il secondo anno consecutivo: tuttavia, in assenza di nuove politiche di marketing territoriale da parte della RAS, ha prospettato un parziale abbandono dello scalo cui ha poi dato seguito prendendo occasione dalla effettiva applicazione dell'ulteriore aumento delle addizionali annunciato dal Governo centrale al termine del 2015.

La Procedura di Selezione del Socio Privato che, deliberata a dicembre 2014 e varata – dopo le necessarie approvazioni ministeriali – a maggio del 2015, è stata più volte prorogata in attesa della Decisione della Commissione Europea sul caso SA.33983, concernente l'ipotesi di Aiuti di Stato illegittimamente concessi ai 3 aeroporti Sardi per effetto dell'erogazione di contributi in conto esercizio finalizzati all'adozione di politiche di incentivazione del traffico aereo.

Lo sblocco dei Fondi di Sviluppo e Coesione, di cui si dirà meglio più avanti, si è prodotto in subordine all'esigenza di ottenimento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro tempi ridottissimi, costringendo, come detto, la struttura a tenere un passo di marcia oltremodo sostenuto.

In ultima analisi, quindi, il Piano 2014-2019, oggi abbandonato, poggiava su linee strategiche fornite da Regione Autonoma della Sardegna e dalla stessa successivamente oggetto di sostanziale rimodulazione 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 dell'esercizio 2013, attraverso un'iniezione di liquidità di valore non inferiore a circa 10 milioni di euro.

L'impossibilità di riscontrare gli effetti di tali iniziative, la proroga dei termini stabiliti nella Procedura, la netta riduzione degli stanziamenti (finalizzati alla riqualificazione infrastrutturale) determinata dal Governo centrale, e l'annuncio dello smantellamento della base algherese da parte del vettore irlandese, hanno indirizzato il Consiglio ad abbandonare il Piano 2014-2019, non più attuabile, e a demandare al

management l'implementazione di un nuovo business plan di più ampio orizzonte temporale al fine di verificare oggettive possibilità di continuità aziendale e di ripresa. Nel momento in cui si redige la presente relazione, il detto Piano 2016-2027 – già adottato dal Consiglio – è all'attenzione dei Signori Azionisti per le verifiche prodromiche alla loro approvazione, che si auspica poter conseguire entro il mese di giugno 2016.

Nel contempo, il management è stato impegnato anche nel tentativo di recuperare parzialmente – pur in difetto della veicolazione da parte della Società di incentivazioni ai vettori per conto di Regione Sardegna (cd. contributi co-marketing) – il traffico perso in seguito al ridimensionamento posto in essere da Ryanair.

Date le premesse, è evidente come il perdurare dell'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 avvalora maggiormente le considerazioni espresse in tema di mantenimento dei principi di normalizzazione societaria confermati dai fondamentali economici della gestione industriale e nell'ottimizzazione dei fattori chiave della produzione.

Pertanto, il Consiglio uscente trova opportuno sottolineare una volta di più che, nonostante le forti difficoltà che hanno caratterizzato il percorso intrapreso nell'ultimo triennio, 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; traguardo che è oggi a portata di mano, come testimoniato da quei privati che hanno potuto analizzare l'andamento aziendale per valutare l'acquisizione del pacchetto societario di maggioranza.

In conclusione, questo Consiglio si trova a dover ribadire quanto più volte comunicato:

- 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 principalmente ascrivibili a aspetti esterni alla *Governance* aziendale, sebbene talvolta inerenti la sfera di competenza della compagine sociale.

Questo esercizio, quindi, conferma l'efficacia di un'azione gestionale che ha 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.

	31/12/2014		31/12/2015		VARIAZIONE	
	Valori	% fatturato	valori	% fatturato	valori	%
Ricavi aeronautici	13.337	74%	12.334	74%	-1.003	-8%
Ricavi non aeronautici	3.505	19%	3.899	23%	394	11%
Altri ricavi	1.223	7%	546	3%	-677	-55%
<b>Totale ricavi gestione caratteristica</b>	<b>18.065</b>	<b>100%</b>	<b>16.779</b>	<b>100%</b>	<b>-1.286</b>	<b>-7%</b>
Costi per acquisto materie di consumo	310	2%	249	1%	-61	-20%
Costi per servizi	3.158	17%	2.754	16%	-404	-13%
Costi manutenzioni e gestione infrastrutture	2.303	13%	2.204	13%	-99	-4%
Costi per godimento beni di terzi	643	4%	498	3%	-145	-23%
Oneri diversi	257	1%	307	2%	50	19%
Variazione nelle rimanenze	-5	0%	-12	0%	-7	140%
<b>Totale costi gestione</b>	<b>6.666</b>	<b>37%</b>	<b>6.000</b>	<b>36%</b>	<b>-666</b>	<b>-10%</b>
<b>Valore aggiunto</b>	<b>11.399</b>	<b>63%</b>	<b>10.779</b>	<b>64%</b>	<b>-620</b>	<b>-5%</b>
Costo del lavoro	9.719	54%	10.055	60%	336	3%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (E.B.I.T.D.A.)</b>	<b>1.680</b>	<b>9%</b>	<b>724</b>	<b>4%</b>	<b>-956</b>	<b>-57%</b>
Ammortamenti	1.001	6%	875	5%	-126	-13%
Accantonamenti svalutazioni	2.441	14%	1.522	9%	-919	-38%
<b>Totale costi di struttura</b>	<b>3.442</b>	<b>19%</b>	<b>2.397</b>	<b>14%</b>	<b>-1.045</b>	<b>-30%</b>
<b>Risultato operativo (E.B.I.T.)</b>	<b>-1.762</b>	<b>-10%</b>	<b>-1.673</b>	<b>-10%</b>	<b>89</b>	<b>-5%</b>
Saldo attività finanziarie	-113	-1%	-136	-1%	-23	20%
Saldo attività straordinarie	76	0%	71	0%	-5	-7%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>-1.799</b>	<b>-10%</b>	<b>-1.738</b>	<b>-10%</b>	<b>61</b>	<b>-3%</b>
Imposte sul reddito	115	1%	28	0%	-87	
<b>Reddito netto/Risultato di esercizio</b>	<b>-1.914</b>	<b>-11%</b>	<b>-1.766</b>	<b>-11%</b>	<b>148</b>	<b>-8%</b>

Si evidenzia come, da questa annualità, ai fini di una più corretta interpretazione dei dati è venuta meno l'esigenza di operare la riclassificazione precedentemente adottata, che prevedeva lo scorporo delle partite relative ai costi di co-marketing (ovvero contributi in conto esercizio) dal valore della produzione e dai costi di gestione.

L'esercizio 2015, come anticipato, si chiude con una perdita di 1.766 migliaia di euro.

Tuttavia, come ripetitivamente accaduto nei più recenti esercizi, detta perdita è sostanzialmente influenzata dagli importanti accantonamenti operati.

Difatti, sebbene si registri un leggero peggioramento, evidenziato dall'analisi del valore aggiunto (in riduzione rispetto all'esercizio precedente per 620 migliaia di euro), si ritiene opportuno sottolineare come l'andamento globale rispecchi il profilo gestionale intrapreso che – in coerenza con gli obiettivi previsti fin dal 2010 – pone a base di ogni iniziativa del management il raggiungimento dell'equilibrio economico unitamente all'adeguamento dei livelli di traffico in misura perlomeno sufficiente a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, ad assicurare lo sviluppo della Società e, conseguentemente, a proiettarne i benefici sul territorio.

Più in dettaglio.

I ricavi della gestione caratteristica, iscritti per 16.779 migliaia di euro registrano un decremento di 1.286 migliaia di euro (-7%), che appare evidentemente correlato alla contrazione del traffico movimenti – e dei connessi ricavi – sul nostro scalo.

La crescita del traffico passeggeri, a dispetto della chiusura dell'aeroporto per ben 11 giorni, risulta maggiormente in linea rispetto a quella del sistema aeroportuale italiano, soprattutto grazie all'aumento del traffico nazionale.

I ricavi non aeronautici (o commerciali), iscritti per 3.899 migliaia di euro, mostrano invece un incremento dell'11%: un segnale positivo, per il secondo anno consecutivo, rispetto a quanto avvenuto negli esercizi precedenti, nei quali l'effetto della congiuntura economica negativa registrava una forte compressione degli indici di spesa unitaria.

Al riguardo, in linea con i movimenti, riportano un segno fortemente negativo (-16%) anche i ricavi dalle attività di biglietteria.

Vi è, invece, un progresso decisamente rilevante per quanto al *revenue* derivante da sub-concessioni (+39%), pubblicità (+19%) e royalty da attività commerciali (+14%).

Il valore degli *altri ricavi* registra un -55% rispetto al precedente esercizio, in cui aveva beneficiato della rilevazione di sopravvenienze per il rilascio di alcuni fondi.

Ciò premesso, il dato complessivo acuisce ancor più il rammarico per 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.

In contrazione i costi di gestione (-10% rispetto al precedente esercizio), effetto della prosecuzione delle politiche di ottimizzazione della spesa, operata in maniera assillante e scrupolosa dal management su preciso indirizzo del Consiglio.

Il riscontro dell'opera di ottimizzazione svolta in ogni ambito aziendale risulta testimoniato anche dall'analisi del costo del personale che, nel corso di questo delicato esercizio, ha visto faticosamente contenuto un aumento (3%) che – per effetto della ridetta perdita di movimenti cui si contrappone la

densità di rotazioni nei picchi – in rapporto con l'attività svolta (contratta, anche in ragione della chiusura dell'aeroporto avvenuta a cavallo dei mesi di ottobre e novembre) avrebbe potuto rivelarsi ben peggiore e certamente non in linea con la lieve diminuzione dell'organico registrato (-1 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 724 migliaia di euro, interrompendo una serie di miglioramenti culminata nei due migliori risultati raggiunti dalla Società fin dalla sua fondazione.

I costi di struttura, seguendo la contrazione degli accantonamenti, decrementano significativamente rispetto all'esercizio precedente (-30%) e sono pari a 2.397 migliaia di euro. Sono così ripartiti:

- ammortamenti, per 875 migliaia di euro (pari al 5% del fatturato), in flessione del 13%;
- accantonamenti e svalutazioni per 1.522 migliaia di euro (pari al 9% del fatturato) a fronte di cause di lavoro e altri contenziosi ancora in corso, oltre alla residua svalutazione di alcuni crediti di dubbia esigibilità.

Per effetto di quanto sopra il Risultato Operativo Caratteristico (E.B.I.T.) si attesta ad un valore negativo di 1.673 migliaia di euro, in miglioramento (89 migliaia di euro) rispetto all'esercizio precedente.

Sostanzialmente invariate, a dispetto del difficile vissuto in corso d'esercizio:

- la gestione finanziaria, iscritta per -136 migliaia di euro contro -113 migliaia di euro del 2014;
- il saldo della gestione straordinaria, corrispondente a 71 migliaia di euro (la cui composizione è esposta in Nota Integrativa).

Il risultato determina imposte sul reddito per 28 migliaia di euro, opportunamente dettagliate in Nota Integrativa. Anche in questo esercizio si è provveduto al rilascio di imposte differite sui disallineamenti degli ammortamenti civilistici rispetto a quelli fiscali.

Per effetto di tutto quanto sopra dettagliato, il risultato di esercizio riporta una perdita complessiva pari a 1.766 migliaia di euro.

Nonostante un quadro congiunturale ancora estremamente critico e caratterizzato dal perdurare della crisi economica e dallo scenario societario descritto in premessa, è facile riscontrare come gli indicatori dell'esercizio 2015 confermino una volta di più la validità delle scelte industriali operate.

**Stato Patrimoniale riclassificato**

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

ATTIVITÀ	2014	%	2015	%	2015/2014 %	2015/2014 V.ASS
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>						
<b>Liquidità immediate</b>						
Depositi bancari e postali	6	0%	3.459	16%	57550,0%	3.453
Denaro e valori in cassa	31	0%	20	0%	-35,5%	-11
<b>Totale liquidità immediate</b>	<b>37</b>	<b>0%</b>	<b>3.479</b>	<b>16%</b>	<b>9302,7%</b>	<b>3.442</b>
<b>Liquidità differite</b>						
Crediti verso Clienti	13.516	45%	5.983	28%	-55,7%	-7.533
Crediti verso altri - esig. entro esercizio successivo	2.006	7%	394	2%	-80,4%	-1.612
<b>Totale liquidità differite</b>	<b>15.522</b>	<b>52%</b>	<b>6.377</b>	<b>29%</b>	<b>-58,9%</b>	<b>-9.145</b>
<b>Disponibilità</b>						
Rimanenze	100	0%	111	1%	11,0%	11
Ratei e risconti attivi	156	1%	209	1%	34,0%	53
<b>Totale disponibilità</b>	<b>256</b>	<b>1%</b>	<b>320</b>	<b>1%</b>	<b>25,0%</b>	<b>64</b>
<b>Totale attività correnti</b>	<b>15.815</b>	<b>53%</b>	<b>10.176</b>	<b>47%</b>	<b>-35,7%</b>	<b>-5.639</b>
<b>ATTIVITÀ IMMOBILIZZATE</b>						
Immobilizzazioni immateriali	4.979	17%	4.677	22%	-6,1%	-302
Immobilizzazioni materiali	7.053	24%	6.034	28%	-14,4%	-1.019
Immobilizzazioni finanziarie	5	0%	6	0%	20,0%	1
Crediti verso altri - esig. oltre esercizio successivo	2.059	7%	822	4%	-60,1%	-1.237
<b>Totale attività immobilizzate</b>	<b>14.096</b>	<b>47%</b>	<b>11.539</b>	<b>53%</b>	<b>-18,1%</b>	<b>-2.557</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>29.911</b>	<b>100%</b>	<b>21.715</b>	<b>100%</b>	<b>-27,4%</b>	<b>-8.196</b>
<b>PASSIVITÀ</b>						
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>						
Debiti verso fornitori	6.312	21%	2.498	12%	-60,4%	-3.814
Debiti verso banche e altri finanziatori esig. entro esercizio successivo	2.488	8%	2.778	13%	11,7%	290
Debiti tributari esig. entro es. successivo	177	1%	234	1%	32,2%	57
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	562	1%	991	5%	142,3%	582
Altri debiti - esig. entro esercizio successivo	11.647	39%	9.177	42%	-22,2%	-2.623
Ratei e risconti passivi	250	1%	199	1%	-20,4%	-51
<b>Totale passività correnti</b>	<b>21.436</b>	<b>72%</b>	<b>15.877</b>	<b>73%</b>	<b>-25,9%</b>	<b>-5.559</b>
<b>PASSIVITÀ CONSOLIDATE</b>						
Fondo T.F.R.	922	3%	879	4%	-4,7%	-43
Fondo imposte	30	0%	12	0%	-60,0%	-18
Fondo rischi / oneri futuri	7.001	23%	6.210	29%	-11,3%	-791
Debiti oltre esercizio successivo	24	0%	123	0%	-75,0%	-18
<b>Totale passività consolidate</b>	<b>7.977</b>	<b>27%</b>	<b>7.224</b>	<b>33%</b>	<b>-10,9%</b>	<b>-870</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>						
Capitale Sociale	2.230	7%	2.230	10%	0,0%	0
Riserva per perdite in formazione	181	1%	181	1%	0,0%	0
Perdite da ammortizzare	0	0%	-1.913	-9%	#DIV/0!	-1.913
Risultato d'esercizio	-1.913	-6%	-1.766	-8%	-7,7%	147
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>498</b>	<b>2%</b>	<b>-1.269</b>	<b>-6%</b>	<b>-355,3%</b>	<b>-1.766</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>29.911</b>	<b>100%</b>	<b>21.715</b>	<b>100%</b>	<b>-27,4%</b>	<b>-8.195</b>

Valutato il complesso dei dati suesposti, questo Consiglio deve riconoscere al management, una volta di più, la qualità del lavoro svolto seppur nelle soprapportate contingenze, evidenziando che le azioni

d'incremento dell'efficienza a nulla valgono nell'indeterminatezza poichè questa è fattore non coniugabile con la pianificazione gestionale: indeterminatezza questo che per stessa ammissione della Proprietà, ha sovente invalidato gli effetti dell'azione manageriale degli ultimi anni.

Va ribadito ulteriormente in questa sede il rischio – reiteratamente rilevato nell'ultimo triennio – 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 poichè, stante la riduzione di capitale sociale determinata in sede assembleare in data 17 dicembre 2014, tornano d'attualità le fattispecie di cui:

- all'art. 5 comma 4 della Convenzione siglata con ENAC in data 28 maggio 2007<sup>(1)</sup>;
- all'art. 3 comma 1. d) del DM n. 521 del 12 novembre 1997<sup>(2)</sup>;

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

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

---

<sup>(1)</sup> “Sulla base di specifiche relazioni presentate con cadenza quadriennale dalla Concessionaria, l'ENAC verifica la sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo concessorio, nonché, a consuntivo, la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento e lo stato di attuazione dei programmi di intervento di cui all'articolo 12, comma 2, segnalando eventuali inadempienze ai fini dell'avvio di iniziative di correzione del programma stesso o per l'avvio del procedimento di cui all'articolo 12 del regolamento, ovvero, dell'applicazione della penale di cui all'articolo 14 della presente convenzione o, se del caso, dell'avvio del procedimento di revoca di cui all'articolo 14 bis”

<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 2015**

L'esperienza maturata negli ultimi 6 anni ha dimostrato che il Piano 2010-2012 aveva più che efficacemente tracciato il percorso su cui procedere per il risanamento della Società: i presupposti fondamentali per realizzarlo, prima fissati nel Piano di Riassetto e Riorganizzazione Gestionale 2010-2012, sono stati rivisitati ed aggiornati nel Piano 2014-2019, approvato e 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. posti all'evidenza da questo Consiglio.

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.

Avuto riguardo del successivo e conseguente deliberato assembleare, questo Consiglio di amministrazione dava mandato alla Direzione Generale della Società per procedere coerentemente e, nel mese di maggio 2015, veniva pubblicato sulla G.U.U.E. 2015/S 103-187402 e sulla G.U.R.I. V Serie Speciale n. 59 del 22/05/2015 l'«Avviso pubblico per la collocazione di azioni SOGEAAL inopstate» di cui alla Procedura di Selezione del Socio Privato, dando avvio alla ridetta Procedura.

Nei dodici mesi successivi, la Procedura è stata oggetto di 6 proroghe, tutte ascrivibili alla necessità di attendere la decisione della DG Competition della Commissione Europea in merito al caso SA.33983 in presenza di fattive manifestazioni di interesse da parte di soggetti privati, i quali hanno prodotto le credenziali necessarie a poter accedere alla data room predisposta per prendere visione dei più rilevanti documenti aziendali, subordinando – appunto – la formalizzazione dei loro intenti al positivo esito del ridetto caso SA.33983.

Nell'attesa, la Proprietà ha ritenuto indispensabile tener conto delle nuove linee guida varate a febbraio 2014 dalla Commissione Europea e finalizzate a disciplinare i provvedimenti in materia di Aiuti di Stato agli Aeroporti ed alle Compagnie Aeree.

Le nuove *guidelines* consentono in linea teorica di avviare percorsi in cui è comunque possibile stimolare il traffico aereo grazie all'apporto dei vettori low-cost 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 l'analisi della nostra condizione d'insularità non è sembrata di per sé elemento sufficiente a rendere immuni eventuali nuove iniziative da possibili rilievi, soprattutto in presenza di una procedura ancora pendente, e RAS ha determinato che i nuovi strumenti di supporto trovino attuazione solo dopo

l'esito del caso SA.33983 affinché possano essere varati in piena rispondenza a tutti i criteri, modali e temporali, previsti dalla nuova normativa.

Per effetto della doverosa attenzione da porre sulla tematica in parola, l'Amministrazione Regionale non ha pertanto – ad oggi – mantenuto in essere il proposito assunto con l'approvazione del Piano 2014-2019, escludendo temporaneamente la possibilità di promulgare provvedimenti indirizzati ad incentivare la presenza di vettori.

L'azionista, tuttavia, faceva presente in sede assembleare come fosse interesse della proprietà supportare la Società durante la dilatata fase di privatizzazione e fino al momento della definizione della Procedura stessa, informando il Consiglio del fatto che Regione Sardegna, per effetto della Deliberazione n. 6/17 del 2.2.2016, avrebbe provveduto allo stanziamento economico necessario a consentire interventi sul capitale della Società non solo nella misura necessaria a ripristinare quello minimo ma fino alla misura in essere al momento dell'apertura della gara o, in caso di mancato perfezionamento della Procedura, sino alla misura dettata dagli obblighi convenzionali.

In conclusione: gli indirizzi forniti dal Consiglio e conseguentemente le azioni adottate dal management nel corso del 2015 sono state comunque improntate alla coerenza con la *mission* inizialmente indicata dalla Proprietà nel 2010 svolta secondo i principi cardine richiamati nelle premesse, ma il raggiungimento degli obiettivi prefissati ha dovuto fare i conti con le rappresentate difficoltà che, nella quotidianità, si sono tradotte nella perpetuazione di uno scenario assai oneroso in termini di efficienza economico-finanziaria ma anche in termini di dispersione di tempo e risorse.

Ne diamo di seguito evidenza.

### ***Il rapporto con i vettori – Lo scenario Aviation***

L'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 *CE Guidelines* 2014 in materia di *Aviation Sector State Aids*, non ha trovato spazio in attività concrete da parte di RAS.

Nel 2015, come spiegato, il management ha garantito – per il secondo anno consecutivo - il mantenimento delle operazioni programmate dal vettore **Ryanair**, principale *Carrier* operante nello scalo di Alghero, con il quale non è stato tuttavia 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, come accennato, è quello conseguito nell'esercizio in esame.

Rispetto all'annualità precedente, nel 2015 gli aeroporti italiani hanno registrato (fonte Assaeroporti) un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5% e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari all'1%, confermando il trend di crescita del sistema aeroportuale Italiano.

I 35 scali aeroportuali italiani associati ad Assaeroporti hanno visto transitare complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014.

Sul risultato ha inciso la forte crescita del traffico internazionale (+6,8%), benché resti positiva anche la componente nazionale (+1,2%).

L'incremento del numero dei passeggeri ha interessato la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico aereo in tutte le aree del nostro Paese.

Significativo il dato dei movimenti aerei (+1% rispetto al 2014), che testimonia come l'incremento dei passeggeri registrato nel 2015 sia dovuto non solo ad un maggior tasso di riempimento degli aeromobili, ma anche ad una maggiore offerta di voli.

### ***Aeroporti della Sardegna***

Nel contesto in esame, i tre aeroporti sardi registrano il transito di oltre 7.600.000 passeggeri con una crescita media del +3,1% grazie alle performance dell'aeroporto di Alghero, che segna un incremento del +2,4%, e di Olbia (+5,3%): Cagliari si ferma ad un +2,2%.

L'incremento è dovuto alle migliori performance delle compagnie aeree.

Il Market Share della Sardegna, rispetto al traffico Italia, è del 4,9%: tuttavia si compone di un mix realizzato da un +9,1% del traffico nazionale a fronte di un +2,3% di quello internazionale.

Passeggeri 2015 vs 2014													
Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	Δ% 2015/2014	Passeggeri Internazionali	Market Share	Δ% 2015/2014	Transiti	Δ% 2015/2014	Aviazione Generale	Δ% 2015/2014	Totale	Market Share	Δ% 2015/2014
ALGHERO	1.129.686	21,1%	8,9%	546.497	24,3%	-8,5%	963	-64,9%	821	-47,4%	1.677.967	22,0%	2,4%
OLBIA	1.246.011	23,3%	4,5%	966.715	43,0%	7,1%	6.234	-42,8%	21.056	0,3%	2.240.016	29,3%	5,3%
CAGLIARI	2.975.189	55,6%	3,3%	737.369	32,8%	-1,4%	1.399	-68,7%	5.332	-9,3%	3.719.289	48,7%	2,2%
<b>TOTALE SARDEGNA</b>	<b>5.350.886</b>	<b>100,0%</b>	<b>4,7%</b>	<b>2.250.581</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>8.596</b>	<b>-52,5%</b>	<b>27.209</b>	<b>-4,3%</b>	<b>7.637.272</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,1%</b>
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>58.592.096</b>	<b>9,1%</b>	<b>1,2%</b>	<b>97.842.923</b>	<b>2,3%</b>	<b>6,8%</b>	<b>471.836</b>	<b>-18,2%</b>	<b>293.891</b>	<b>-20,5%</b>	<b>157.200.746</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,5%</b>

Sul fronte dei movimenti si registra un dato isolano generalmente negativo, con Alghero al -9,1%, Olbia al -1,0%, Cagliari al -8,6%.

### ***Traffico dell'Aeroporto di Alghero***

Come detto, l'incremento di passeggeri è pari al 2,4% rispetto all'esercizio precedente, superando di 38.593 unità il traffico del 2014. Nonostante la chiusura dell'aeroporto, che nel periodo 27 ottobre – 06 novembre ha influito negativamente per circa 40.000 unità, questo dato rappresenta il quinto record consecutivo per il nostro scalo.

<b>PASSEGGERI</b>	<b>ESERCIZIO 2015</b>	<b>ESERCIZIO 2014</b>	<b>Δ% 2015/2014</b>
<b>Totale</b>	<b>1.677.967</b>	<b>1.639.374</b>	<b>2,4%</b>
Nazionali	1.129.686	1.037.836	8,9%
Internazionali	546.497	597.231	-8,5%
Transiti e aviazione generale	1.784	4.307	-58,6%
<b>MOVIMENTI</b>	<b>ESERCIZIO 2015</b>	<b>ESERCIZIO 2014</b>	<b>Δ% 2015/2014</b>
<b>Totale</b>	<b>12.551</b>	<b>13.804</b>	<b>-9,1%</b>
Nazionali	8.405	8.812	-4,6%
Internazionali	3.424	4.189	-18,3%
Aviazione generale	722	803	-10,1%

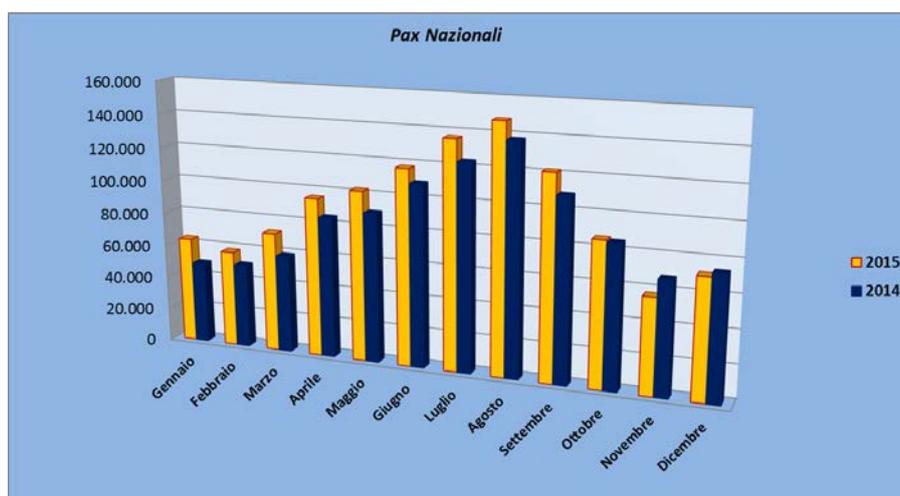
I risultati positivi sono stati resi possibili grazie a buone performance sia dei vettori di Linea – Low Cost e Tradizionali - che Charter:

- il vettore **Ryanair** ha razionalizzato il network trasportando circa 1.080.000 passeggeri da e verso lo scalo di Alghero, registrando un calo del -4,8% rispetto al 2014 (-54.902 pax). Sul fronte nazionale Ryanair è in crescita di circa 37.000 passeggeri in virtù dei significativi risultati ottenuti sui voli per Bologna, Ciampino e Bergamo, che hanno più che bilanciato le cancellazioni dei voli stagionali per Parma e Pescara nonché la riduzione del Torino stagionale e del Pisa annuale. Sul mercato internazionale c'è da evidenziare che Ryanair perde circa 92.000 Pax (-17%) a seguito della cancellazione di destinazioni stagionali (aprile-ottobre) quali Billund, Luton, Dortmund, Oslo Torp e Göteborg (ridotto a due mesi di operatività), e della riduzione di alcune tratte verso Girona Barcellona, Francoforte Hahn, Madrid e Parigi Beauvais;
- **Alitalia** ha operato le rotte per Milano Linate e Roma Fiumicino (continuità territoriale 1) contribuendo alla ripresa dei passeggeri storici di queste linee (nel recente passato, per brevi periodi, operate dai vettori Meridiana e New Livingston), apportando un recupero di circa 57.000 unità calcolato al netto dei passeggeri trasportati da New Livingston su Roma Fiumicino nel 2014.
- la low cost **Wizz Air** ha operato tutto l'anno tra Alghero e Bucarest. Il consolidamento della partnership con il vettore ha portato all'apertura del nuovo collegamento estivo con Budapest, operativo due giorni alla settimana. Tale incremento rappresenta un tassello importante della strategia del management ed una notevole opportunità di futuro sviluppo del network, complementare agli altri vettori, con un partner solido e leader del mercato low cost dell'Est Europa;
- **Easyjet** ha confermato il collegamento estivo da marzo ad ottobre con Milano Malpensa, trasportando circa 58.000 passeggeri;
- il carrier **Volotea** ha inaugurato il nuovo collegamento stagionale (maggio-ottobre) con Verona, trasportando 5.200 passeggeri;
- il segmento **charter Internazionale** è cresciuto significativamente sia in termini percentuali (+68%) che assoluti, raggiungendo quantitativamente circa 73.000 passeggeri trasportati. Il consolidamento della partnership tra l'aeroporto e il tour operator Tui Nordic/Acampora Travel (che collabora nella gestione diretta di alberghi nella catchment algherese, come l'Hotel

Baja di Conte) ha conseguito un incremento di voli, posti aerei e passeggeri in virtù dell'aumentata disponibilità di posti letto.

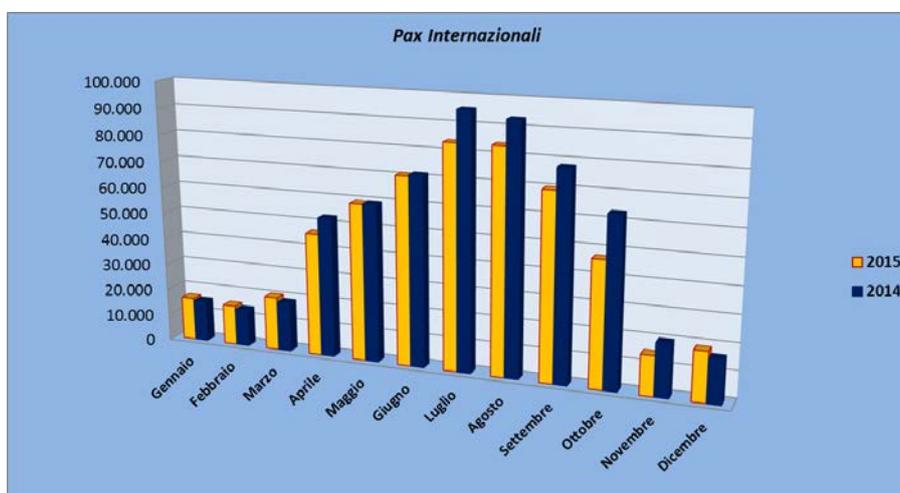
### Traffico Nazionale

I passeggeri in ambito nazionale sono cresciuti dell'8,9% - dato corrispondente a più di 90.000 unità – grazie al positivo contributo di Ryanair (+37.000) ed alle buone performance già menzionate (Alitalia con +44.000 sulla Roma Fiumicino e +13.000 sulla Milano Linate), nonché al mantenimento delle prestazioni di Easyjet sulla tratta per Malpensa ed all'esito del nuovo collegamento di Volotea con Verona.



### Traffico Internazionale

Il calo del 8,5% dei passeggeri rispetto all'anno precedente è correlato alla razionalizzazione del network da parte di Ryanair, che ha comportato un dato negativo per 92.000 unità in ragione delle riduzioni già dettagliate. La perdita è stata mitigata sia dalle prestazioni positive delle rotte operate da Wizz Air (che hanno registrato un incremento di circa + 12.000 pax) che dai risultati del segmento charter, cui è dovuto un +68% corrispondente ad oltre 29.000 passeggeri aggiuntivi rispetto all'anno precedente.



### **Segmento voli di Linea**

Rappresenta il 95% del traffico complessivo dell'Aeroporto. Analizzando i dati del 2015 si registra un +0,8% - che corrisponde al transito di 1.598.994 passeggeri, contro 1.585.622 passeggeri del 2014 - pari a circa 13.000 passeggeri in più.

### **Segmento voli Charter**

Come detto, nel 2015 il consolidamento della partnership con il Tour Operator Tui/Acampora Travel ha prodotto una ricaduta positiva di + 29.000 passeggeri.

### **Principali mercati**

Il mercato domestico, con 1.130.137 unità, è il più rappresentativo.

I mercati esteri, come anticipato, risentono della razionalizzazione dell'operativo Ryanair.

Paese	2015	2014	Δ 2015/2014	Share 2015	Share 2014
<b>ITALIA</b>	<b>1.130.137</b>	<b>1.035.625</b>	<b>9,1%</b>	<b>67,35%</b>	<b>63,17%</b>
GRAN BRETAGNA	99.143	98.292	0,9%	5,91%	6,00%
GERMANIA	95.628	112.642	-15,1%	5,70%	6,87%
SPAGNA	84.973	109.746	-22,6%	5,06%	6,69%
SVEZIA	47.913	51.400	-6,8%	2,86%	3,14%
PAESI BASSI	40.951	39.872	2,7%	2,44%	2,43%
SLOVACCHIA	31.993	34.261	-6,6%	1,91%	2,09%
FRANCIA	27.390	31.528	-13,1%	1,63%	1,92%
BELGIO	26.588	23.300	14,1%	1,58%	1,42%
IRLANDA	24.911	22.506	10,7%	1,48%	1,37%
ROMANIA	23.942	20.568	16,4%	1,43%	1,25%
DANIMARCA	15.107	26.386	-42,7%	0,90%	1,61%
NORVEGIA	10.129	19.823	-48,9%	0,60%	1,21%
UNGHERIA	8.452	-	100,0%	0,50%	0,00%
FINLANDIA	6.369	2.909	118,9%	0,38%	0,18%
ALTRO (SPOT INTERNAZ.+TRANSITI)	4.341	10.516	-58,7%	0,26%	0,64%
<b>TOTALE</b>	<b>1.677.967</b>	<b>1.639.374</b>	<b>2,4%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

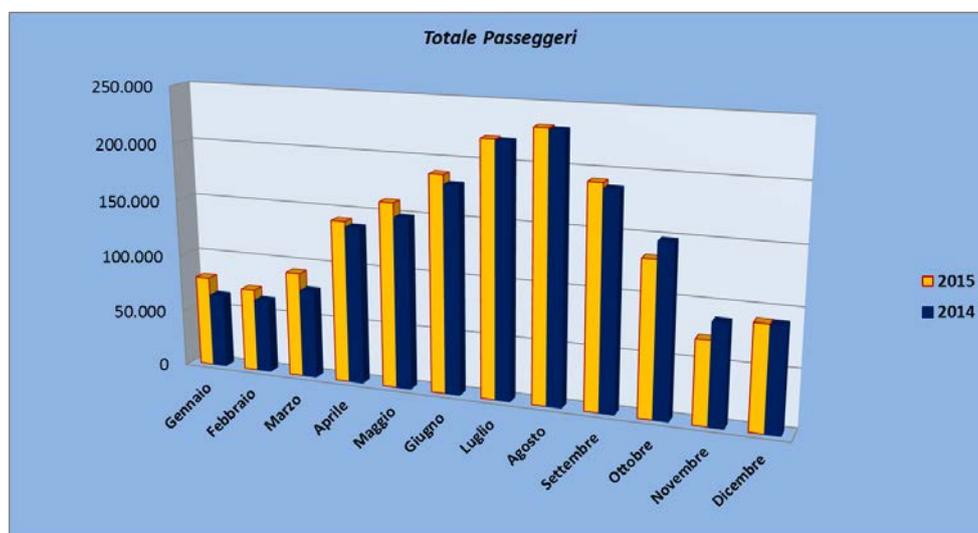
Il ranking pone ai primi posti Gran Bretagna e Germania. La Spagna, con quasi 85.000 passeggeri, è il terzo paese internazionale benché abbia risentito della riduzione di frequenze nelle tratte operate dal vettore irlandese. La Scandinavia rappresenta un asset importante, con numerosi collegamenti - soprattutto charter - che registrano circa 80.000 passeggeri totali, ovvero il 15% del mercato internazionale.

### **Stagionalità del Traffico**

Dal grafico e dalle tabelle seguenti si può notare la caratteristica di stagionalità dell'aeroporto di Alghero, dovuta al fenomeno turistico ed alla specialità del prodotto marino balneare. È omogeneo l'andamento del traffico nei primi e negli ultimi mesi invernali rispetto all'anno precedente.

L'andamento registrato è frutto anche dell'effetto "recupero" dei passeggeri storici nel collegamento con Roma Fiumicino operato dal vettore Alitalia.

	2015			2014			Δ 2015/2014		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale
Gennaio	63.569	16.313	79.882	48.883	15.494	64.377	30,0%	5,3%	24,1%
Febbraio	57.989	15.111	73.100	50.278	13.913	64.191	15,3%	8,6%	13,9%
Marzo	72.042	20.272	92.314	58.794	18.688	77.482	22,5%	8,5%	19,1%
Aprile	95.530	46.471	142.001	84.505	52.677	137.182	13,0%	-11,8%	3,5%
Maggio	102.235	59.257	161.492	89.701	59.451	149.152	14,0%	-0,3%	8,3%
Giugno	117.535	70.781	188.316	109.066	71.340	180.406	7,8%	-0,8%	4,4%
Luglio	136.325	83.820	220.145	123.613	95.477	219.090	10,3%	-12,2%	0,5%
Agosto	147.883	83.897	231.780	137.612	93.078	230.690	7,5%	-9,9%	0,5%
Settembre	121.552	69.845	191.397	109.064	77.766	186.830	11,5%	-10,2%	2,4%
Ottobre	86.333	47.097	133.430	85.082	63.239	148.321	1,5%	-25,5%	-10,0%
Novembre	57.142	14.939	72.081	67.562	19.804	87.366	-15,4%	-24,6%	-17,5%
Dicembre	71.551	18.694	90.245	73.676	16.304	89.980	-2,9%	14,7%	0,3%
<b>TOTALE</b>	<b>1.129.686</b>	<b>546.497</b>	<b>1.676.183</b>	<b>1.037.836</b>	<b>597.231</b>	<b>1.635.067</b>	<b>8,9%</b>	<b>-8,5%</b>	<b>2,5%</b>



### *Pianificazione, interventi di adeguamento infrastrutturale e coperture finanziarie*

Nel corso dell'esercizio precedente è intervenuto un completo stravolgimento del sistema di riferimento su cui poggiava la sottoscrizione del Contratto di Programma.

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

L'ART, mediante Delibera n. 31/2014, ha dato quindi avvio alla consultazione di aeroporti e stakeholder sull'impianto dei nuovi modelli tariffari aeroportuali che, nel settembre 2014 sfociava nella pubblicazione dei tre modelli definitivi a cui gli aeroporti devono fare riferimento per la determinazione delle proprie tariffe.

Ricordiamo i principi cardine comuni a tutti e 3 i modelli, ovvero:

- Orientamento al costo e regolamentazione basata sul concetto di *Regulatory Asset Base* (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 (riferibile al c.d. modello B3), la previsione - per il calcolo delle tariffe - di un sistema *Dual Till*, ovvero un metodo completamente innovativo 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, una volta scelto il c.d. *anno base* (individuato nel 2014), le seguenti approvazioni, certificazioni e adempimenti:

- piano quadriennale degli interventi;
- piano della qualità e della tutela ambientale (di cui si dirà più avanti);
- consultazioni con gli Utenti aeroportuali finalizzate alla determinazione delle nuove tariffe.

Nell'ambito della procedura prevista per la sottoscrizione del contratto di programma, ed in accordo con il dettato previsto dalle circolari ENAC, sono stati redatti il Piano quadriennale degli interventi, il Piano della qualità ed il Piano di tutela ambientale.

Il Piano Quadriennale degli Investimenti costituisce, come noto, il documento di programmazione riferito a tutti gli investimenti di dettaglio che Sogeaal si è impegnata a realizzare nel breve periodo (2016-2019), quale parte del più ampio Piano di Sviluppo Aeroportuale.

In tal senso, nel tracciare l'evoluzione degli investimenti infrastrutturali dell'Aeroporto di Alghero nei prossimi anni, il Piano individua la nuova configurazione a breve termine sia dell'aerostazione passeggeri che delle infrastrutture di volo, da adeguarsi in coerenza adeguate con gli scenari di traffico attesi e corrispondere agli impegni di miglioramento degli standard di qualità ai passeggeri.

Il Piano di Sviluppo/Master Plan è stato presentato ad ENAC, nella versione definitiva, con orizzonte temporale 2029, in data 7 agosto 2015.

Le attività che ne hanno caratterizzato l'elaborazione definitiva sono consistite principalmente nella verifica e aggiornamento sia dei cronoprogrammi relativi agli interventi – alla luce della novata disponibilità dei finanziamenti di cui si dirà più avanti – che del relativo piano economico.

Nel corso del 2015 sono state presentate nuove integrazioni, inclusive delle aggiornate stime di crescita del traffico nel periodo 2015-2029 in base alle risultanze delle ultime analisi.

Si è in attesa di formale approvazione e non si esclude l'ipotesi di ulteriori aggiornamenti resi necessari:

- dalla rimodulazione delle strategie di attrattività del traffico poste a base del nuovo Piano Industriale 2016-2027;
- dall'aggiornamento dei dati del piano economico 2016 – 2027 al quale si presume dover operare in aggiornamento allorquando risulterà ultimato il percorso di cessione della maggioranza delle quote societarie già illustrata in premessa.

Come anticipato, e 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 di cui si è detto. Questo Piano, attualmente in fase di istruttoria preliminare presso ENAC, prevede una serie di interventi volti ad ottenere un effettivo risparmio energetico.

### ***Il fondo di sviluppo e coesione (FSC)***

Negli anni, il management ha costantemente ricordato la debolezza dell'appeal commerciale dell'attuale infrastruttura aeroportuale rispetto agli standard di settore per competitor comparabili.

L'urgenza di dar corso alla riqualificazione funzionale è sempre stata direttamente correlata all'esigenza di raggiungimento di standard accettabili in termini di ricavi commerciali, senza cui sarebbe venuto meno uno dei requisiti essenziali del modello proposto alla Proprietà sin dal 2010.

Di fatto, 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 nella concessione dei finanziamenti indirizzati alla realizzazione dei miglioramenti infrastrutturali approvati (ma poi non erogati) nel Piano di Riassetto e Riorganizzazione gestionale 2010-12.

Finanziamenti che, in aperta dialettica con la Proprietà, sono stati successivamente posti a base del Piano Industriale 2014-2019.

Gli effetti della mancata effettiva disponibilità dei fondi FAS di cui al Protocollo di Intesa del 27/06/2009 tra Regione Sardegna, ENAC e Sogeaal, sono stati ampiamente illustrati nelle precedenti relazioni accompagnanti i bilanci di esercizio dell'ultimo quinquennio: ed è quindi ben noto e facilmente

osservabile come, sommando i dati previsionali del Piano 2010-2012 e proiettandoli coerentemente negli ultimi due esercizi:

- emerga chiaramente la significativa perdita di ricavi potenziali dovuta alla riqualificazione non effettuata;
- i bilanci abbiano registrato oneri aggiuntivi derivanti da attività manutentive straordinarie obbligatoriamente<sup>4</sup> realizzate in mancanza dei ridetti finanziamenti.

Senza dilungarci nel ripercorrere le numerose tappe di lento avvicinamento alla concreta concessione dei detti finanziamenti, ribadiamo che gli stessi – per effetto di decurtazione disposta dal Governo centrale – nel corso del 2015 sono passati dagli iniziali 18,1 a 12,8 milioni di euro a valere sul fondo di sviluppo e coesione (FSC). In sede assembleare, nel dicembre 2014 l'Assessore dei Trasporti comunicava la notifica del decreto contenente i propri ordini 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).

Il 19 marzo 2015 la Direzione Generale dell'Assessorato dei Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna:

- comunicava alla Società che il CIPE, con propria deliberazione n. 27 del 20 febbraio 2015, prendeva atto della rimodulazione dei finanziamenti operata da RAS;
- confermava la possibilità di riassegnazione delle risorse nell'ambito della programmazione 2014-2020 con riferimento alle operazioni aventi valenza strategica (tra le quali i sette progetti in ultimo segnalati dalla Società come di maggiore strategicità, dei quali si dirà più avanti);
- invitava la Società a porre in essere ogni atto utile a garantire l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV, prodromiche al definitivo riconoscimento dei finanziamenti).

Sebbene i tempi nella disponibilità della struttura siano stati realmente esigui, nel momento in cui si redige la presente relazione resta da aggiudicare provvisoriamente (ovvero assumere l'OGV) un solo intervento che, in ogni caso, si ipotizza di assegnare largamente entro il termine ultimo del 30 giugno 2016.

### ***Attività Progettuali***

A far data da aprile 2015, una volta pervenute le indispensabili certezze in ordine alla reale disponibilità dei finanziamenti previsti nel Fondo di Sviluppo e Coesione, sono state avviate e concluse le seguenti progettazioni:

---

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

- preliminare, interna, relativa ai lavori di “ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale” per un importo finanziato pari a 4.750.000;
- preliminare ed esecutiva, interna, relativa ai lavori di “adeguamento normativo della fascia di sicurezza ( strip ) della pista di volo”, per un importo finanziato di euro 2.500.000;
- preliminare, esterna, relativa ai lavori di “realizzazione nuova sala arrivi”, per un importo finanziato pari a 1.880.000;
- preliminare, esterna, relativa ai lavori di “realizzazione collegamento intermedio”, per un importo finanziato pari a 1.000.000;
- definitiva/esecutiva, esterna, relativa ai lavori di “riqualifica pista di volo”, per un importo finanziato di euro 1.800.000;
- definitiva/esecutiva, interna, relativa ai lavori di “adeguamento recinzione guida planata”, per un importo finanziato di euro 250.000;
- definitiva/esecutiva, esterna, relativa ai lavori di “completamento pavimentazione asse di scorrimento del piazzale di sosta aeromobili”, per un importo finanziato di euro 650.000.

Nel corso dell'anno è stata altresì eseguita la progettazione esecutiva relativa ai lavori di realizzazione della “nuova viabilità di accesso al varco doganale con annessa area di sosta per operatori aeroportuali e mezzi sociali”, quale 1° lotto funzionale dell'intervento “Opere di riqualifica delle infrastrutture aeroportuali, complementari ai lavori in corso e volte all'incremento della sicurezza e/o del risparmio energetico e miglioramento dell'accessibilità”, per un importo finanziato dalla Regione Sardegna pari a 140.000 euro.

### ***Attività Realizzative***

Come accade di norma, nel corso del periodo in esame sono stati eseguiti diversi interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione di natura sia edile che impiantistica.

Sul fronte della realizzazione degli investimenti in corso, nel 2015 sono proseguiti i lavori del 2° lotto di riqualifica della vecchia aerostazione, che hanno visto l'apertura dell'area dedicata alle compagnie di autonoleggio e del piano primo lato aria. Inoltre sono stati avviati e conclusi, con un forte impegno di coordinamento da parte dell'ufficio tecnico Sogeaal, i lavori di realizzazione della food court posizionata all'interno della parte più datata dell'aerostazione.

In ambito *Airside*, sono stati avviati e conclusi i lavori di riqualifica della pista di volo: si è trattato di un intervento di manutenzione che ha interessato la pista sia in maniera superficiale che profonda; in particolare, c/a 600 m della zona di toccata nord sono stati sottoposti a completa riqualifica strutturale per una profondità di c/a 100 cm.

Tali lavori hanno comportato, a cavallo tra ottobre e novembre 2015, la chiusura della infrastruttura aeroportuale per 11 giorni.

Per quanto al *Landside*, sono stati avviati e conclusi i lavori di realizzazione della “nuova viabilità di accesso al varco doganale con annessa area di sosta per operatori aeroportuali e mezzi sociali”, quale 1° lotto funzionale dell'intervento “Opere di riqualifica delle infrastrutture aeroportuali, complementari ai lavori in corso e volte all'incremento della sicurezza e/o del risparmio energetico e miglioramento dell'accessibilità nuova viabilità di acceso al varco doganale”.

I lavori hanno interessato demolizioni e ricostruzioni in prossimità del perimetro di una nuova strada di accesso al varco carraio/doganale, nonché la riqualifica di un area sterrata di circa 8000 m2.

### ***L'impatto ambientale***

Permane a regime il sistema di monitoraggio del rumore prodotto dalle attività di volo installato fin dal 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.

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

Nell'esercizio in esame i ricavi non-aviation hanno registrato complessivamente una crescita dell'11% circa, determinata dai differenti sviluppi delle singole linee di business.

In particolare si abbinano elementi molto positivi, da un lato composti da un significativo incremento dei ricavi commerciali (Retail, Food & Beverage), ricavi dall'Advertising, e dei Rent a car, che segnano un trend decisamente superiore all'incremento dei passeggeri; dall'altro un lieve decremento nei proventi del settore parcheggi.

	Valori al 31/12/2015	Valori al 31/12/2014	Variazioni assolute	Variazioni %
<b>Autonoleggi</b>	962.291	790.130	172.161	22%
<b>Attività commerciali</b>	893.928	787.198	106.730	14%
<b>Parcheggi</b>	839.392	840.592	-1.200	-0,14%
<b>Pubblicità</b>	584.638	489.848	94.790	19%
<b>Beni ad uso esclusivo</b>	230.841	257.184	-16.489	-10%
<b>Subconcessioni</b>	96.847	70.331	26.516	38%
<b>Attività di biglietteria</b>	58.738	70.120	-11.382	-16%
<b>Ricavi servizi diversi</b>	21.857	31.199	-9.342	-30%
<b>TOTALE</b>	<b>3.688.532</b>	<b>3.336.602</b>	<b>351.930</b>	<b>11%</b>

Il 2015, come detto, è stato caratterizzato dalla conclusione del primo lotto dei lavori di riqualificazione, iniziati nel 2011, che hanno interessato la cosiddetta vecchia aerostazione per consentire la consegna, nel mese di luglio, dell'area destinata alla *food court* e della nuova mall autonoleggi.

### ***Le Attività Commerciali***

I ricavi da attività commerciali registrano complessivamente un incremento del 14%.

L'opera di restyling ed il cantiere in continuo movimento hanno determinato lo spostamento di alcune attività. Alla fine di febbraio l'attività F&B è stata trasferita provvisoriamente in un locale di ridotte dimensioni, limitando notevolmente offerta e conseguenti ricavi. Solo in occasione del trasferimento nella nuova e funzionale *food court*, avvenuto il 2 luglio 2015, sono stati razionalizzati i flussi dei passeggeri in modo da garantire elevata visibilità ai punti vendita presenti e incentivare la propensione agli acquisti. L'implementazione dell'offerta nel nuovo format Briciole Bar, e l'affiancamento di uno spazio dedicato alla ristorazione - cosiddetto "typical italian food" - ha dato un nuovo impulso ai ricavi recuperando le perdite del primo semestre e raggiungendo una performance del +13% complessivo (Land-side + Air-side) rispetto al precedente anno.

I Ricavi da Retail sono cresciuti del 18% nonostante i mancati proventi dovuti alla chiusura dell'aeroporto per gli undici giorni necessari per improcrastinabili interventi alla pista di volo.

L'offerta del Travel Retail è rimasta invariata rispetto al 2014, in attesa della conclusione dei lavori di riqualificazione della nuova Main Hall, prevista entro il 2016, che ospiterà ulteriori attività commerciali.

Una diversificata presenza di attività Temporary, in alta stagione, ha garantito un'impennata dei ricavi in questo comparto.

### ***Subconcessioni***

La categoria subconcessioni si differenzia da quella dei beni ad uso esclusivo poiché queste ultime sono strettamente collegate all'operatività aeronautica quindi alla subconcessione di spazi, locali per attività di Handling le cui tariffe sono regolamentate.

Un dialogo costante con i partner istituzionali ha permesso, nell'anno appena concluso, l'avvio di un importante accordo con l'assessorato al Turismo regionale per l'accoglienza e l'informazione turistica che ha fatto registrare nella categoria subconcessioni un incremento dei ricavi pari a circa + 38% rispetto al 2014.

Per quanto concerne la categoria dei beni ad uso esclusivo si registra un decremento dei ricavi variabili dovuti alla flessione del carburante avio legata alla riduzione dei movimenti aerei.

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

Il comparto degli autonoleggi ha consolidato il trend di crescita di fatturato confermando, anche da parte di alcuni big player, l'importanza di un proprio brand anche nel segmento low cost.

I ricavi per la Sogeaal sono cresciuti complessivamente del 22% rispetto allo stesso periodo del 2014 per i seguenti motivi:

- trasferimento delle attività, ad inizio luglio, nella nuova Mall Rent a Car e conseguente incremento di ricavi per maggiori spazi ad uso ufficio;
- affidamento in subconcessione di un numero superiore di posti auto per lo svolgimento di attività di noleggio che in precedenza veniva effettuata extra sedime;
- affidamento in subconcessione, per la durata di anni 2, di un'area per lo svolgimento dell'attività di Dry Cleaning.

### ***Pubblicità***

Dopo un inizio d'anno difficile, anche a causa del cambio di gestione nella raccolta pubblicitaria - da mista a diretta da parte di Sogeaal - la ricerca di nuovi partner dell'advertising e la fidelizzazione dei clienti attuali ha consentito di chiudere l'anno 2015 con un incremento di proventi del 19%; il risultato si è rivelato superiore alle aspettative ed alla performance del transit advertising su base nazionale (+15,6 fonte Nielsen 2015).

### ***Parcheggi***

La chiusura dell'aeroporto per il rifacimento della pista di volo, se da un lato ha creato una perdita di provento per circa 30.000 euro, dall'altro ha consentito il rifacimento della segnaletica orizzontale nel parcheggio nelle immediate adiacenze dell'aerostazione (denominato Comfort) e di ridurre i disagi per l'apertura di una nuova area di sosta a lungo termine (Low cost).

Gli interventi di riqualificazione di un'area adiacente, oltre a creare maggiori spazi per la lunga sosta e per il personale aeroportuale, hanno sensibilmente ridotto la sosta abusiva intra-sedime.

La redditività di tali interventi avrà i suoi effetti nel 2016.

### **Le Operazioni**

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

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

Dal punto di vista della Safety, la gestione operativa dello scalo in Airside ha assicurato il corretto funzionamento del sistema aeroportuale tramite lo svolgimento delle attività connesse alle operazioni degli aeromobili nell'Area di Movimento che consistono in:

- assegnazione e gestione risorse aeroportuali;

- monitoraggio continuo delle infrastrutture e degli impianti a servizio degli aeromobili a garanzia dell'agibilità delle infrastrutture di volo;
- controllo del rispetto delle norme di sicurezza operativa aeroportuale;
- applicazione delle procedure per l'allontanamento dei volatili, pericolosi per gli aeromobili, supportate da idonea e avanzata strumentazione;
- controllo dei lavori svolti in aree operative;
- esercitazione agli interventi di soccorso nelle situazioni di pericolo ed emergenza per gli aeromobili.

Non sono state segnalate criticità di rilievo e gli Audit svolti da ENAC hanno rilevato la regolarità di condotta.

Merita un cenno l'attività inerente l'armonizzazione aziendale con quanto previsto dal Regolamento UE n. 139/2014 – Certificazione di aeroporto "EASA"

È in corso l'attività relativa allo studio, verifica ed applicazione del dettato normativo di cui al Reg. Ue n. 139/2014 che prevede la conversione del Certificato di Aeroporto entro il 31/12/2017.

Al riguardo, oltre alle necessarie disposizioni interne sono stati attivati momenti d'incontro formativo in Assaeroporti finalizzati alla definizione delle più corrette modalità di applicazione del Regolamento, sì da renderle omogenee a livello nazionale.

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

Anche durante l'anno 2015 il Safety Management (SMS) ha costantemente verificato il corretto svolgimento delle operazioni aeroportuali in relazione agli standard di sicurezza prestabiliti dalle direttive comunitarie ed internazionali ed ha proceduto alla valutazione ed alla stabilità del processo stesso al fine di moderare le potenziali digressioni con azioni preventive e/o correttive.

Il Safety Management ha tutelato gli obiettivi prefissati dalle Politiche di Sicurezza societaria e adempiuto positivamente a tutte le verifiche ispettive di competenza sia del Team di Certificazione e Sorveglianza ENAC che dei Vettori aerei.

Il Safety Board ha stabilmente supportato l'Accountable Manager sia nell'attuazione della Safety Policy sia nella verifica delle conformità del SMS ai requisiti regolamentari.

Riunitosi sistematicamente, il Board ha valutato e condiviso i rischi per la Safety aeroportuale, i riscontri provenienti dal sistema di auditing ed i risultati delle analisi del Reporting System.

Sono stati altresì convocati sia il Safety Committee Aeroportuale che il Local Runway Safety Team, programmati e/o sollecitati dai vari Enti del "Sistema Aeroporto".

È stata metodicamente incoraggiata la trasmissione delle segnalazioni volontarie, anche in forma anonima, su eventi correlati alla Safety nella c.d. “cultura non ritorsiva/no blame culture” orientata esclusivamente all’individuazione e soluzione delle problematiche e non alla ricerca di colpe/colpevoli.

Infine, ma non in ordine di importanza, è stata completata la fase di “In-Formazione Base” di tutto il personale operativo al fine di renderlo compiutamente edotto sul Sistema.

### ***Il Servizio Terminal e Facility, l’assistenza ai PRM***

All’Unità Organizzativa è affidata la gestione ed il coordinamento dei Servizi erogati nel Terminal e nelle aree di Parcheggio destinate all’Utenza ed agli operatori aeroportuali.

Particolare attenzione è dedicata all’assistenza ai PRM, ed al Presidio Varco Arrivi (quest’ultimo ha peculiare rilevanza per quanto agli aspetti inerenti la Security aeroportuale).

Tutti gli operatori dei servizi summenzionati sono costantemente impegnati ad assistere i passeggeri in transito e a facilitare il loro orientamento fra i vari servizi del Terminal.

In dettaglio:

- **Il Servizio PRM** si occupa prioritariamente dell'erogazione dei servizi di assistenza a terra ai passeggeri a ridotta mobilità in conformità al Reg. CE 1107/2006 e alla Circolare ENAC Gen. 02/08. Il personale, adeguatamente formato secondo le direttive in vigore, fornisce assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta dai punti di arrivo designati in aeroporto, sino all'aeromobile e viceversa. Il servizio è dotato di una sala amica dedicata, collegata alle postazioni di chiamata esterne, nonché di sedie a rotelle e di veicoli speciali per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri da assistere. Il gruppo di lavoro è costituito da 10 operatori che, periodicamente, partecipano a delle sessioni addestrative volte a garantire un miglioramento continuo del servizio in termini di assistenza tecnica e di cura del passeggero e delle sue esigenze. Nel 2015 la “Federazione Italiana per il Superamento dell’Handicap” ha curato una sessione di training con l’obiettivo di trasmettere agli operatori nuove indicazioni utili per avvicinare, comunicare ed aiutare le persone con vari tipi di disabilità.

Nel corso dell’esercizio in esame il servizio di assistenza PRM ha effettuato 7.159 assistenze a passeggeri a mobilità ridotta, registrando un incremento – rispetto all’anno precedente – del 12% circa. Anche nel 2015 si conferma un importante numero di assistenze erogate senza una prenotazione (pari a 1.305 unità): tali assistenze, pur comportando eventualità di disagi organizzativi, sono state gestite senza riflessi negativi sulla qualità del servizio erogato.

- **Il Presidio Varco Arrivi** ha come primario scopo il rispetto di quanto stabilito in sede di Comitato di Sicurezza Aeroportuale locale, ovvero di vigilare affinché sia impedito l’accesso di persone nell’area sterile Sala arrivi, particolarmente in coincidenza con lo sbarco di passeggeri. Il presidio è assicurato da un gruppo di 7 operatori e, con l’obiettivo di ottimizzarne l’impiego, tra gli altri compiti assegnati rientra quello di assicurare un supporto al Servizio PRM nell’attività quotidiana di monitoraggio delle aree interne ed esterne al Terminal. L’operatore è la figura che

rappresenta il primo riferimento per il passeggero in arrivo allorché necessiti di informazioni sui servizi aeroportuali.

- **Il Servizio Parcheggio**, come anticipato, garantisce la gestione diretta di tutte le aree parcheggio dedicati all'Utenza ed agli operatori aeroportuali. L'orario di apertura della Cassa (presidiata) è fissato dalle 06:00 alle 24.00: nondimeno, si garantisce la presenza di un operatore fino allo sbarco dell'ultimo volo serale in arrivo. Il Servizio è assicurato da 6 operatori che hanno il prioritario compito di assistere la Clientela nelle operazioni connesse al ritiro dell'auto e di monitorare le due aree di sosta Comfort e Low Cost: sono altresì preparati ad effettuare piccoli interventi tecnici al fine di garantire l'efficienza delle tecnologie impiegate. Inoltre, si occupano dell'attivazione del sistema di sollevamento della barriera di ingresso alla Prima Corsia, con previa identificazione e successiva rilevazione dei soggetti autorizzati.

Col fine ultimo di garantire al passeggero un elevato standard di qualità, il modello gestionale dell'Unità è volto a migliorare l'efficienza dell'organizzazione e, in particolare, a responsabilizzare, motivare e focalizzare l'attenzione di tutte le risorse sull'importanza del proprio ruolo.

I monitoraggi costanti, nel Terminal e nelle aree di Sosta, garantiscono sia la funzionalità quotidiana che l'ordine e il decoro del microsistema aerostazione, attraverso le puntuali segnalazioni di interventi necessari ed attivandosi per favorire tempestivamente l'avvio delle azioni ritenute fondamentali per la soluzione di situazioni anomale.

Il Servizio Terminal esercita il proprio ruolo di presidio, contribuendo a garantire la qualità del "Sistema Aeroporto" nel suo complesso, mediante la sensibilizzazione e, ove necessario, l'intervento nei confronti degli operatori aeroportuali.

### ***La Security***

L'attività, nell'esercizio in esame, è caratterizzata dal detto aumento del traffico passeggeri: le risorse GPG impiegate per far fronte al regolare svolgimento delle operazioni sono state inferiori a quelle impiegate nell'esercizio 2015, ovvero 42 FTE contro le 44,5 FTE dell'annualità precedente.

Il servizio ha recepito un efficientamento, in termini di gestione globale, soprattutto riferito all'inserimento degli turni spezzati ed all'assegnazione delle ferie d'ufficio unitamente alla fruizione – ove possibile – di quelle richieste dal personale.

Il costo complessivo delle manutenzioni e dei materiali di consumo per le attrezzature di controllo (RX ed ETD), è stato pressoché identico a quello sostenuto nel precedente esercizio.

Tuttavia, nell'ambito delle ottimizzazioni intervenute, si evidenzia la revisione a condizioni di miglior favore dell'oneroso contratto di noleggio relativo alle apparecchiature per il controllo dei bagagli da stiva, con riduzione dei costi di c/a il 55%.

In data 09/06/2015 l'ENAC ha emendato il Programma Nazionale di Sicurezza - Ediz. 2, attribuendo a Sogeaal un più ampio novero di responsabilità, competenze e controlli, ovvero:

- gestione del varco di controllo operatori aeroportuali e staff;

- gestione definitiva del varco carraio;
- sorveglianza e pattugliamento del sedime;
- videosorveglianza (i.e. *control room*);
- abilitazione/disabilitazione TIA (tessere di ingresso in aeroporto);
- gestione dell'ufficio tesseramento.

La presa in carico ha decorrenza 01/01/2016, sebbene – come convenuto nel corso dei CSA che si sono succeduti – l'armonizzazione di competenze ed obblighi sta avvenendo progressivamente.

Da ultimo, si segnala che dal 14 novembre 2015, a causa degli attentati terroristici avvenuti a Parigi, il Ministero degli Interni ha innalzato le misure di sicurezza sui passeggeri in partenza, dichiarando sensibili tutte le destinazioni con conseguente aggravio delle attività di security

Nel corso dell'esercizio sono passati ai varchi di controllo 837.895 passeggeri e sono stati radiogenati 313.625 bagagli da stiva.

### ***L'attività di Handling***

Come detto, alla crescita in termini di traffico passeggeri non è corrisposto un trend positivo per quanto ai movimenti.

Analizzando i dati di dettaglio in termini di impiego delle risorse umane, emerge – in contrapposizione al peggioramento del rapporto movimenti/FTE – che l'aumento del traffico passeggeri ha prodotto, rispetto all'esercizio precedente, una maggiore efficacia in relazione al rapporto passeggeri/FTE.

Al netto della riduzione dei voli, infatti, le criticità registrate in ordine al numero di risorse necessarie in funzione dei voli gestiti, è ascrivibile, fondamentalmente, ad un unico e ripetitivo fattore: il notevole incremento dei *turnaround* concomitanti: +50% (fattore che, durante la Summer, nelle fasce orarie storicamente già critiche, è ulteriormente enfatizzato da picchi di traffico in molti giorni della settimana).

Alla riduzione dei movimenti è corrisposto un appesantimento delle contemporaneità, caratterizzato, in particolare, dai voli charter che – come noto – richiedono una gestione più dispendiosa, in termini di risorse umane e strumentali, rispetto ai normali voli di linea, soprattutto per la maggiore capienza degli aeromobili (es. B757) e, quindi, per il numero di bagagli e passeggeri decisamente superiore alla media.

La gestione di voli addizionali ricadenti in fasce orarie già sature, come evidente, ha penalizzato tutta la struttura HND che, oltre alla sovrapposizione delle attività di assistenza, deve conciliare le rigidità dettate dalle regole contrattuali (SGHA) e dagli standard di servizio (SLA) convenuti con i Vettori: ciò implica, in special modo per gli Impiegati di Scalo, archi temporali d'impiego più ampi (in genere dalle due ore precedenti l'orario di partenza del volo), limitando pertanto ipotesi di ulteriore efficientamento di tali risorse, con il conseguente incremento del numero di FTE.

Nella stagione Winter, la riduzione dei movimenti, seppur non associata ad un incremento delle concomitanze, è stata invece caratterizzata da una programmazione voli invernale (con particolare riferimento al Vettore Ryanair) contraddistinta da una distribuzione settimanale disomogenea con concentrazione dei “picchi” nelle giornate di lunedì e venerdì e nessun volo nella fascia pomeridiana del mercoledì pomeriggio.

Tale situazione, unitamente alla necessaria gestione dei voli “first wave” e degli ultimi arrivi, e alla conseguente distribuzione delle risorse nell’arco della giornata, ha dato origine ad altre sacche di inefficienza poiché il personale necessario per la gestione di tali voli, dopo la gestione degli stessi o in attesa di poter operare, permane comandato in turno anche in assenza di attività, poiché non differentemente impiegabile dal punto di vista contrattuale.

Circostanza, questa, che ha impedito ulteriori ottimizzazioni delle risorse, richiedendo l’estensione di alcuni dei c.d. contratti 6/12 per la necessaria copertura.

A irrigidire ulteriormente le regole d’impiego del personale, rispetto all’esercizio 2014, l’aumento delle limitazioni – imposte dal medico aziendale – a tutela di alcuni dipendenti sia fra gli Impiegati di Scalo che fra gli Operatori di Rampa.

Nello specifico, limitazioni sia orarie che di mansione, hanno interessato le risorse rientrate al lavoro dopo la maternità, con ovvie complicazioni dovute all’impossibilità d’impiego delle stesse nelle attività di rampa e alla ridotta possibilità di fruizione di tali risorse a causa della riduzione – di due ore – del loro normale orario di lavoro, dovuta al normato periodo d’allattamento. Tale situazione, ai fini della copertura dei servizi, si è tramutata, di fatto, nel necessario aumento orario dei contratti di alcuni impiegati part-time.

Le limitazioni inerenti gli Operatori di Rampa, hanno interessato alcuni addetti per quanto allo svolgimento di specifiche attività (limitazioni alla mansione) creando, anche in questo caso, complicanze nell’impiego degli stessi.

Per quanto al Servizio Operatori di rampa – più svincolati dalle rigidità contrattuali imposte dagli SGHA e dagli standard di servizio (SLA) definiti con i Vettori - la struttura Handling è riuscita, con il perseguimento delle logiche di efficientamento portate avanti dal Responsabile SOP e dai Caposquadra da lui coordinati, a contenere, in maniera più evidente, il numero di risorse, chiudendo l’esercizio 2015 con un totale di 54,21 FTE, registrando una riduzione pari a -0,76 FTE rispetto al 2014. Riduzione che, al netto delle lunghe assenze per malattia, porterebbe al dato ancor più rilevante di 52,23 FTE.

Esito che appare ulteriormente degno di nota, se si considera che – come evidenziato in premessa – il 2015 ha visto il notevole potenziamento della presenza dei voli charter sullo Scalo di Alghero, soprattutto in quelle giornate (mercoledì e sabato) e, in quelle fasce orarie già occupate dagli schedati di altri voli charter, la cui gestione, come già precisato, è di per sé più dispendiosa rispetto ad un volo di linea o low cost.

Per far fronte a tali picchi di attività, il Servizio Operatori, ha dovuto ricorrere alla selezione e alla chiamata in servizio di tre nuovi Operatori di Rampa per i mesi di agosto e settembre. Risorse che, come anticipato e come evidente dalle tabelle di seguito riportate, sono state, in ogni caso, contenute tramite l'ottimizzazione continua che il servizio Handling ha ormai adottato come policy imprescindibile.

Per quanto al settore Frontline, si evidenzia un incremento pari a 1,63 FTE rispetto al 2014 che, rapportato ai fattori e alle variabili che hanno caratterizzato l'esercizio 2015, fa emergere come l'attuazione delle policy di ottimizzazione, nonostante le criticità (non ultima la chiusura dell'aeroporto) abbia consentito comunque di rendere maggiormente efficace l'impiego di tutte le risorse a disposizione e la fungibilità delle stesse in relazione alle curve di presentazione dei passeggeri ai banchi accettazione e ai gate, limitando quanto più possibile i numeri totali del personale in turno e modulando, di conseguenza, anche la distribuzione dei turni di lavoro.

L'adozione di un Disciplinare produttivo mirato allo specifico settore, unitamente all'implementazione dei gate reader abbinati al sistema CUTE, oltre a contenere il numero di FTE durante i picchi di traffico, ha contribuito, in alcune fasce orarie della Summer (in particolare il mercoledì mattina), a ridurre, anche di 3 risorse, il numero di addetti Frontline, rispetto al pari periodo dell'anno precedente.

Ulteriore efficienza si è prodotta con l'impiego del personale Frontline nel servizio IAT (Informazioni Turistiche), gestito da Sogeaal per Regione Sardegna.

La formazione imposta dalla continua evoluzione delle procedure di Compagnia, alla quale il personale Frontline si deve sottoporre, ha ulteriormente condizionato il numero di FTE. In particolare, nel corso del 2015, sono state effettuate circa 500 ore di formazione interna per l'assistenza ai voli Alitalia (procedure check-in e Lost & Found) e a quelli Ryanair (Lost & found), con la conseguente sostituzione dei partecipanti ai corsi.

Fra le attività gestite dall'Unità Operativa Handling va considerata anche l'attività di trasporto Merci e posta che, a far data dal 25 giugno 2015 è stata presa in carico, oltre che per gli aspetti operativi, anche per quanto concerne la gestione dei rapporti con gli operatori cargo e l'elaborazione di piani di sviluppo del traffico merci e posta: piani di sviluppo, di fatto, ancora fortemente condizionati dalle restrizioni imposte da ENAC relativamente al trasporto merci originanti da Alghero.

L'unica attività possibile riguarda le spedizioni in-bound da parte dei Vettori certificati, che attualmente vengono effettuate da Alitalia, unico Vettore che al momento se ne occupa, seppur in maniera marginale, così come evidente anche dai dati registrati nel corso del 2015.

MERCE	ESERCIZIO 2015	ESERCIZIO 2014	Var %
Totale (tons)	11,4	38	-70%

Una riduzione delle merci trasportate – dal solo Vettore Alitalia – pari al 70% rispetto all'esercizio 2014. Un dato comunque poco significativo, in quanto non assimilabile ad una vera e propria attività cargo

ma, piuttosto, riconducibile a trasporti estemporanei gestiti dallo stesso Vettore e, come tali, alquanto variabili.

Inesistente, invece, il trasporto postale.

In attesa di conoscere la valutazione aziendale sull'opportunità di avviare l'eventuale iter per il conseguimento della certificazione come operatore cargo o, in alternativa, l'individuazione di un operatore cargo esterno, l'Unità Operativa Handling ha portato avanti l'unica iniziativa possibile, ovvero quella inerente il trasporto verso Alghero di materiale radioattivo (nello specifico, radiofarmaci). Iniziativa, questa, fatta propria da Sogeaal non già per scopi commerciali ma, come intuibile, per motivazioni di natura puramente civica.

Al riguardo, il non semplice iter di certificazione si è recentemente concluso con le autorizzazioni trasmesse da ENAC e dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco.

Con l'estensione della certificazione – da parte del Vettore – anche sullo scalo di Alghero, a breve sarà attivato il trasporto dei radiofarmaci dallo scalo di Roma Fiumicino: attività che, per quanto agli aspetti operativi e procedurali, sarà gestita dagli Operatori di Rampa, già opportunamente formati e abilitati alla movimentazione di tali merci.

In termini di qualità dei servizi offerti, nel corso dell'esercizio 2015, pur registrando l'incremento del numero di passeggeri e l'ulteriore congestione delle fasce orarie già critiche, il servizio Handling ha mantenuto ottimi standard per quanto alla qualità percepita dai passeggeri.

I Vettori hanno continuato a dare ottimi feedback e riconoscimenti sia durante gli audit programmati che in occasione delle performance rilevate mensilmente dagli stessi, posizionando spesso l'aeroporto di Alghero al primo posto nelle classifiche dell'intero network.

I passeggeri hanno dato riscontro della qualità del nostro operato sia per il tramite dei feedback raccolti dalle stesse compagnie aeree che nelle interviste inerenti la customer satisfaction effettuate dall'azienda esterna incaricata da Sogeaal nel rispetto di quanto normato da ENAC relativamente alla rilevazione della qualità dei servizi aeroportuali, così come riportato sulla stessa Carta dei Servizi dell'aeroporto di Alghero e meglio dettagliato più avanti.

Ciò detto, è certo che tali riscontri, seppur non direttamente comprimibili nelle logiche commerciali per quanto al rapporto costi/ricavi ovvero FTE/Movimenti, rappresentano, in realtà, un importante riferimento per i Vettori – nostri clienti - che dimostrano di apprezzare il valore aggiunto che Sogeaal riesce ad offrire e ad usarlo, in molti casi documentati, come modello da portare ad esempio per gli altri Handler loro partner.

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

L'andamento generale nell'annualità in esame permane in linea con quello registrato in seguito all'adozione delle HR policy tracciate dal management fin dal 2010, ed evolve attraverso la riproposizione e/o l'adozione dei seguenti correttivi:

- 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;
- impiego di strumenti di flessibilità, in particolare, nei momenti in cui è previsto maggior traffico;
- variazione in aumento dell'orario di lavoro del personale *part time* in coincidenza con il *peak period*;
- valutazione costante delle risorse al fine (allorquando necessario) di una più opportuna redistribuzione delle competenze;
- selezioni interne per nuovi incarichi (nel caso di specie, addetto Safety).

È opportuno, in questa sede, rammentare che a valle del rinnovo del CCNL intervento ad ottobre 2014, l'Azienda aveva ritenuto improcrastinabile avviare un percorso di novazione – anche tramite tavoli tecnici – degli accordi di secondo livello, in scadenza al 31.12.2014, anche al fine di consentire alle OO.SS.:

- il recepimento delle peculiarità del nostro scalo e della Società, rispetto allo scenario di crisi globale che non offre ancora segnali di ripresa sufficientemente solidi;
- lo studio di un premio di produzione variabile (già nel 2015) in linea con il dettato di cui al CCNL vigente e basato su criteri oggettivi;
- il riconoscimento, all'interno delle possibilità offerte dal reale contesto produttivo, di oltre 70 stabilizzazioni a vario titolo;
- la sigla di un patto accompagnante l'intero arco temporale previsto nel Piano Industriale 2014-2019.

Agli esiti delle discussioni intervenute con le diverse Sigle sindacali che interfacciano l'Azienda, nel giugno 2015 si è dovuto prendere atto di un mancato accordo in seguito al quale si è registrata una sostanziale assenza di fattive relazioni industriali che, peraltro, permane alla data in cui si redige la presente relazione.

Si deve dare atto in questa sede che tre Sigle hanno promosso stati di agitazione che si sono protratti, senza disagi, per tutta la stagione estiva.

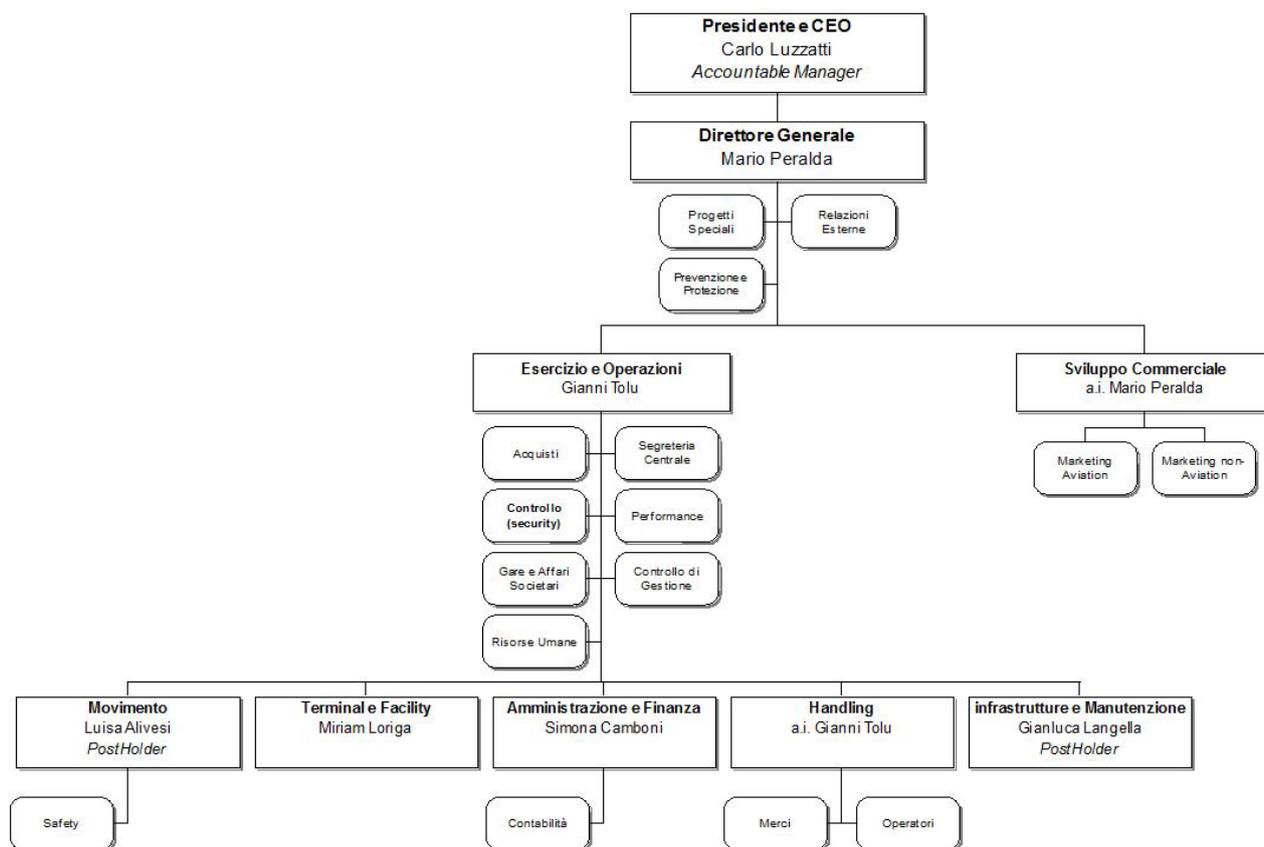
L'assenza di concordia con le OO.SS. non ha tuttavia fatto venir meno la necessità di procedere nel solco già tracciato.

Nel mese di luglio si è dato corso ad un primo perfezionamento organizzativo che ha interessato sia la Direzione Commerciale che l'Area Esercizio ed Operazioni.

Successivamente, le conseguenze della crisi di rapporti con il vettore Ryanair, la maturazione delle nuove possibilità offerte dal D. Lgs. n. 81/2015 al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, l'esigenza di conformare l'organizzazione in adempimento agli obblighi di cui all'aggiornato Piano Nazionale della Sicurezza (Ediz. 2 del 09/06/2015) unitamente alla necessità di regolamentare in maniera puntuale prassi e consuetudini (adottate in modo autonomo e non coordinato da alcuni dipendenti) la cui conoscenza si è perfezionata in seguito all'esperienza di armonizzazione venuta a valle dell'acquisizione del ramo d'azienda handling precedentemente operato da Alitalia CAI, hanno condotto:

- all'emissione, al termine dell'esercizio in esame, di un nuovo ed articolato regolamento interno, indirizzato a disciplinare l'orario di lavoro, pause e ferie, la gestione del vestiario e dei DPI;
- all'emanazione, al termine del mese di gennaio 2016, di un ordine di servizio finalizzato ad una modifica degli assetti organizzativi aziendali funzionale alle mutate esigenze.

L'organigramma aziendale è, pertanto, modificato come nell'illustrazione che segue.



Le tensioni generate dalla mancata chiusura della Procedura di Selezione del Socio Privato, il calo dei flussi di traffico, la strumentalizzazione degli ordini di servizio di cui si è detto, e in ultimo la dichiarata volontà da parte delle OO.SS. di sabotare il processo di privatizzazione ordinato dalla Proprietà, sono

stati fattori fondanti di una recrudescenza di rapporti sfociati in 3 azioni di sciopero, che non hanno comunque causato disagi all'Utenza, l'ultima delle quali è stata rimodulata in un'azione di protesta a sostegno del territorio del nord-ovest della Sardegna.

Va segnalato che, su istanza della UIL Trasporti, la Commissione di Garanzia Sciopero, il 14 marzo 2016, ha deliberato l'apertura di un procedimento di valutazione dei comportamenti di Sogeaal nell'ambito degli adempimenti previsti in occasione dello sciopero proclamato il 12 febbraio 2016.

Tuttavia, con Delibera 16/204 dell'11 maggio 2016, la stessa Commissione ha determinato di non procedere a valutazione negativa dei comportamenti della Società.

Ciò doverosamente precisato, e sebbene le tensioni sindacali permangano immutate per tutto quanto sopra detto, l'Azienda – pur in assenza di accordi – ha comunque dato corso ad alcune stabilizzazioni ritenute necessarie a salvaguardia degli investimenti effettuati nel quinquennio precedente.

Nel corso dell'esercizio sono peraltro avvenuti:

- 1 collocamento a riposo per raggiunti requisiti pensionistici;
- 1 incremento nel settore Security dovuto alla stabilizzazione di 1 unità con contratto part time verticale/misto, con prestazione lavorativa distribuita nell'arco dell'anno;
- 3 uscite per licenziamento giusta causa;
- 1 uscita per superamento periodo di comporta;
- 3 reintegri per effetto di sentenza del Tribunale del lavoro di Sassari (sebbene una risorsa abbia esercitato il diritto di opzione);
- 1 uscita, effetto di dimissioni, nel secondo semestre dell'anno.

Pertanto, il numero complessivo dei dipendenti alla data del 31/12/2015 è pari a 261 unità di cui una (1) impiegata a tempo determinato.

	Esercizio 2010	Esercizio 2011	Esercizio 2012	Esercizio 2013	Esercizio 2014	Esercizio 2015
<b>tabella A</b>						
<b>tempo indeterminato</b>						
Dirigenti	1	1	1	1	1	1
Quadri	8	11	11	11	11	12
Impiegati	99	99	117	118	120	122
Security	33	40	41	44	44	42
Operai	76	73	88	86	86	83
<b>totale A</b>	<b>217</b>	<b>224</b>	<b>258</b>	<b>260</b>	<b>262</b>	<b>260</b>
<b>tabella B</b>						
<b>tempo determinato</b>						
Impiegati	3	13	1	1	2	
Security	10	9			1	1
Operai	1	5			1	
<b>totale B</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>totale A+B</b>	<b>231</b>	<b>250</b>	<b>259</b>	<b>261</b>	<b>266</b>	<b>261</b>

Al fine di sostenere l'attività operativa nei periodi di picco, l'Azienda si è comunque avvalsa di collaborazione a tempo determinato attingendo dal bacino dei lavoratori stagionali.

**Costo del lavoro**

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

<b>Esercizio</b>	<b>FTE</b>	<b>Costo complessivo</b>	<b>Costo medio per FTE</b>
2010	178	€7.214.020	€40.528
2011	226	€9.295.253	€41.129
2012	231	€9.647.689	€41.765
2013	230	€9.404.278	€40.888
2014	243	€9.719.061	€39.996
<b>2015</b>	<b>242</b>	<b>€10.054.760</b>	<b>€41.549</b>

Il costo medio risulta così pari a €41.549 in ragione degli aumenti retributivi avvenuti ad ottobre 2014 e luglio 2015 e previsti nel rinnovo del CCNL (ratificato mediante referendum dei lavoratori nel dicembre 2014), e i cui maggiori effetti si sono avuti nel corso dell'esercizio in esame.

Inoltre – per effetto del rinnovo contrattuale – sempre con decorrenza gennaio 2015 è posto a carico dell'azienda il costo della polizza sanitaria integrativa (FASI OPEN).

Si sono registrate minori assenze con retribuzione a carico degli Istituti previdenziali che hanno conseguentemente determinato un maggiore costo aziendale.

L'Azienda – a titolo di temporanea condizione di miglior favore – ha garantito a tutto il personale full time soggetto a turnazione un orario di lavoro pari a 37,5 ore settimanali in luogo delle 38,5 previste dal rinnovo contrattuale di cui sopra: ha quindi riconosciuto al personale turnista che ha prestato ore eccedenti le 37,5 settimanali la relativa retribuzione per lavoro straordinario.

A far tempo dal 1° gennaio 2016 tutto il personale turnista full time osserva l'orario contrattualmente previsto e pari a 38,5 ore settimanali.

Il 2015 ha poi registrato diverse attestazioni di variazione di inquadramento che hanno coinvolto prevalentemente il personale Handling.

**La formazione**

Le attività di addestramento e formazione sviluppate nel corso del 2015, rapportate ai dati rilevati nell'anno precedente, registrano un lieve diminuzione solo in termini di totale ore erogate. La principale motivazione è rappresentata dal fatto che, nel 2014, si sono riversate le numerose scadenze sia degli aggiornamenti formativi determinati dai rinnovi delle abilitazioni alla guida in Airside che dei vari update programmati inerenti le procedure di controllo documentale, check-in e di rampa.

Tuttavia, nel corso dell'esercizio in esame si è assistito ad un rinfoltimento del bacino dei formatori interni, incrementato dalle figure dei Capi Varco e Supervisor Security, chiamati a coordinare e gestire –

insieme all'istruttore certificato ENAC – l'addestramento periodico in modalità training on the job conformemente a quanto disposto dal manuale Security ENAC per il personale addetto ai controlli di sicurezza.

A seguito di specifico corso tenuto da un istruttore Alitalia, i formatori del settore Handling per le procedure di centraggio hanno ottenuto la certificazione di trainer per l'attività NTC.

Si è inoltre provveduto ad accrescere di una ulteriore unità (selezionata ancora una volta tra gli Airport Duty Manager) il numero degli istruttori di Airside Driving Permission.

È aumentato il numero dei corsi attivati, sia codificati che non codificati (ovvero, quei corsi derivanti da esigenze formative specifiche). In tema di Security, accanto alla formazione già prevista dal Manuale per le categorie per i supervisor e gli screener addetti al controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e da stiva (categorie A11 e A1) è stata introdotta la categoria A3 per il personale addetto al servizio di controllo di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto.

Come sancito dalla Circolare ENAC GEN SEC05, per la formazione obbligatoria semestrale è stato adottato il nuovo strumento CBT, una piattaforma web di simulazione che consente agli screener di effettuare test di riconoscimento delle immagini dei bagagli ai fini del rinnovo della certificazione triennale di addetti ai controlli di sicurezza.

Da citare, per i corsi non codificati, l'avvio della formazione sul nuovo sistema operativo CUTE e la nuova codificazione del corso base per addetti Safety attraverso la rimodulazione e l'ampliamento del programma già esistente. Di recente introduzione, inoltre, la formazione sulla radioprotezione operativa in caso di maneggio di materiale radioattivo nell'ambito dell'ex D.Lgs 230/95 (art.61, comma 3) e del D.Lgs 81/08 (artt. 36 e 37), affidata ad un esperto qualificato in materia.

Va segnalato che, in ambito addestrativo, si è potuto dar corso all'organizzazione di importanti attività di formazione, sia *initial* che *update*, per effetto della ridetta sospensione dell'attività di volo durante il periodo di chiusura dell'aeroporto, avvenuta dal 27 ottobre al 6 novembre 2015.

Tra i corsi in questione, è rilevante riportare l'attivazione di quello per addetti antincendio, sia iniziale che di aggiornamento, che ha permesso di impostare un adeguamento formativo da tempo in programma per gli addetti già formati in azienda e di rivalutare e adeguare il numero degli addetti, ampliando il novero delle risorse dedicate e distribuendole omogeneamente nei diversi ambiti aeroportuali.

Altro rilevante corso attivato è il pacchetto formativo comprendente base, aggiornamento e *train the trainer* per le procedure di De-Icing e Anti/Icing, determinatosi per effetto della duplice esigenza di designare, in sostituzione, un nuovo istruttore e provvedere alla scadenza annuale dell'abilitazione degli addetti, con la contestuale opportunità di nominarne di nuovi per accrescere il bacino delle risorse dedicate.

Da ricordare, infine, sia il corso di aggiornamento tecnico per tutto lo staff del Servizio Terminal PRM, erogato dalla docenza della Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap, sia quello specifico

per gli impiegati di scalo impegnati nella gestione dell'Ufficio Informazioni Turistiche, somministrato dal Centro Regionale di Formazione Professionale.

Nell'ambito della formazione erogata da enti e società esterne, per ragioni legate alla qualità del servizio fornito e alla flessibilità e disponibilità dimostrate, nel 2015 si conferma il consolidamento della collaborazione con Società quali Meridiana e Gearar, per l'erogazione, rispettivamente, della formazione, iniziale e periodica, in tema di Dangerous Goods Regulations, Procedure De-Icing / Anti-Icing e della certificazione degli operatori Weight & Balance.

Sempre nell'ambito della formazione esterna, da segnalare anche la continuità del legame collaborativo con l'agenzia Work Safety Training Europa per la formazione base per addetti Antincendio-Rischio elevato, peraltro già erogatrice in passato dei corsi relativi alle tematiche sul D.Lgs 81/08, quali formazione per RLS, per preposti aziendali e addetti Primo Soccorso.

I dati relativi all'attività della formazione esterna, mostrano una sostanziale stabilità, sia per numero di corsi attivati che per ore erogate e numero di formatori presenti.

Di seguito, il prospetto riepilogativo.

DATI RELATIVI ALL'ATTIVITÀ FORMATIVA SOGEEAL NELL'ANNO 2015						
FORMAZIONE INTERNA					TOTALI	
CORSI CODIFICATI	N. PARTECIPANTI	776	CORSI NON CODIFICATI	N. PARTECIPANTI	103	879
	ORE FORMAZIONE EROGATA	1144		ORE FORMAZIONE EROGATA	268.5	1412.5
	ORE FORMAZIONE RIVERSATA	3506		ORE FORMAZIONE RIVERSATA	1127	4633
	NUMERO CORSI SVOLTI	40		NUMERO CORSI SVOLTI	27	67
	NUMERO FORMATORI	30				30
FORMAZIONE ESTERNA					TOTALI	
CORSI CODIFICATI	N. PARTECIPANTI	271	CORSI NON CODIFICATI	N. PARTECIPANTI	89	360
	ORE FORMAZIONE EROGATA	222.5		ORE FORMAZIONE EROGATA	31	253.5
	ORE FORMAZIONE RIVERSATA	1845		ORE FORMAZIONE RIVERSATA	427	2272
	NUMERO CORSI SVOLTI	7		NUMERO CORSI SVOLTI	6	13
	NUMERO FORMATORI	12				12

Segnaliamo, infine, il Piano formativo aziendale condiviso con le OO.SS. e denominato Crescita delle Competenze (finanziato da Fondimpresa), finalizzato ad ampliare le conoscenze degli allievi sul tema della comunicazione, della leadership e della privacy.

Il piano formativo ha coinvolto 40 lavoratori tra quadri, operai e impiegati con ruoli di responsabilità e coordinamento.

### ***Servizio Prevenzione e Protezione***

Fare della Sicurezza sul Lavoro un valore aziendale condiviso da tutto il Personale Sogeeal permane tra i primari obiettivi della *mission* societaria.

La struttura è costantemente indirizzata alla promozione della cooperazione e del coordinamento in un'ottica di riduzione al minimo dei rischi da interferenze introdotti dalle attività delle imprese appaltatrici o dei singoli lavoratori autonomi.

Per ottemperare a quanto disposto dall'Unico Testo, dal DM 10/03/98 e dall'Accordo Stato Regioni del 21/12/2011, gli addetti al Servizio hanno frequentato i corsi per “preposti alla sicurezza”, “addetto al primo soccorso aziendale” e il corso di aggiornamento per “addetto alla prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze a rischio elevato”.

Nel corso del 2015 il SPP ha contribuito all'elaborazione e stesura dei diversi Piani d'Emergenza in costante e stretta collaborazione con i soggetti incaricati, ed alla predisposizione delle varie procedure di Sicurezza per le diverse attività aziendali, senza venir meno all'esigenza stringente di erogare la “informazione” in materia di Sicurezza Aeroportuale praticata nei casi di affidamento di lavori occasionali a ditte terze appaltatrici (art. 26 D.Lgs. 81/08) che vengono rese consapevoli degli eventuali rischi interferenziali correlati alle varie attività.

### **La Qualità**

Da sempre uno dei capisaldi strategici, nonché aspetto di prioritaria importanza per la Società, nel corso del 2015 la Qualità ha assunto maggiore dignità nel contesto organizzato aziendale, sfociata – a gennaio 2016 – nell'istituzione del Servizio Performance.

Difatti, parallelamente alla continua crescita di traffico del nostro scalo avvenuta nel corso degli ultimi anni, è stata perseguita l'attenzione al mantenimento di elevati standard qualitativi nella gestione dei processi e nella ricerca dei massimi livelli di soddisfazione del passeggero.

### ***Certificazione ISO – Il Sistema***

Anche nel 2015, Sogeaal ha ottenuto un positivo riscontro da parte del Certificatore in occasione dell'audit di sorveglianza del dicembre 2015 per il mantenimento del certificato triennale secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008.

### ***Carta dei servizi: la Customer Satisfaction e gli Indicatori di Qualità***

La soddisfazione degli Utenti, ovvero il “*Customer Satisfaction Index*” (che misura il grado di soddisfazione complessivo dei passeggeri e, al riguardo, considera una serie di fattori ritenuti influenti), ha registrato un elevato livello di soddisfazione, pari al 98,8%.

Ottimi risultati si sono riscontrati, in particolare, per quanto alla regolarità e alla puntualità complessiva del servizio.

Per la percezione sui livelli di pulizia in aerostazione si registra un miglioramento di 1 punto in percentuale rispetto all'obiettivo fissato.

La determinazione ed il dimensionamento del campione sono conformi a quanto disposto dalla Circolare ENAC APT-12, sostituita il 31/10/2014 dalla nuova Circolare GEN-06 “*Qualità dei servizi nel trasporto aereo: le Carte dei Servizi standard per i gestori aeroportuali e vettori aerei?*” che prescrive, per gli aeroporti con un traffico totale annuo inferiore a 2 milioni di passeggeri, una numerosità campionaria di 600 interviste.

Nel 2015 Sogeaal ha condotto oltre 700 sondaggi che prevedono risposte su scala pari.

Come si evince dalla tabella di seguito riportata, gli standard qualitativi fissati da Sogeaal ed i giudizi dei passeggeri circa il servizio ricevuto all'Aeroporto di Alghero sono certamente elevati.

Si evidenzia che, alla luce della nuova Circolare GEN-06 succitata, alcuni indicatori ne hanno sostituito altri diventati ormai obsoleti rispetto alla realtà aeroportuale. Di tali indicatori ovviamente sarà possibile la determinazione dell'obiettivo e il raffronto con lo stesso, a partire dalla prossima annualità.

### ***Indicatori di qualità***

<b>Indicatore</b>	<b>Obiettivo 2015</b>	<b>Risultato 2015</b>
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	94%	97%
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	95%	100%
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	93%	96%
Percezione complessiva sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette	89%	87%
Percezione complessiva sul livello di pulizia in aerostazione	96%	97%
Percezione complessiva sulla disponibilità di carrelli portabagagli	81%	90%
Percezione sull'efficienza degli impianti di climatizzazione	97%	96%
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione	85%	97%
Percezione sulla connettività del <i>wi-fi</i> all'interno dell'aerostazione	n.d.	65%
Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	n.d.	66%
Percezione sulla disponibilità /Qualità/Prezzi dei Negozi/edicole	70%	94%
Percezione sulla disponibilità /Qualità/Prezzi dei Bar/Ristoranti	70%	77%
Percezione sulla disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	n.d.	87%
Sito web di facile consultazione e aggiornato	n.d.	93%
Percezione sull'efficacia dei punti informazione operativi	92%	90%
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica interna	92%	96%
Percezione sulla professionalità del personale	97%	99%
Percezione complessiva sull'efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	92%	94%
Percezione sul servizio di biglietteria (se utilizzato)	n.d.	97%
Percezione del tempo di attesa al check-in	91%	98%
Percezione del tempo di attesa al controllo passaporti	91%	96%
Percezione sulla chiarezza, comprensibilità ed efficacia della segnaletica esterna	92%	91%
Percezione sull'adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	80%	67%

Nel 2015 i servizi erogati hanno raggiunto apprezzabili livelli di giudizio nella quasi totalità degli indicatori. Per gli indici la cui “promessa” al passeggero non è stata raggiunta, ci si attesta comunque su livelli più che accettabili, sebbene doverosamente migliorabili. Il calo dei valori rispetto allo standard fissato trova motivazione nelle argomentazioni esposte di seguito.

Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette (87% di soddisfazione contro 89% di obiettivo promesso). Preliminarmente, si evidenzia che al dato riferito alle toilette fa da contraltare un

indice di soddisfazione decisamente elevato (97%) sulla pulizia in aerostazione, che supera di 1 punto in percentuale l'obiettivo fissato. Ciò detto, al fine di migliorare comunque il livello di pulizia e funzionalità delle toilette, si è avviato un piano d'azione che ha comportato, tra l'altro, la rimodulazione dei turni delle squadre di pulizia da parte dell'impresa appaltatrice e la sostituzione di alcune dotazioni con l'aggiunta di innovazioni volte all'accogliimento positivo da parte dell'utenza.

In lieve diminuzione la soddisfazione relativa all'efficacia di punti di informazione operativi: va tuttavia precisato che di per sé il parametro si colloca nella fascia di piena soddisfazione (90%), pur risultando inferiore allo standard fissato nella Carta dei Servizi (92%) e non destando pertanto particolare preoccupazione.

In relazione alla percezione su disponibilità carrelli portabagagli, si evidenzia un superamento di 11 punti in percentuale rispetto all'obiettivo proposto che, insieme alla percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione e alla disponibilità/qualità/prezzi dei bar/ristoranti, risultano essere gli indicatori che hanno ottenuto maggiore soddisfazione.

Percezione su disponibilità, qualità e prezzi del food & beverage: anche in questo caso il parametro complessivo (ristoranti e bar) si colloca nella fascia di soddisfazione piena (77%), superando l'obiettivo del 70% fissato in Carta dei Servizi.

Tale risultato è dovuto, da un lato, all'aver attivato le opportune azioni con il sub-concessionario per il miglioramento del servizio; dall'altro, all'apertura - da luglio 2015 - del nuovo spazio food court che, grazie alla maggiore superficie a disposizione, ha potuto offrire qualità e quantità di scelta indubbiamente migliori.

I tempi di attesa, in lieve discesa rispetto a quanto rilevato nell'annualità precedente, sono in generale lievemente superiori rispetto agli obiettivi prefissati, anche per effetto della crescita del traffico passeggeri, ma non hanno condizionato negativamente la performance e la percezione complessiva degli utenti.

Molto vicino all'obiettivo fissato – ad eccezione dello sbarco del primo passeggero, che ha invece centrato in pieno quanto stabilito – il tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio, con lo scostamento di un solo minuto (22' vs 21'). Molto bene i tempi riferiti al controllo radiogeno e sulla riconsegna del primo bagaglio, che hanno registrato risultati migliori di quelli promessi.

Ancora in difetto il tempo di attesa ai banchi check-in, con 13' di percentile, contro i 9' attesi. Non si può tuttavia escludere che il mancato raggiungimento dell'obiettivo possa essere frutto della diversa modalità di registrazione, dovuta all'affidamento delle rilevazioni ad un fornitore differente rispetto a quello operante nell'annualità 2014.

### ***L'andamento dei reclami nell'anno 2015***

In ossequio alla centralità del passeggero, la gestione dei reclami permane aspetto tenuto nella massima considerazione.

Nel corso dell'anno, relativamente al campo di applicazione per cui la società è certificata, sono pervenuti n. 6 reclami. Il tempo medio di evasione è stato di 4 giorni.

Va precisato, peraltro, che quasi la metà della corrispondenza ricevuta è inerente la richiesta di rimborso di biglietti aerei o prenotazioni alberghiere riferite al periodo di chiusura dell'aerostazione per manutenzioni straordinarie sulla pista di volo; addebiti impropriamente indirizzati a Sogeaal.

Nello spirito di massima attenzione al cliente, ed alla costante ricerca del miglioramento del servizio reso in Aeroporto, a tutte le segnalazioni – comprese quelle immotivate ed inconsistenti - è stato dato opportuno riscontro.

### **Le Relazioni Esterne e la Comunicazione**

Sogeaal, nel corso del 2015, 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:
  - o Ryanair – Presentazione sistema prenotazione Gruppi alla quale hanno partecipato circa 50 agenti di viaggio
  - o Presentazione Procedura di selezione di Socio Privato per Sogeaal alla quale hanno partecipato circa 15 giornalisti di altrettante testate.
  
- 28 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 nei seguenti progetti:

- **France 3 Corse:** riprese video per la realizzazione di un documentario dal titolo “Alghero Ville Catalane”, grazie al quale le immagini dell'aeroporto di Alghero saranno visibili su tutto il territorio francese.
  
- **3Zero2TV:** set cinematografico per il film “Bianco di Bubbodoiu” con la partecipazione del noto gruppo di comici Pino e gli Anticorpi, che ha registrato la permanenza per una intera giornata di una troupe composta da circa 20 persone.

### ***Manifestazioni***

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

- Classica in Aeroporto: 4 Concerti di musica classica, svolti nella Sala Check-in in collaborazione con l'Associazione Culturale ELLIPSIS, che hanno visto complessivamente la partecipazione di oltre 400 persone
- PIANOARTE: originale iniziativa che mette a disposizione di chiunque voglia suonarlo un pianoforte multicolore. La cerimonia di "battesimo" del pianoforte ha registrato la partecipazione di circa 80 persone
- Arithmos: Mostra di Scultura allestita dal Maestro Paolo Banchetti nella Sala Check-in, visitata da oltre 500 persone
- Apertura IAT Ufficio di Accoglienza Turistica in collaborazione con REGIONE SARDEGNA tramite il quale sono stati assistiti nell'arco dell'anno oltre 28.500 utenti
- Inaugurazione Food Court: l'apertura di un punto di ristoro grande e moderno ha regalato un nuovo cuore commerciale che funge da attrattore anche per flussi non collegati direttamente con il sistema aeroportuale
- SHOPPING IN AEROPORTO: iniziativa per l'incentivazione degli acquisti presso le attività commerciali dell'Aeroporto di Alghero tramite l'omaggio di due ore di sosta gratuita nei parcheggi
- RALLY ITALIA SARDEGNA: l'Aeroporto di Alghero è stato l'aeroporto ufficiale della manifestazione mondiale Rally Italia Sardegna 2015 (11-14 giugno). All'interno dell'aerostazione è stata allestita un'area interamente dedicata al Rally, nella quale è stata riprodotta la mappa con le tappe delle gare, è stata esposta la Lancia Stratos originale e sono state mostrate le dirette televisive delle gare

### ***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 per il progetto Defibrillatore in bicicletta. La postazione dell'AICCA è stata visitata da circa 100 persone
- **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. La postazione dell'UNICEF è stata visitata da circa 100 persone

Sogeaal ha contribuito, tramite l'inserimento nella WiFi TV dell'Aeroporto di Alghero dei video realizzati dalle Associazioni, nella diffusione delle seguenti campagne di sensibilizzazione:

- **AISM** – Associazione Italiana Sclerosi multipla – LA GARDENIA e LA MELA
- **LILA** – Lega Italiana per la Lotta contro l'Aids – World Aids Day
- **TELETHON** – Fondazione per la ricerca scientifica per le malattie genetiche rare – Non mi arrendo
- **MINISTERO DELL'INTERNO** – Campagna antiracket ed usura “*Chi sceglie trova lo Stato*”

### **Comunicazione**

Sogeaal utilizza costantemente il sistema Newsletter finalizzato a 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 1.500 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, Scuole, 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 2015, hanno registrato rispettivamente 749.000 e 203.100 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 che può quindi essere vista sugli smartphone, tablet e computer portatili di tutti coloro che transitano nell'Aeroporto di Alghero senza consumare giga di traffico.

### **Campagne Pubblicitarie**

L'Aeroporto di Alghero nel 2015 si è promosso attraverso due importanti attività pubblicitarie in qualità di partner di eventi svolti sul territorio di riferimento:

- **CONCERTI DI PRIMAVERA:** il marchio ALGHERO AIRPORT Sogeaal è stato inserito in tutto il materiale promozionale della rassegna concertistica svoltasi nella città di Sassari dall'11 Marzo al 29 Giugno 2015. Manifesti mt.6x3 affissi in diversi punti della città di Sassari, manifesti mt.1x1,4 e locandine distribuite in numerosi esercizi commerciali della città di Sassari,

pagina pubblicitaria sul libretto della manifestazione distribuito in 4.000 copie, cartolina della manifestazione distribuita in 4.000 copie

- **RALLY ITALIA SARDEGNA:** il marchio ALGHERO AIRPORT Sogeaal è stato inserito in qualità di *main sponsor* in tutto il materiale promozionale dell'evento sportivo svoltosi in Sardegna dall'11 al 14 Giugno 2015. Manifesti mt.6x3, manifesti cm.70x100, volantini, locandine, mappe delle tappe, sito Rally Italia Sardegna, palco premiazione di ogni gara, palco di partenza della Sss1 a Cagliari, palco premiazione finale ad Alghero, 50 mt di banner sul circuito di Cagliari, 100 mt di banner in area podio e service park, stand espositivo Aeroporto di Alghero in area Expo rally visitato da oltre 150 persone

### **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 2015, hanno avuto significativi sviluppi giudiziari 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, Sogeaal. – 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. Nelle precedenti relazioni accompagnanti il

bilancio d'esercizio si è costantemente offerta evidenza di quanto avvenuto in seguito a detto ricorso. Nel seguito, gli aggiornamenti più recenti.

In data 28/07/2015 Sogeaal insieme alle altre società di gestione aeroportuali coinvolte ha puntualmente instaurato innanzi la CTP Roma (R.G.R. n. 16038/2015), apposito giudizio avverso la nota ENAC del 29.05.15, prot. 0058853/PROT con cui l'Ente ha determinato l'ambito soggettivo ed oggettivo di contribuzione al Fondo Antincendio sulla base del traffico aereo registrato nel 2014. La data dell'udienza di trattazione sarà fissata plausibilmente dopo la trattazione dei ricorsi riuniti attualmente pendenti sempre innanzi la CTP Roma.

In forza delle sentenze passate in giudicato e della ulteriore giurisprudenza intervenuta, si è venuta a determinare la legittima aspettativa a una coesione positiva di tutte le controversie in corso cui ha però fatto seguito, da ultimo, un apposito intervento del Legislatore finalizzato a modificare *ab origine* la disciplina del Fondo Antincendi al fine di incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni. Ed infatti, in data 30 dicembre 2015, è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge n. 208/2015 che, all'articolo 1, comma 478, ha disposto una innovativa integrazione dell'art. 39-bis, comma 1, del DL 159/2007 convertito con modificazioni dalla L. 222/2007, introducendovi a partire dal 1 gennaio 2016 il periodo “*e dei corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'articolo 1, comma 1328 della legge 296/2006...*” al fine di far sì che gli stessi “*si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria*”. Il Legislatore, in quest'ultimo caso, è intervenuto d'imperio al fine di incidere in via retroattiva sui contenziosi pendenti a favore del Ministero dell'Interno.

Si segnala che, per l'annualità in esame – come evidenziato in Nota Integrativa – è stato operato opportuno accantonamento.

### **Pronto Soccorso Aeroportuale**

A seguito dell'invio da parte del Ministero della Salute del “rendiconto finale” annuo, si instaurava innanzi il Tribunale di Roma un'azione congiunta di accertamento dell'obbligo di versamento delle somme richieste dal Ministero della Salute ai sensi del Protocollo di Intesa del 30 dicembre 2013.

In data 27 agosto 2015 si procedeva, unitamente alle altre società interessate, a notificare ritualmente al Ministero della Salute, ad ENAC ed alle altre Amministrazioni competenti apposito atto di citazione innanzi il Tribunale di Roma per l'accertamento della nullità del Protocollo d'Intesa del 30 dicembre 2013 e della non debenza degli importi richiesti in data 23 giugno 2015 con il resoconto finale di gestione di pronto soccorso aeroportuale per l'anno 2014.

La causa è stata successivamente iscritta al ruolo del tribunale di Roma con RG 56487/2015.

### **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.

### **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 2015.

Non sono state effettuate rivalutazioni dei beni dell'impresa ai sensi di legge.

Alla data del 31/12/2015 non risultano detenute dalla Società, anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona, azioni proprie o azioni o quote di società controllanti, né sono state detenute nel corso dell'esercizio.

Ai sensi dell'art. 2428 codice civile, si ritiene opportuno ricordare i rapporti in essere con la controllante Regione Autonoma della Sardegna (in breve RAS) e con la Società Finanziaria Regione Sardegna S.p.A. (in breve SFIRS, sottoposta al controllo della RAS).

Con riferimento a RAS e SFIRS, i rapporti intercorsi ed in fase di chiusura hanno riguardato il sostegno alle politiche di sviluppo del territorio attraverso le misure di incentivazione del trasporto aereo ai sensi della L.R. 10/2010 nonché le anticipazioni previste dal Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) di cui si è dato conto nella superiore espositiva e in Nota Integrativa ai sensi dell'art. 2427, 1° comma n. 22 bis c.c., cui si rimanda per un approfondimento.

### **Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale**

Il Bollettino Economico Bankitalia dell'aprile 2016 indica una ripresa generale in parte frenata dal rallentamento delle economie emergenti.

Nell'area dell'euro continua la crescita, ma si sono accentuati i rischi associati all'andamento della domanda estera e all'incertezza della situazione geopolitica.

Il basso prezzo del petrolio può contribuire a sostenere la crescita ma, come rilevato in passato, può generare rischi per la stabilità finanziaria dei paesi esportatori.

In Italia la ripresa prosegue, anche se a ritmi più contenuti, recentemente sospinta da un lieve consolidamento dei consumi e dall'accelerazione degli investimenti. Tuttavia, sulla base degli andamenti registrati nell'ultimo trimestre del 2015, meno favorevoli del previsto, le principali istituzioni e gli analisti hanno corretto marginalmente al ribasso, di alcuni decimi di punto, le stime di crescita del nostro paese per il 2016 (ora valutate dalla maggior parte dei previsori tra l'1,0 e l'1,2 per cento); restano pressoché invariate quelle per il 2017.

In uno scenario macroeconomico che comincia a mostrare segni di crescita, il settore del trasporto aereo permane caratterizzato da accentuata competizione su prezzo e alti costi di gestione.

Ove il prezzo del petrolio (rappresentando tale costo una componente rilevante del conto economico *airline*) si mantenesse sui livelli registrati negli ultimi 6 mesi, continuerebbe ad avere importanti effetti positivi sul *revenue* delle compagnie aeree, facilitando sia la possibilità di competere in un mercato ormai perlopiù *fare based* che l'ipotesi di partnership con i Tour Operator i quali, pro-quota, contribuiscono a comprimere gli alti costi d'esercizio dei *carrier*.

Con queste ipotesi, è prevedibile che torni a crescere la capacità di famiglie e imprese a sostenere maggiori spese per consumi e investimenti, con la conseguenza di un incremento della domanda di prodotti e servizi correlati all'andamento dell'economia, compresi viaggi di lavoro e *leisure*.

Ipotesi, che, seppure molto prudenzialmente, è stata calata nel Piano Industriale 2016-2027 recentemente adottato da questo Consiglio.

Difatti, 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, da circa un anno si assiste ad una crescente 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 appunto rimanere improntate alla prudenza.

Al riguardo, e pur confermando l'iniziale obiettivo di pareggio operativo, nel nuovo Piano Industriale si tiene conto del mutato scenario dello scalo gestito da questa Società e tale primario traguardo viene spostato nel tempo in conseguenza della robusta perdita di traffico dovuta alle scelte del vettore Ryanair.

Ciò premesso, ed anche in considerazione di tutto quanto fino ad ora relazionato, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della Società non può prescindere da quanto riferito in tema di stabilizzazione dei flussi di traffico, da truardarsi più o meno rapidamente a seconda che si possa o meno beneficiare di strumenti ulteriori che consentano reale attrattività dei vettori presso uno scalo che, nei fatti, ha dimostrato di non essere, per ora, una destinazione.

È questo, allo stato, il presupposto fondamentale: difatti, se da una parte la realizzazione del programma d'investimento infrastrutturale determinerà le condizioni per l'incremento dei ricavi non-avio, dall'altra – come si evince nel nuovo Piano Industriale – un copioso decremento dei flussi di traffico deriverebbe effetti ugualmente esiziali per la Società.

Nondimeno, va ricordato in questa sede che ogni obiettivo di pianificazione strategica sarebbe vano se non si concretizzassero preliminarmente le operazioni di adeguamento del capitale sociale, perlomeno al valore necessario per mantenere efficace la vigente Procedura di Selezione del Socio Privato.

Gli Amministratori richiamano pertanto ancora una volta l'attenzione della Proprietà al riguardo e, al termine del mandato, indirizzano un particolare ringraziamento, sincero e non formale, al management per la qualità del lavoro svolto e per il non comune impegno messo a disposizione della Società..

## **Proposta per gli Azionisti**

Signori Azionisti,

Il bilancio dell'esercizio 2015 di So.Ge.A.AL. S.p.A. chiude con una perdita di Euro 1.766.094.

Conseguentemente, al 31 dicembre 2015 il patrimonio netto è negativo per Euro 1.268.674.

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 ricostituzione del Capitale Sociale perlomeno al valore originariamente previsto in procedura o, qualora ritenuto più adeguato ed opportuno, al valore di 7.754.000 euro previsto dal regime concessorio.

Il Consiglio di Amministrazione formula quindi all'Assemblea degli Azionisti la proposta di ricostituzione del Capitale Sociale al valore originario di Euro 2.229.610 mediante:

- versamenti dei soci proporzionali alle quote possedute a copertura perdite (i.e. "posta di quasi capitale"), da contabilizzarsi nel patrimonio netto come riserva di capitale, per importo minimo pari ad Euro 3.679.142 riferibile per Euro 1.766.094 alla perdita al 31 dicembre 2015, e per la residua parte alle perdite dell'esercizio precedente come risultante dal progetto di bilancio;
- impiego delle riserve a ricostituzione del capitale sociale al valore originario di euro 2.229.610 al fine di mantenere inalterato ogni aspetto inerente la validità della Procedura di Selezione del Socio Privato.

Si propone altresì che l'Assemblea degli Azionisti stabilisca urgentemente i termini per il perfezionamento del versamento Soci di cui sopra.

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, 6 giugno 2016

***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 € 2.229.610 i.v.						
C.F. 01635090903 - R.E.A. n. 106311						
Bilancio al 31 12 15						
			31/12/2014	31/12/2015	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	21.234	15.417	-	5.817
	2	Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	48.646	28.623	-	20.023
	3	Diritti di brevetto industriale	8.288	33.424		25.136
	4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	4.109.914	3.983.783	-	126.131
	5	Avviamento	3.829	3.535		
	6	Immobilizzazioni in corso e acconti	283.682	283.682		-
	7	Altre immobilizzazioni immateriali	503.638	328.807	-	174.831
		<b>Totale</b>	<b>4.979.231</b>	<b>4.677.271</b>	-	<b>301.666</b>
	<b>II</b>	<i>Immobilizzazioni materiali</i>	0	-		
	1	Terreni e fabbricati	196.742	267.848		71.106
	2	Impianti e macchinario	276.867	252.330	-	24.537
	3	Attrezzature industriali e commerciali	384.567	300.371	-	84.196
	4	a Altri beni	305.375	252.898	-	52.476
		b beni gratuitamente devolvibili	3.171.641	4.589.693		1.418.051
	5	Immobilizzazio in corso e acconti	2.717.613	370.909	-	2.346.704
		<b>Totale</b>	<b>7.052.804</b>	<b>6.034.049</b>	-	<b>1.018.756</b>
	<b>III</b>	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	0	-		
	1	Partecipazioni in	0	-		
		d altre Imprese	4.500	5.971		1.471
	2	Crediti	-	-		-
		d verso altri	2.059.272	821.760	-	1.237.512
		<b>Totale</b>	<b>2.063.772</b>	<b>827.730</b>	-	<b>1.236.042</b>
		<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI ( B )</b>	<b>14.095.808</b>	<b>11.539.050</b>	-	<b>2.556.464</b>
<b>C</b>		<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>	0	-		
	<b>I</b>	<i>RIMANENZE</i>	0	-		
	1	Materie prime sussidiarie e di consumo	99.562	111.355		11.794
		<b>Totale</b>	<b>99.562</b>	<b>111.355</b>		<b>11.794</b>
	<b>II</b>	<i>CREDITI</i>	-	-		
	1	Verso Clienti				
		a - esig. entro esercizio successivo	13.516.396	5.982.996	-	7.533.399
	4	bis Crediti tributari	-	-		
		- esig. entro esercizio successivo	738.684	197.311	-	541.372
		- esig. oltre esercizio successivo	-	-		-
	4	ter Imposte anticipate	-	-		
		- recuperabili entro cinque es. successivi	-	-		-
	5	Verso altri	-	-		
	5	a - esig. entro esercizio successivo	1.267.601	196.573	-	1.071.028
	5	b - esig. oltre esercizio successivo	-	-		-
		<b>Totale Crediti</b>	<b>15.522.681</b>	<b>6.376.881</b>	-	<b>9.145.800</b>
	<b>IV</b>	<i>Disponibilità Liquide</i>	-	-		
	1	Depositi bancari e postali	5.846	3.459.221		3.453.376
	3	Denaro e valori in cassa	30.785	19.989	-	10.795

			31/12/2014	31/12/2015	VARIAZIONE
		<b>Totale</b>	<b>36.630</b>	<b>3.479.211</b>	<b>3.442.580</b>
		<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE C)</b>	<b>15.658.873</b>	<b>9.967.447</b>	<b>- 5.691.426</b>
<b>D</b>		<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	
	1)	Ratei attivi	-	-	-
	2)	Risconti attivi	156.331	208.546	52.216
		<b>Totale ratei e risconti ( D )</b>	<b>156.331</b>	<b>208.546</b>	<b>52.216</b>
		<b>TOTALE ATTIVO ( B+C+D)</b>	<b>29.911.011</b>	<b>21.715.043</b>	<b>- 8.195.674</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>					
<b>A</b>		<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>-</b>	
	<b>I</b>	Capitale Sociale	2.229.610	2.229.610	-
	<b>II</b>	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-	-
	<b>III</b>	Riserve di rivalutazione	-	-	-
	<b>IV</b>	Riserva legale	2	2	-
	<b>V</b>	Riserve statutarie	-	-	-
	<b>VI</b>	Riserva per azioni proprie in portafoglio			
	<b>VII</b>	Altre riserve, distintamente indicate			
	-	Riserve di arrotondamento	-	-	-
	-	Riserva per perdite in formazione	180.856	180.856	-
	<b>VIII</b>	Utili (perdite) portati a nuovo	-	1.913.048	- 1.913.048
	<b>IX</b>	Utile (perdita) di Esercizio	- 1.913.048	- 1.766.094	146.954
		<b>Totale Patrimonio netto ( A)</b>	<b>497.420</b>	<b>- 1.268.674</b>	<b>- 1.766.094</b>
<b>B</b>		<b>FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
	<b>1</b>	Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	-	-
	<b>2</b>	Fondo imposte, anche differite	-	-	-
	-	Fondo imposte differite	29.521	12.095	- 17.426
	-	per imposte in contestazione	129.246	262.338	133.092
	<b>3</b>	Altri	-	-	-
	-	Lavori da eseguire Art. 17 L. 135/1997	1.921.758	605.178	- 1.316.581
	-	R.A.S. C/contributi su beni G.D.	-	-	-
	-	Fondo ferie non godute	-	-	-
	-	Fondo rischio cause in corso	4.950.193	5.342.436	392.243
		<b>Totale Fondi ( B )</b>	<b>7.030.718</b>	<b>6.222.047</b>	<b>- 808.671</b>
<b>C</b>		<b>TRATTAMENTO FINE RAPPORTO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
		T.F.R. operai, impiegati, dirigenti	921.899	879.481	- 42.418
		<b>Totale T.F.R. ( C )</b>	<b>921.899</b>	<b>879.481</b>	<b>- 42.418</b>
<b>D</b>		<b>DEBITI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
	<b>3</b>	Debiti v/Soci per finanziamenti	-	-	-
	a	- esig. entro esercizio successivo	-	-	-
	<b>4</b>	Debiti verso banche:	-	-	-
	a	- esig. entro esercizio successivo	2.056.215	-	- 2.056.215
	b	- esig. oltre esercizio successivo	-	-	-
	<b>5</b>	Debiti v/altri finanziatori	-	-	-
	a	- esig. entro esercizio successivo	431.695	2.778.291	2.346.596
	b	- esig. oltre esercizio successivo			

			31/12/2014	31/12/2015	VARIAZIONE
	7	Debiti verso fornitori			
	a	- esig. entro esercizio successivo	6.311.869	2.497.694	- 3.814.175
	12	<u>Debiti tributari esig. entro es. successivo</u>	0	-	
		diversi	176.919	233.952	57.033
		Imposte sui redditi	-	-	-
		<b>Totale</b>	<b>176.919</b>	<b>233.952</b>	<b>57.033</b>
	13	Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	0	-	
	a	- esig. entro esercizio successivo	562.788	874.183	311.395
	b	- esig. oltre esercizio successivo		117.102	117.102
	14	Altri debiti	-	-	
	a	- esig. entro esercizio successivo	11.646.563	9.176.443	- 2.470.120
		<b>Totale debiti ( D )</b>	<b>21.186.051</b>	<b>15.677.665</b>	<b>- 7.972.083</b>
<b>E</b>		<b>RATEI E RISCOINTI</b>	0	-	
	1)	Ratei	-	-	-
	2)	Risconti	274.923	204.524	- 70.399
		<b>Totale Ratei e risconti ( E )</b>	<b>274.923</b>	<b>204.524</b>	<b>- 70.399</b>
		<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO (A+B+C+D+E)</b>	<b>29.911.011</b>	<b>21.715.044</b>	<b>- 10.659.665</b>
		<b>CONTI D'ORDINE</b>		-	
		Impegni beni in leasing	169.140	129.079	- 40.061
		Fideiussioni per garanzie prestate		203.947	203.947
		Fideiussioni per garanzie ricevute	-	-	
<b>CONTO ECONOMICO</b>					
<b>A</b>		<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		-	
	1	<u>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</u>		-	
	a	operazioni di assistenza e subconcessioni	16.842.611	16.233.511	- 609.100
	5	<u>Altri ricavi e proventi con separata indicazione dei contributi in conto esercizio</u>	-	-	-
	a	contributi in C/esercizio	15.100	-	- 15.100
	b	contributi in C/impianti	35.661	17.716	- 17.944
	c	- Vari	1.287.633	527.997	- 759.635
		<b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>18.181.004</b>	<b>16.779.225</b>	<b>- 1.401.779</b>
<b>B</b>		<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		-	
	6	per materie prime, sussidiarie e di consumo	310.021	249.007	- 61.014
	7	per servizi	5.459.924	4.958.346	- 501.578
	8	per godimento beni di terzi	643.143	497.969	- 145.174
	9	<i>per il personale</i>	-	-	
	a	Salari e stipendi	7.169.712	7.379.841	210.129
	b	Oneri sociali	2.117.766	2.201.210	83.445
	c	Trattamento di fine rapporto	431.584	473.708	42.125
		<b>Totale costi per il personale</b>	<b>9.719.061</b>	<b>10.054.760</b>	<b>335.699</b>
	10	<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>			
	a	Ammort. immobilizz. immateriali	257.126	245.471	- 11.655
	b	Ammort. immobilizz. materiali	744.112	629.722	- 114.390
	d	Svalutazione crediti	492.284	157.681	- 334.604
		<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>1.493.523</b>	<b>1.032.874</b>	<b>- 460.649</b>
	11	<b>Variazione nelle rimanenze di materie prime, sussid. di consumo</b>	- 5.069	- 11.794	- 6.725
	13	Accantonamenti per rischi	1.948.824	1.363.898	- 584.925
	14	oneri diversi di gestione	256.714	307.202	50.488
		<b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE ( B )</b>	<b>19.826.141</b>	<b>18.452.262</b>	<b>- 1.373.878</b>
		<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE ( A-B )</b>	<b>- 1.645.137</b>	<b>- 1.673.038</b>	<b>- 27.901</b>
<b>C</b>		<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	0	-	

			31/12/2014	31/12/2015	VARIAZIONE
	<b>16</b>	<i>Altri proventi finanziari</i>	0	-	
		<b>d</b> <u>Proventi diversi</u>	0	-	
		- Interessi attivi	27.801	6.968	- 20.833
		- Sconti e abbuoni	-	-	-
		<b>Totale</b>	<b>27.801</b>	<b>6.968</b>	<b>- 20.833</b>
	<b>17</b>	<i>Interessi ed altri oneri finanziari</i>	0	-	
		<b>d</b> - Interessi ed oneri diversi	141.166	143.015	1.848
		- sconti e abbuoni passivi	-	-	-
	<b>17 bis</b>	<i>Utile perdite su cambi</i>	-	-	-
		<b>Totale</b>	<b>141.166</b>	<b>143.015</b>	<b>1.848</b>
		<b>Saldo delle partite finanziarie</b>	<b>- 113.366</b>	<b>- 136.047</b>	<b>- 22.681</b>
<b>E</b>		<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>			
	<b>20</b>	Proventi	0	-	
		- riserve di arrotondamento all'euro	-	-	-
		- Sopravvenienze attive	130.352	95.132	- 35.220
		- Plusvalenze da alienazione	-	10.000	10.000
		- Altri proventi	-	-	-
		- arrotondamenti attivi	109	144	35
		<b>Totale Proventi</b>	<b>130.461</b>	<b>105.276</b>	<b>- 25.184</b>
	<b>21</b>	Oneri		-	
		- Riserve arrotondamento Unità di Euro	-	-	-
		- Sopravvenienze passive	169.520	34.081	- 135.439
		- minusvalenze patrimoniali	-	-	-
		- arrotondamenti passivi	83	79	- 4
		- Altri oneri	-	-	-
		<b>Totale</b>	<b>169.603</b>	<b>34.160</b>	<b>- 135.443</b>
		<b>SALDO PARTITE STRAORDINARIE</b>	<b>- 39.143</b>	<b>71.116</b>	<b>110.259</b>
		<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>- 1.797.645</b>	<b>- 1.737.968</b>	<b>59.677</b>
	<b>22</b>	<b>a</b> Imposte sul reddito dell'esercizio	124.947	45.552	- 79.395
		<b>c</b> Imposte anticipate e differite	- 9.544	- 17.426	- 7.882
	<b>23</b>	<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>- 1.913.048</b>	<b>- 1.766.094</b>	<b>146.954</b>
		Il Presente bilancio è vero e conforme alle scritture contabili			
		Alghero,			
		Il Presidente del Consiglio di Amministrazione			
		Dott. Carlo Luzzatti			

**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 2015**

## **IL BILANCIO DI ESERCIZIO**

### **PREMESSA**

Il presente bilancio corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è stilato conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis del Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis, primo comma c.c. e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 c.c.: questa nota integrativa, redatta ai sensi dell'art. 2427 c.c., ne costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del Codice Civile.

Il bilancio in esame 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.

Non vi sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

Ai fini della comparabilità dei saldi di bilancio, ai sensi dell'art. 2423 ter, quinto comma del Codice Civile, si è provveduto a riclassificare i saldi dell'esercizio precedente.

## **CRITERI DI REDAZIONE**

Conformemente al disposto dell'articolo 2423 bis del Codice Civile, nella redazione del bilancio si è provveduto a:

- valutare le singole voci secondo prudenza ed in previsione di una normale continuità aziendale, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato;
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale, ed indipendentemente dalla loro manifestazione finanziaria;
- comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;
- considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio;
- mantenere immutati i criteri di valutazione adottati rispetto al precedente esercizio.

## **CRITERI DI VALUTAZIONE**

I criteri utilizzati nella formulazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2015 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formulazione del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quarto comma del Codice Civile.

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. Ove applicabili sono stati, altresì, osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) integrati, ove mancanti, dagli IAS/IFRS emessi dallo IASB, al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

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 2015 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 di seguito riepilogate in formato tabellare.

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 eseguiti ex art. 17 L. 135/97 (vecchio regime concessorio). Tale posta trova capienza nel fondo iscritto nel passivo denominato "Lavori da eseguire art. 17" che esprime le eccedenze dei diritti incassati rispetto agli investimenti effettuati (c.d. gestione ex art. 17 L. 135/97) accantonate in attesa di essere reinvestite. Gli investimenti successivamente realizzati con tali risorse sono andate ad alimentare uno specifico conto appostato tra le altre immobilizzazioni immateriali e il relativo fondo a suo tempo accantonato non è stato stornato. Tale fondo viene ridotto, anno per anno, specularmente nella misura dell'ammortamento calcolato sugli investimenti (immateriali) che con tali risorse sono stati realizzati, applicando un'aliquota del 10%. Tali ammortamenti, dunque, non passano dal conto economico ma sono portati direttamente in detrazione al conto del passivo “Lavori da eseguire art. 17”.

Si specifica altresì 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, rettificati dai corrispondenti fondi di ammortamento. Il costo dei beni è comprensivo degli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione, fino al momento in cui gli stessi sono pronti per l'uso, per la quota ragionevolmente imputabile agli stessi secondo i principi statuiti dall'OIC 16. 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.

Tutti i cespiti, compresi quelli temporaneamente non utilizzati, sono stati ammortizzati: fanno eccezione quelli la cui utilità non si esaurisce, e che sono costituiti da terreni, fabbricati civili non accessori agli investimenti industriali e opere d'arte.

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%

Sono state applicate le aliquote che rispecchiano il risultato dei piani di ammortamento tecnici, confermate dalle realtà aziendali e ridotte del 50% per le acquisizioni nell'esercizio, in quanto esistono per queste ultime le condizioni previste dall'OIC 16 par. 53.

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

#### **Contributi pubblici in conto impianti e in conto esercizio**

I contributi in conto impianti erogati dallo Stato attraverso l'ENAC e dalla Regione Sardegna sono stati rilevati, in conformità con l'OIC 16 par. 80, in quanto acquisiti sostanzialmente in via definitiva.

Quelli ricevuti a fronte della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, sono stati rilevati applicando il metodo diretto e pertanto portati a riduzione delle immobilizzazioni cui si riferiscono (prevalentemente beni gratuitamente devolvibili iscritti tra le altre immobilizzazioni materiali). Ne consegue che per tali beni gli ammortamenti vengono determinati sul costo netto del cespite stesso.

Gli altri contributi in conto impianto sono stati rilevati applicando il metodo indiretto e pertanto rilevati nella voce del conto economico 'A5 altri ricavi e proventi', e rinviati per competenza agli esercizi successivi, attraverso l'iscrizione del contributo in una apposita voce dei 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 erogati in conto esercizio sono stati contabilizzati tra i componenti di reddito.

#### **IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE**

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

I crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie lo sono 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 dell'attivo circolante 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.

Per i crediti assistiti da garanzie si è tenuto conto degli effetti relativi all'escussione delle garanzie, mentre per i crediti assicurati si è tenuto conto solo della quota non coperta dall'assicurazione.

## **DISPONIBILITÀ LIQUIDE**

Le disponibilità liquide sono iscritte in base al loro valore nominale.

## **RATEI E RISCOINTI ATTIVI E PASSIVI**

Nelle voci "Ratei e riscconti 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.

I fondi per rischi rappresentano le passività connesse a situazioni esistenti alla data di bilancio, ma il cui verificarsi è solo probabile.

I fondi per oneri rappresentano passività certe, correlate a componenti negativi di reddito di competenza dell'esercizio, ma che avranno manifestazione numeraria nell'esercizio successivo.

Il processo di stima è operato e/o adeguato alla data di chiusura del bilancio sulla base dell'esperienza passata e di ogni elemento utile a disposizione.

## **FONDO PER IMPOSTE, ANCHE DIFFERITE**

Accoglie le passività per imposte probabili, derivanti da accertamenti non definitivi e contenziosi in corso, e le passività per imposte differite determinate in base alle differenze temporanee imponibili, applicando l'aliquota stimata in vigore al momento in cui si ritiene tali differenze si riverseranno.

## **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.

## **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 2015 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.

Sono esposti in calce allo Stato Patrimoniale, secondo quanto stabilito dal terzo comma dell'articolo 2424 del Codice Civile, e, ove non risultanti dallo Stato Patrimoniale, sono commentati nella presente nota integrativa, secondo quanto stabilito dall'art 2427, punto 9 del Codice Civile.

Le garanzie sono iscritte per un ammontare pari al valore della garanzia prestata o, se non determinata, alla migliore stima del rischio assunto.

Gli impegni sono rilevati al valore nominale che si desume dalla relativa documentazione.

I valori iscritti al momento della rilevazione iniziale, sono stati adeguati con riferimento alla data di redazione del bilancio.

**STATO PATRIMONIALE****ATTIVITÀ****IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a 4.677.271 euro (4.979.231 euro nel precedente esercizio).

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 informazioni maggiormente rilevanti.

**Movimentazioni intervenute nell'esercizio**

(valori in unità di euro)											
Voce di bilancio	31/12/2014			Variazioni 2015					31/12/2015		
	Costo storico	Q. amm.to pregresse	Saldo	Acquis.	Riclas.	Dism. costo	Dism. fondo	Amm. dell'anno	Costo storico	Progressivo q. amm.to	Saldo
Costi di impianto e di ampliamento	405.614	-384.380	21.234	0	0	0	0	-5.817	405.614	-390.197	<b>15.417</b>
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	1.384.040	-1.335.395	48.646	4.200	0	0	0	-24.223	1.388.240	-1.359.617	<b>28.623</b>
Diritti di brevetto industriale	349.856	-341.568	8.288	34.350	0	0	0	-9.214	384.206	-350.782	<b>33.424</b>
Concessione, licenze, marchi e diritti simili	5.099.364	-989.450	4.109.914	0	0	0	0	-126.131	5.099.364	-1.115.581	<b>3.983.783</b>
Altre immobilizzazioni immateriali	2.600.727	-2.097.089	503.638	53.653	0	0	0	-228.483	2.654.380	-2.325.573	<b>328.807</b>
Avviamento	5.300	-1.471	3.829	0	0	0	0	-294	5.300	-1.765	<b>3.535</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti	283.682	0	283.682	0	0	0	0	0	283.682	0	<b>283.682</b>
<b>Totale</b>	<b>10.128.583</b>	<b>-5.149.352</b>	<b>4.979.231</b>	<b>92.203</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-394.163</b>	<b>10.220.786</b>	<b>-5.543.515</b>	<b>4.677.271</b>

**Altre immobilizzazioni immateriali**

La voce, pari a 328.807 euro, è così composta:

Altre Immobilizzazioni immateriali			
	Saldo iniziale	Saldo finale	Variazioni
Migliorie su beni di terzi	59.310	43.832	-15.478
Software	75.956	58.528	-17.428
Manutenzioni su beni di terzi	39.024	45.790	6.766
Lavori eseguiti ex art. 17 L. 135/1997	318.730	170.037	-148.693
Diritti di servitù	10.619	10.619	0
<b>Totali</b>	<b>503.639</b>	<b>328.806</b>	<b>-174.833</b>

**Composizione dei “costi di impianto e ampliamento” e dei “costi di ricerca, sviluppo e pubblicità”**

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 3 del Codice Civile, viene esposta nei seguenti prospetti la composizione dei costi di impianto e ampliamento e dei costi di ricerca, sviluppo.

Non sono presenti costi di pubblicità capitalizzati.

## Costi di impianto e ampliamento

	Saldo iniziale	Incrementi dell'esercizio	Ammortamenti dell'esercizio	Altri decrementi	Saldo finale	Variazioni
Costo rilascio certificaz. d'aeroporto ENAC	21.234	0	5.817	0	15.417	-5.817
<b>Totali</b>	<b>21.234</b>	<b>0</b>	<b>5.817</b>	<b>0</b>	<b>15.417</b>	<b>-5.817</b>

**Composizione dei costi di ricerca e di sviluppo**

Consta di una sola voce.

## Costi di ricerca e di sviluppo

	Saldo iniziale	Incrementi dell'esercizio	Ammortamenti dell'esercizio	Altri decrementi	Saldo finale	Variazioni
Sistema monitoraggio rumore	48.645	4.200	24.223	0	28.622	-20.023
<b>Totali</b>	<b>48.645</b>	<b>4.200</b>	<b>24.223</b>	<b>0</b>	<b>28.622</b>	<b>-20.023</b>

I costi iscritti sono ragionevolmente correlati ad una utilità protratta in più esercizi, e sono ammortizzati sistematicamente in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, in ragione delle aliquote indicate più avanti nella parte dedicata ai criteri di valutazione.

**IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**

Le immobilizzazioni materiali sono pari a 6.034.049 euro (7.052.804 euro nel precedente esercizio).

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 informazioni ritenute maggiormente rilevanti.

**Movimentazioni intervenute nell'esercizio**

(valori in unità di euro)											
Voce di bilancio	31/12/2014			Variazioni 2015					31/12/2015		
	Costo storico	Fondi	Saldo	Acquis.	Riclas.	Dism. costo	Dism. fondo	Amm. dell'anno	Costo storico	Fondi	Saldo
Terreni e fabbricati	357.174	-160.433	196.742	91.280	0	0	0	-20.174	448.454	-180.607	<b>267.848</b>
Impianti e macchinario	3.457.176	-3.180.309	276.867	55.884	0	0	0	-80.420	3.513.060	-3.260.730	<b>252.330</b>
Attrezzature industriali e commerciali	3.792.120	-3.407.553	384.567	62.906	0	-191.083	191.083	-147.102	3.663.943	-3.363.572	<b>300.371</b>
Altri beni	1.506.113	-1.200.738	305.375	31.451	0	0	0	-83.928	1.537.564	-1.284.665	<b>252.898</b>
Altri beni- gratuitamente devolvibili	5.985.511	-2.813.870	3.171.641	117.947	1.598.203	0	0	-298.098	7.701.660	-3.111.968	<b>4.589.693</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.717.613	0	2.717.613	-748.501	-1.598.203	0	0	0	370.909	0	<b>370.909</b>
<b>Totale</b>	<b>17.815.707</b>	<b>-10.762.903</b>	<b>7.052.804</b>	<b>-389.034</b>	<b>0</b>	<b>-191.083</b>	<b>191.083</b>	<b>-629.722</b>	<b>17.235.590</b>	<b>-11.201.542</b>	<b>6.034.049</b>

**Composizione della voce "Altri beni"**

La voce, pari a 4.842.590 euro, è così composta:

Altri beni			
	Saldo iniziale	Saldo finale	Variazione
Mobili e macchine ordinarie ufficio	18.954	14.102	-4.852
Macchine d'ufficio elettroniche	50.441	46.844	-3.597
Autovetture	1.809	1.148	-661
Automezzi	14.649	13.810	-839
Impianti per spazi pubblicitari	124.620	101.949	-22.671
Altro	71.968	60.473	-11.495
Beni gratuitamente devolvibili e relative migliorie capitalizzate	3.194.574	4.604.264	1.409.690
<b>Totali</b>	<b>3.477.016</b>	<b>4.842.590</b>	<b>1.365.574</b>

**Operazioni di locazione finanziaria**

Nella tabella successiva si riportano le informazioni concernenti le operazioni di locazione finanziaria, ai sensi dell'art. 2427, punto 22 del Codice Civile:

Valore attuale delle rate non scadute	119.717
Interessi passivi di competenza dell'esercizio	5.953
Valore netto dei leasing qualora fossero stati considerati immobilizzazioni	155.453
- di cui valore lordo beni	222.075
- di cui valore dell'ammortamento esercizio	44.415
- di cui valore fondo ammortamento	66.621
- di cui rettifiche di valore	0
- di cui riprese di valore	0
Minor valore complessivo dei beni riscattati	0

## IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

### Immobilizzazioni finanziarie – Partecipazioni, altri titoli e azioni proprie

Le partecipazioni comprese nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a 5.971 euro (4.500 euro nel precedente esercizio).

Si riferiscono alla partecipazione della Società a società consortili in quota minoritaria.

Di seguito la composizione ed i movimenti delle singole voci:

Partecipazioni			
	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Azioni proprie
<b>Valore di inizio esercizio</b>			
Costo	4.500	4.500	0
Valore di bilancio	4.500	4.500	0
<b>Variazioni nell'esercizio</b>			
Incrementi per acquisizioni	1.471	1.471	0
Totale variazioni	1.471	1.471	0
<b>Valore di fine esercizio</b>			
Costo	5.971	5.971	0
Rivalutazioni	0	0	0
Svalutazioni	0	0	0
Valore di bilancio	5.971	5.971	0

### Immobilizzazioni finanziarie - Crediti

I crediti compresi nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a 821.760 euro (2.059.272 euro nel precedente esercizio). Sono tutti nei confronti di soggetti nazionali.

Si riferiscono al deposito cauzionale del 10% dei diritti APT versati all'ENAC negli anni in cui era in vigore la concessione precaria ex art. 17 L. 135/1997.

Nell'esercizio in esame si è proceduto all'adeguamento del valore iscritto tra le cauzioni i cui versamenti corrispondevano a reali flussi finanziari erogati dalle casse Sogeaal (modalità in vigore fino al gennaio 2003).

Successivamente a tale data, la cauzione in argomento, doveva essere contabilizzata portandola a decurtazione dei diritti – modalità non adottata per razionalità di rappresentazione – e, pertanto, nell'esercizio in corso, stante la definizione – a consuntivo – del lecito e legittimo utilizzo della gestione ex art. 17, si è proceduto all'adeguamento dei conti correlati:

- Crediti per cauzione 10% diritti APT
- Fondo per lavori da eseguire art.17.

Di seguito la composizione ed i movimenti delle singole voci:

Crediti immobilizzati								
	Importo nominale iniziale	Fondo svalutazione iniziale	Valore netto iniziale	Altri movimenti incrementi/ (decrementi)	Tot.incrementi (decrementi) esercizio	Importo nominale finale	Fondo svalutazione finale	Valore Netto (di Bilancio)
Depositi cauzionali in denaro esigibili oltre esercizio successivo	2.059.272		2.059.272	-1.237.512	-1.237.512	821.760		821.760

### Elenco delle partecipazioni in imprese controllate

Ai sensi dell'art. 2427, punto 5 del Codice Civile, si precisa che non si possiedono partecipazioni in imprese controllate.

### Partecipazioni in imprese comportanti responsabilità illimitata

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2361, comma 2 del Codice Civile, si precisa che non si possiedono partecipazioni comportanti la responsabilità illimitata nella società.

### Elenco delle partecipazioni in imprese collegate

Ai sensi dell'art. 2427, punto 5 del Codice Civile, si precisa che non si possiedono partecipazioni in imprese collegate.

### Crediti immobilizzati - Operazioni con retrocessione a termine

Non vi sono crediti immobilizzati derivanti da operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine, ai sensi dell'art. 2427, punto 6-ter del Codice Civile

## ATTIVO CIRCOLANTE

### RIMANENZE

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a 111.355 euro (99.562 euro nel precedente esercizio). Si riferiscono a merci, materiali di consumo e cancelleria. Esse mostrano un incremento di 11.793 euro rispetto al saldo della chiusura del precedente esercizio.

### CREDITI

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a 6.376.880 euro (15.522.681 euro nel precedente esercizio).

Non risultano crediti di durata residua superiore ai cinque anni.

Di seguito, in formato tabellare, la loro composizione:

	Valore nominale	Fondo svalutazione	Valore netto
Verso Clienti - esigibili entro l'esercizio successivo	7.417.042	1.434.046	5.982.996
Tributari - esigibili entro l'esercizio successivo	197.311	0	197.311
Verso Altri - esigibili entro l'esercizio successivo	196.573	0	196.573
<b>Totali</b>	<b>7.810.926</b>	<b>1.434.046</b>	<b>6.376.881</b>

nonché il dettaglio delle variazioni intervenute nei crediti e i dati relativi alla suddivisione degli stessi per scadenza, anche ai sensi dell'art. 2427, punto 6 del Codice Civile:

	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Valore di inizio esercizio	13.516.396	738.684	1.267.601	15.522.681
Variazione nell'esercizio	-7.533.399	-541.372	-1.071.028	-9.145.800
Valore di fine esercizio	5.982.996	197.311	196.573	6.376.881
Quota scadente entro l'esercizio	5.982.996	197.311	196.573	6.376.881
Quota scadente oltre l'esercizio	0	0	0	0
Di cui di durata residua superiore a 5 anni	0	0	0	0

#### **Crediti iscritti nell'attivo circolante - Operazioni con retrocessione a termine**

Non sono presenti crediti iscritti nell'attivo circolante derivanti da operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine, ai sensi dell'art. 2427, punto 6-ter del Codice Civile.

#### **Dettaglio della composizione dei crediti iscritti nell'attivo circolante**

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 5.982.996 euro, che presentano una flessione pari a 7.533.399 euro rispetto al 31/12/2014.

Tale voce rappresenta i crediti corrispondenti al loro valore nominale al netto della svalutazione di 1.434.046 euro relativa al saldo del fondo svalutazione crediti; di seguito si evidenziano i movimenti del fondo svalutazione crediti nel corso dell'anno 2015:

MOVIMENTI DEL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	
SALDO AL 31/12/2014	1.486.581
UTILIZZI DELL'ANNO	210.216
IMPUTAZIONE ACCANTONAMENTO AL 31/12/2015	157.681
<b>SALDO AL 31/12/2015</b>	<b>1.434.046</b>

Nel corso dell'esercizio in esame si è ritenuto opportuno procedere con accantonamenti pari a 157.681 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 197.311 euro rispetto a 738.684 euro al 31/12/2014.

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.

	2014	2015
Erario c/Iva	121.943	40.283
Erario c/ritenute su interessi attivi	1.442	0
erario c/ritenute d'acconto	361.194	0
Credito per rimborso Iva	3.838	3.838
Crediti da Unico - Irap -	115.034	79.395
Crediti da Unico - Ires -	86.696	44.246
Crediti Vari	11.142	0
Crediti fiscali D.L. 66/14	37.185	29.549
<b>Totale</b>	<b>738.684</b>	<b>197.311</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 2014 ammontava ad euro 361.194 euro, è stato utilizzato in compensazione per il versamento di imposte e contributi.

Crediti verso altri iscritti per un valore di 196.573 euro. Definita l'annosa questione del residuo contributo 2007 (per l'importo di 1.080.000 euro) incassato – per effetto di decreto ingiuntivo – nel mese di marzo 2015, subiscono una flessione di 1.071.028 euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente. Sono composti prevalentemente dalla quota di contributo 2013 totalmente erogato dalla

RAS verso la Sfirs ma non ancora incassato (167.661 euro) al 31/12/2015 per mancanza di fondi da parte di Sfirs.

La specifica è la seguente:

CREDITI DIVERSI	
	<b>2015</b>
Credito vs/sfirs per residuo contributo 2013	167.661
partite minori	1.590
<b>Totale</b>	<b>169.251</b>

## DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a 3.479.211 euro (36.630 euro nel precedente esercizio).

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 3.459.221 euro;
- quanto al denaro e ai valori in cassa, dai fondi liquidi giacenti al 31/12/2015 presso la cassa sociale, ed ammontano a 19.989 euro.

## RATEI E RISCOINTI ATTIVI

I ratei e risconti attivi sono pari a 208.546 euro (156.331 euro nel precedente esercizio), come meglio specificato nel seguente dettaglio:

	Ratei attivi	Altri risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	1.490	154.840	156.331
Variazione nell'esercizio	31.750	20.466	52.216
Valore di fine esercizio	33.240	175.306	208.546

### Composizione dei ratei attivi:

Ratei attivi	
	Importo
Ricavi da subconcessioni	15.483
Royalty attività commerciali	191
Vendita spazi pubblicitari	14.967
Ricavi da subconcessioni di beni ad uso esclusivo	2.599

**Composizione dei risconti attivi:**

<b>Risconti attivi</b>	
	<b>Importo</b>
Canoni leasing de-icing	25.780
Interessi dilazione pagamento	29.663
Canone assistenza hardware	7.038
Assicurazioni	72.953
Risconti attivi pluriennali div.per.	34.907
Altri	4.965

**Oneri finanziari capitalizzati**

Nell'esercizio non vi sono stati oneri finanziari imputati ai valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, ai sensi dell'art. 2427, punto 8 del Codice Civile.

**PASSIVITÀ****Patrimonio Netto**

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a -1.268.674 euro (497.420 euro nel precedente esercizio).

**Capitale sociale**

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

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

Si ricorda che l'Assemblea straordinaria in data 17 dicembre 2014 ha deliberato l'aumento del capitale sociale sino a 7.754.000 attraverso l'emissione di n. 1.104.878 nuove azioni del valore nominale di € 5,00 ciascuna. Nell'ambito della stessa Assemblea i soci hanno rinunciato al diritto di sottoscrizione, offrendo le azioni di nuova emissione alla sottoscrizione di terzi soggetti selezionati mediante procedura ad evidenza pubblica, secondo la deliberazione del Consiglio di Amministrazione adottata in coerenza con gli indirizzi impartiti dalla Delibera di Giunta della Regione Autonoma della Sardegna in data 16 dicembre 2014, n. 50/26.

Nel momento in cui si redige la presente nota, la procedura per la sottoscrizione del deliberato aumento di capitale sociale non è ancora pervenuta a conclusione. A tale riguardo, con particolare riferimento

alle prospettive di sviluppo e ai fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, si rimanda alla relazione sulla gestione.

Nell'Assemblea straordinaria in data 31 luglio 2015, con riferimento alle perdite subite dalla Società e agli adempimenti necessari ai sensi dell'art. 2446 del codice civile – avendo esse superato il terzo del capitale sociale ma senza intaccarlo nel minimo di legge – è stato deliberato di rinviarle a nuovo.

Si evidenzia, come le ulteriori perdite maturate nel corso dell'esercizio 2015 abbiano determinato la riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale. Ciò, insieme al fatto che le perdite hanno superato il terzo del capitale sociale, determina la necessità di adottare i provvedimenti di cui all'art. 2447 del codice civile, come meglio evidenziato nella Relazione sulla Gestione cui si rimanda per le proposte.

Nei prospetti riportati nelle pagine seguenti, viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio, e nell'esercizio precedente, dalle singole poste che compongono il Patrimonio Netto.

**Prospetto movimentazioni del patrimonio netto**

PROSPETTO MOVIMENTAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO							
NATURA DESCRIZIONE	Capitale	Riserva legale	Altre riserve			Risultato dell'esercizio	perdite pregresse o distribuzione dividendi
			da contrib.	da rivalutazione	altre riserve		
<b>All'inizio dell'esercizio precedente</b>	<b>7.754.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.867.771</b>	<b>-1.475.762</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio :							
- attribuzione di dividendi							
- altre destinazioni						3.867.771	-3.867.771
Altre variazioni :							
Copertura perdite pregresse					180.856		5.343.533
Abbattimento capitale sociale	-5.524.390	2					
Ripristino capitale sociale							
Risultato dell'esercizio corrente						-1.913.048	
<b>Alla chiusura del precedente esercizio</b>	<b>2.229.610</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>180.856</b>	<b>-1.913.048</b>	<b>0</b>
Destinazione del risultato dell'esercizio :							
- attribuzione di dividendi							
- altre destinazioni						1.913.048	-1.913.048
Altre variazioni :							
Copertura perdite pregresse							
Abbattimento capitale sociale							
Ripristino capitale sociale							
Risultato dell'esercizio corrente						-1.766.094	
<b>Alla chiusura del corrente esercizio</b>	<b>2.229.610</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>180.856</b>	<b>-1.766.094</b>	<b>-1.913.048</b>

Le “altre riserve” si riferiscono per intero alla riserva in conto copertura perdite in formazione costituita, come da delibera di Assemblea Straordinaria del 17 dicembre 2014, destinando parte della riduzione del capitale sociale.

**Prospetto della disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto**

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 7-bis del Codice Civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono evidenziate nella tabella di seguito.

**PROSPETTO RIGUARDANTE ORIGINE, UTILIZZABILITA', DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONE EFFETTUTA IN ESERCIZI PRECEDENTI AL 31 DICEMBRE 2015 ( in unità di Euro)**

NATURA - DESCRIZIONE	Importo	Natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
					Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale sociale	2.229.610	1	B	2.229.610	5.343.533	
<b>Riserve di capitale :</b>						
Versamenti in conto aumento di capitale						
Riserve di rivalutazione						
Contributi in c/capitale						
Altre riserve	180.855	1	B	180.855		
<b>Riserve di utili :</b>						
Riserva legale						
Riserva straordinaria						
Utili portati a nuovo						
<b>TOTALE AL 31/12/2015</b>	<b>2.410.465</b>			<b>2.410.465</b>		
Quota non distribuibile				2.410.465		
Residua quota distribuibile						
A : per aumento di capitale	B : per copertura perdite		C : per distribuzione ai soci			

1: capitale

2: utili

Con riguardo alla possibilità di utilizzazione del capitale sociale per la copertura delle perdite, si specifica che ciò è possibile solo nei casi e secondo le modalità previste dalla legge (artt. 2446 e 2447 del Codice Civile).

## FONDI RISCHI E ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi 6.222.047 euro (7.030.718 euro nel precedente esercizio).

Di seguito, la composizione ed i movimenti delle singole voci:

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	158.767	6.871.951	7.030.718
Variazioni nell'esercizio			
Accantonamento nell'esercizio	134.037	1.229.861	1.363.898
Utilizzo nell'esercizio	18.371	2.154.198	2.172.569
Altre variazioni	0	0	0
Totale variazioni	115.666	-924.337	-808.671
Valore di fine esercizio	274.433	5.947.614	6.222.047

Si noti che nell'esercizio si è proceduto a riclassificare il "Fondo per rischi specifici" per Euro 258.092 - ove sono confluiti gli accantonamenti a fronte di contenziosi tributari in corso - nella voce B2 del passivo. Nell'esercizio precedente tale fondo, pari a Euro 125.000, era confluito nella voce B3 del passivo. Ai fini della comparabilità tale riclassificazione ha investito anche il saldo dell'esercizio precedente.

Le principali riguardano:

- 12.095 euro per imposte differite;
- 262.338 euro per imposte in contestazione;
- 605.178 euro per lavori da eseguire ex Art. 17 che rappresentano l'impegno della Società ad eseguire lavori e migliorie sulle strutture aeroportuali. Come già specificato nella sezione relativa alle immobilizzazioni finanziarie, nell'esercizio in esame si è proceduto alla giusta imputazione dei conti correlati alla gestione ex art. 17;
- 5.342.436 euro 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 392.243 euro per effetto delle complessive movimentazioni. Di seguito le più rilevanti.

### **Accantonamenti**

Anche nell'esercizio in esame si è proceduto ad effettuare congrui accantonamenti in ragione dei contenziosi di lavoro ancora pendenti a fronte dei quali sono stati accantonati 927.946 euro.

Inoltre, degno di nota risulta l'accantonamento al Fondo antincendio, di importo pari a 301.915 euro. Come nel precedente esercizio, in via prudenziale, in attesa di ulteriori sviluppi sulla vicenda meglio descritta in relazione sulla gestione, si è dato corso all'accantonamento relativo al 2015.

### **Utilizzi**

Utilizzo fondi precedentemente accantonati:

- per complessivi 668.819 euro per la definizione di alcune cause di lavoro;
- per 176.955 euro per effetto della positiva definizione di alcune cause pendenti.

Con riferimento ai fondi iscritti a fronte dei rischi di natura fiscale, connessi ad accertamenti o contenziosi in corso, essi risultavano in parte già accantonati nell'esercizio precedente, in ragione, da ultimo, degli avvisi di accertamento pervenuti alla Società riguardanti i periodi d'imposta 2007, 2008 e 2009, con rilievi e contestazioni riferiti a tematiche IRES, IRAP ed IVA.

Avverso tali avvisi di accertamento pende oggi un ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Sassari.

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; in tema di IRAP, invece, l'impatto è rappresentato nel fondo rischi stanziato).

Nell'esercizio è pervenuto un ulteriore avviso di accertamento per l'annualità 2010, collegato ancora una volta alla citata attività ispettiva condotta dall'Amministrazione Finanziaria.

Con riferimento alle tematiche IRES e IRAP contestate con l'ultimo avviso di accertamento, si evidenzia che, in base alle risultanze del PVC, negli anni precedenti era già stato accantonato un fondo a copertura dei rischi di soccombenza.

Alla luce di tale ultimo accertamento si è ritenuto opportuno adeguare il fondo stanziato per tener conto del rischio di soccombenza collegato alle sanzioni per IVA legate alla vicenda di manutenzione del verde, considerando, per coerenza, anche quelle irrogate con il precedente avviso di accertamento emesso per il 2009. L'ulteriore ammontare stanziato nell'esercizio è stato pari a 134.037 euro.

Per quanto attiene le contestazioni riguardanti il trattamento ai fini IVA dei contributi erogati dalla Regione Sardegna, si continua a ritenere che la posizione assunta dall'Agenzia delle Entrate possa essere oggetto di censura da parte dei Giudici Tributarî, proprio in considerazione di differente posizione formulata dalla stessa Amministrazione Finanziaria su analoga fattispecie; pertanto, anche quest'anno si è valutato che non ricorrano i presupposti per l'iscrizione di un accantonamento per rischi di natura fiscale in considerazione della possibilità oggettivamente remota di incorrere in detto rischio.

Per quanto concerne le informazioni relative alle movimentazioni del "Fondo per imposte differite", si rimanda alla sezione "Imposte sul reddito d'esercizio, correnti differite e anticipate".

## **FONDO TRATTAMENTO FINE RAPPORTO**

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi 879.481 euro (921.899 euro nel precedente esercizio).

Esso è stato determinato a livello individuale e tiene conto di tutte le componenti non occasionali della retribuzione. 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 decremento pari ad 42.418 euro rispetto all'esercizio precedente.

Di seguito, la composizione ed i movimenti delle singole voci:

Saldo al 31/12/14	921.899
Variazioni per anticipi o dimissioni	-88.162
<b>Quota di competenza dell'anno</b>	<b>464.557</b>
Saldo TFR	1.298.295
di cui a fondi pensione	-265.524
<b>di cui a fondo tesoreria INPS</b>	<b>-153.289</b>
Netto TFR in azienda	879.481

## DEBITI

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi 15.677.665 euro (21.186.051 euro nel precedente esercizio); non risultano iscritti debiti di durata superiore ai cinque anni.

Si precisa che nell'esercizio non sono stati scorporati interessi passivi dal costo dei beni e dei servizi.

Di seguito, la composizione delle singole voci:

	Saldo iniziale	Saldo finale	Variazione
Debiti verso banche	2.056.215	0	-2.056.215
Debiti verso altri finanziatori	431.695	2.778.291	2.346.596
Debiti verso fornitori	6.311.869	2.497.694	-3.814.175
Debiti tributari	176.919	233.952	57.033
Debiti vs.istituti di previdenza e sicurezza sociale	562.788	991.285	428.497
Altri debiti	11.646.563	9.176.443	-2.470.120
<b>Totali</b>	<b>21.186.051</b>	<b>15.677.665</b>	<b>-5.508.386</b>

In particolare:

- Debiti verso banche: non risultano debiti iscritti al 31.12.2015. Rispetto all'esercizio precedente subiscono un decremento di 2.056.215 euro;
- Debiti verso altri finanziatori, iscritti per 2.778.291 euro, si riferiscono all'anticipazione ricevuta sul finanziamento FSC 2007/2013 Delibera CIPE 62/2011. Gli importi del finanziamento sono erogati, per ciascun intervento, secondo la modulistica prevista dalla Deliberazione Regionale 38/24 del 6/08/2009; quest'ultima prevede inoltre che il finanziamento termini alla verifica degli adempimenti compiuti, verificata la completa documentazione attestante i collaudi finali ed il completamento delle opere nonché la dichiarazione da parte del Beneficiario di compiuta attuazione degli interventi oggetto del finanziamento. A partire da tale momento cadrà il

vincolo di restituzione delle somme erogate che saranno da considerarsi a tutti gli effetti assunte a titolo di contributo in conto investimenti;

- Debiti verso fornitori iscritti per un valore di 2.497.694 euro, prevalentemente nazionali o facenti parte dell'Unione Europea;
- Debiti tributari complessivamente pari a 233.952 euro, di seguito dettagliati:

	2014	2015	VARIAZIONE
Debiti tributari Irap	7.711	0	-7.711
Ritenute d'acconto lavoro autonomi	3.947	7.578	3.633
Ritenute d'acconto lavoro dipendente	139.005	200.564	61.559
Ritenute d'acconto amministratori e coll	9.085	9.036	-49
Debiti tributari Enti locali	14.700	14.700	0
Erario c/irpef 1012	144	1.298	1.154
Imposta sostitutiva su tfr	0	618	618
Erario c/irpef 1053	1.928	0	-1.928
<b>Totale</b>	<b>176.919</b>	<b>233.952</b>	<b>57.033</b>

- Debiti verso istituti previdenziali e di sicurezza sociale, complessivamente pari a 991.285 euro, di cui 117.102 euro esigibili oltre l'esercizio successivo, di seguito dettagliati:

	2014	2015
Debiti Inail	0	5.465
Debiti Inps	328.454	335.321
Debiti Inps c/lavoratori autonomi	5.408	5.777
Debiti verso fondi pensione	70.347	46.300
Debiti vs/Previndai	5.240	5.283
Debiti vs/Fasi Open	0	7.630
Debito per rateizzazione Inps	153.340	585.510
<b>Totale</b>	<b>562.788</b>	<b>991.285</b>

Nell'esercizio in esame si è provveduto a riclassificare in tale voce il debito verso INPS rateizzato per Euro 585.510. Nell'esercizio precedente tale debito, pari a Euro 153.340, era confluito nella voce B14- "Altri debiti". Ai fini della comparabilità tale riclassificazione ha investito anche il saldo dell'esercizio precedente.

- Altri debiti, complessivamente pari a 9.176.443 euro, si riferiscono a:

	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Debiti vs. compagnie aeree e acconti da clienti	151.848	107.739
Debiti diversi	198.955	180.373
Debito verso collegio sindacale	61.061	29.675
Erario c/o addizionale su diritti pax	9.542.938	7.711.142
Debiti vs. dipendenti	1.156.669	852.860
Debiti per canone di concessione e cauzione	187.588	119.117
Debiti per note competenze da liquidare	347.504	175.537
<b>Totale</b>	<b>11.646.563</b>	<b>9.176.443</b>

Si rinvia a quanto anzi detto per i debiti verso istituti previdenziali in ordine alle riclassificazioni effettuate.

Il debito per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri (L.350/03) è costituito, quanto a euro migliaia 1.781.845, dall'importo addebitato alle compagnie a tale titolo ma non ancora incassato al 31 dicembre 2015 e, quanto a euro migliaia 5.929.297, dal debito per le addizionali incassate e non ancora versate.

#### **Debiti - Operazioni con retrocessione a termine**

Non sono iscritti debiti derivanti da operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine, ai sensi dell'art. 2427, punto 6-ter del Codice Civile.

#### **Finanziamenti effettuati dai soci**

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti i finanziamenti effettuati dai soci della società, ai sensi dell'art. 2427, punto 19-bis del Codice Civile.

La Società ha ottenuto finanziamenti dal Socio Regione Autonoma della Sardegna in forza della Delibera Regionale n. 51/1 del 20/12/2014 "Programmazione FSC 2007/2013. Riprogrammazione delle risorse residue riassegnate a valersi sulla Deliberazione CIPE N. 21 DEL 30/06/2014", dalla stessa in parte erogati ai sensi dell'art. 6 della L.R. 5/2007.

Tali erogazioni sono destinate a trasformarsi in contributo senza vincolo di restituzione una volta che saranno verificati gli adempimenti posti a carico dalla legge, la documentazione attestante i collaudi finali e il completamento delle opere, nonché la dichiarazione da parte del Società beneficiaria di compiuta attuazione degli interventi oggetto del finanziamento.

Si tratta quindi di finanziamenti che la Regione Sardegna ha posto in essere non nella sua qualità di Socio quanto piuttosto nella sua qualità di Ente Istituzionale preposto all'erogazione di risorse in forza di leggi Comunitarie e Nazionali.

Al 31/12/2015 tali finanziamenti ammontavano a 2.778.291 euro.

## RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi 204.524 euro (274.923 euro nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono di seguito rappresentati:

	Ratei passivi	Altri risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	10.892	264.031	274.923
Variazione nell'esercizio	10.378	-80.777	-70.399
Valore di fine esercizio	21.270	183.254	204.524

### Composizione dei ratei passivi

Ratei passivi	
	Importo
Noleggio autovetture	841
Consulenze tecniche	5.250
Costi di co-marketing	14.967
Manutenzioni ordinarie impianti	212
<b>Totali</b>	<b>21.270</b>

### Composizione dei risconti passivi

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 176.923 euro sono riferiti principalmente a quote di ricavo per royalty, vendita spazi pubblicitari e affitti attivi riferiti alle sub-concessioni.

Risconti passivi	
	Importo
Proventi pubblicitari	151.279
Proventi da subconcessioni	17.879
Affitti attivi	7.764
Contributi in conto impianto	6.332
<b>Totali</b>	<b>183.254</b>

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

La Società ha rilasciato garanzie fideiussorie all'ENAC per un valore di 203.947 euro a fronte degli impegni assunti con la convenzione a suo tempo sottoscritta con detto Ente..

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

Tra i conti d'ordine appaiono anche gli impegni assunti per il pagamento delle rate di leasing a scadere per 129.079 euro.

**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 2015.

**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.

**Ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività**

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 10 del Codice Civile viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per categorie di attività

	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Assistenza handling	5.519.166	4.580.167
Ricavi accessori al traffico aereo	258.461	89.821
Attività di biglietteria	70.120	58.739
Parcheggio a pagamento	840.592	839.392
Servizi dei controlli di sicurezza	3.081.039	3.160.643
Ricavi da sub-concessioni	70.331	97.747
Beni ad uso esclusivo	257.184	230.841
Ricavi da pubblicità	489.848	584.638
Royalty attività commerciali	787.198	893.928
Ricavi autonoleggi	790.130	962.291
Ricavi servizi diversi	31.199	21.857
Ricavi da addebito spese	9.290	6.496
Diritti Aeroportuali	4.077.225	4.095.429
Servizi gestore	560.829	611.524
<b>Totale</b>	<b>16.842.611</b>	<b>16.233.511</b>

La contrazione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni risulta in linea con la riduzione dei movimenti registrata nell'annualità in esame. Per l'analisi di dettaglio si rimanda alla relativa sezione in Relazione sulla Gestione.

**Altre voci del valore della produzione****Altri ricavi e proventi**

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi 545.713 euro (1.338.394 euro nel precedente esercizio).

Nell'esercizio 2015 si è proceduto a riclassificare le insussistenze attive aventi natura ordinaria, pari a Euro 509.018 nella voce A5 del conto economico. Nell'esercizio precedente tali ricavi, pari a Euro 400.745, erano confluiti tra i proventi straordinari alla voce E20. Ai fini della comparabilità tale riclassificazione ha investito anche il saldo dell'esercizio precedente.

Anche nell'annualità in esame non si è usufruito di contributi in conto esercizio, stante l'assenza di politiche di incentivazione.

La composizione delle singole voci è così costituita:

	2014	2015
Sopravvenienze e insussistenze attive ordinarie	1.244.055	509.018
Altri ricavi e proventi	43.578	18.979
Contributi In Conto Impianti	35.661	17.716
Contributi In Conto Esercizio	15.100	0
<b>Totale</b>	<b>1.338.394</b>	<b>545.713</b>

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

I relativi costi sono così ripartiti:

	2014	2015
Cancelleria e stampati	28.555	25.598
Carburanti e lubrificanti	118.170	82.888
Materiali di consumo	163.296	140.521
<b>Totale</b>	<b>310.021</b>	<b>249.007</b>

Subiscono una flessione pari a 61.014 euro.

**PER SERVIZI**

I costi per servizi totali subiscono una flessione di 501.578 euro, sostanzialmente dovuta alle politiche di riduzione della spesa, anche in ragione del perdurare della difficile situazione economico/finanziaria.

I relativi costi sono così ripartiti:

	2014	2015
Servizi diversi	894.439	1.283.748
Utenze	800.399	813.924
Consulenze tecniche e gestionali	1.287.360	456.081
Pulizia spazi e smaltimento rifiuti	343.432	273.953
Manutenzioni/ riparazioni e spese contrattuali diverse	1.440.848	1.424.814
Assicurazioni industriali, generali	173.612	149.723
Spese varie per il personale	303.347	349.752
Altro	216.487	206.351
<b>Totale</b>	<b>5.459.924</b>	<b>4.958.346</b>

**PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI**

I relativi costi sono così ripartiti:

	2014	2015
Canoni aeroportuali	270.775	279.390
Noleggi e locazioni	372.368	218.579
<b>Totale</b>	<b>643.143</b>	<b>497.969</b>

**PER IL PERSONALE**

Il costo del lavoro è stato di 10.054.760 euro (9.719.061 euro nel 2014) con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 335.699 euro.

Il numero dei dipendenti al termine dell'esercizio e quello degli esercizi precedenti, ripartito per categoria, è riportato nella tabella seguente.

	Esercizio 2010	Esercizio 2011	Esercizio 2012	Esercizio 2013	Esercizio 2014	Esercizio 2015
<b>tabella A</b>						
<b>Dirigenti</b>	1	1	1	1	1	1
<b>Quadri</b>	8	11	11	11	11	12
<b>Impiegati</b>	99	99	117	118	120	122
<b>Security</b>	33	40	41	44	44	42
<b>Operai</b>	76	73	88	86	86	83
<b>totale A</b>	<b>217</b>	<b>224</b>	<b>258</b>	<b>260</b>	<b>262</b>	<b>260</b>
<b>tabella B</b>						
<b>tempo determinato</b>						
<b>Impiegati</b>	3	13	1	1	2	
<b>Security</b>	10	9			1	1
<b>Operai</b>	1	5			1	
<b>totale B</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>totale A+B</b>	<b>231</b>	<b>250</b>	<b>259</b>	<b>261</b>	<b>266</b>	<b>261</b>

## AMMORTAMENTI

La voce accoglie le quote di ammortamento dell'esercizio.

## SVALUTAZIONE CREDITI

La voce pari a 157.681 euro riguarda la svalutazione dei crediti ritenuti di dubbia esigibilità.

## 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 31/12/2015, una variazione pari a 11.794 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 2015.

In detta voce è stato ricompreso lo stanziamento per il contributo al fondo servizio antincendio.

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:

	2014	2015
Quote associative	41.593	38.866
Altro	207.435	249.822
Tasse bolli e bollati	7.686	18.514
<b>Totale</b>	<b>256.714</b>	<b>307.202</b>

Le principali voci incluse nelle voce “altro” sono sostanzialmente composte da imposte e tasse comunali e per pubblicità per 162.256 migliaia di euro, e da costi per la partecipazione a convegni e corsi di aggiornamento del personale dipendente per 44.771 euro.

### **PROVENTI E ONERI FINANZIARI**

I proventi finanziari, complessivamente pari a 6.968 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 143.015 euro, sono prevalentemente costituiti da interessi passivi su debiti verso istituti bancari (105.452 euro) per gli affidamenti e finanziamenti concessi, e dagli interessi di mora nonché di dilazione pagamento verso altri (37.563 euro).

### **PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**

La voce “proventi straordinari”, iscritta per un importo complessivo di 105.276 euro, è rappresentata essenzialmente da sopravvenienze attive che, per 62.500 euro corrispondono alle somme derivanti dall’applicazione – ad alcune compagnie aeree - di penalità contrattuali per il mancato raggiungimento degli obiettivi; cui si aggiunge la rilevazione di alcuni ricavi di competenza del precedente esercizio non noti alla data di chiusura dello stesso (32.632 euro).

Comprendono anche plusvalenze da alienazione per 10.000 euro.

Si rinvia a quanto anzi detto per gli altri ricavi e proventi della gestione ordinaria in ordine alle riclassificazioni effettuate.

La voce “oneri straordinari”, iscritta per 34.160 euro, è composta prevalentemente da sopravvenienze passive derivanti dalla rilevazioni di alcuni costi di competenza del precedente esercizio non noti alla data di chiusura dello stesso.

### **IMPOSTE SUL REDDITO DI ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE**

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	Imposte correnti	Imposte differite	Imposte anticipate
<b>IRES</b>		-17.426	0
<b>IRAP</b>	45.552		0
<b>Totali</b>	<b>45.552</b>	<b>-17.426</b>	<b>0</b>

Pur in presenza di una perdita civilistica registrata alla data del 31 dicembre 2015, 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 45.552 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 17.426 euro. Nell'esercizio non sono stati effettuati ulteriori 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.

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. Le variazioni intervenute nelle imposte differite, distinte per categoria di bene ammortizzabile il cui maggior valore civilistico rispetto a quello fiscale le ha generate, sono di seguito riportate:

<b>IMPOSTE DIFFERITE</b>				
	saldo al	Adeguamento	Variazione	saldo al
	31/12/14	saldo iniziale	intervenuta	31/12/15
<b>Categoria bene</b>				
Costruzioni leggere	2.337	0	-814	1.523
Impianti e macchinari	0	4.968	-2601	2.367
Altri beni materiali	27.184	481	-19.460	8.205
Allineamento fondo	0		0	0
<b>Totale</b>	<b>29.521</b>	<b>5.449</b>	<b>-22.875</b>	<b>12.095</b>

Nel calcolo delle imposte differite si è tenuto conto della variazione dell'aliquota IRES che interverrà a partire dall'esercizio 2017.

Le differenze temporanee imponibili residue a fine esercizio ammontano a 46.821 euro (127.166 euro a inizio esercizio). La riduzione di 80.345 euro è riconducibile, come detto, alla quota degli ammortamenti civilistici calcolati nell'esercizio eccedente quelli fiscalmente deducibili.

La tabella che segue riepiloga l'origine, l'entità e le variazioni intervenute nelle differenze temporanee imponibili e il calcolo delle imposte differite al 31/12/2015.

	Differenze temporanee imponibili al 01/01/2015	Riassorbimento 2015	Differenze temporanee imponibili al 31/12/2015	Previsione riassorbimento 2016	A) Ires differita 27,5% su prev. riassorb. 2016	Previsione riassorbimento anni successivi al 2016	B) Ires differita 24,00% su prev. riassorb. successiva al 2016	A)+B) Totale imposte differite
COSTRUZIONI LEGGERE	8.499	2.960	5.539	5.539	1.523	-	-	1.523
IMPIANTI E MACCHINARI	18.065	9.454	8.611	8.581	2.360	30	7	2.367
ALTRI BENI	100.602	67.931	32.671	10.402	2.861	22.269	5.344	8.205
<b>TOTALE</b>	<b>127.166</b>	<b>80.345</b>	<b>46.821</b>	<b>24.523</b>	<b>6.744</b>	<b>22.298</b>	<b>5.352</b>	<b>12.095</b>

### Dati sull'occupazione

Nel 2015 sono stati occupati mediamente 242 dipendenti, di seguito la tabella riepilogativa distinta per categoria:

2015	
FTE PER CATEGORIA	
Dirigenti	1
Quadri	12
Impiegati	109
Operai	120
<b>TOTALI</b>	<b>242</b>

### REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI

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

Amministratori: 130.352 euro

Sindaci: 35.006 euro

### Titoli emessi dalla società

Ai sensi dell'articolo 2427, punto 18 del Codice Civile si segnala che la Società non ha emesso azioni di godimento né obbligazioni convertibili.

### **Strumenti finanziari**

Ai sensi dell'articolo 2427, punto 19 del Codice Civile si segnala che la Società non ha emesso strumenti di natura finanziaria.

### **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 2015 operazioni rilevanti. Da un lato, infatti, la Regione Autonoma della Sardegna non ha proceduto alla erogazione di nuovi contributi in conto esercizio come accaduto nei precedenti esercizi, dall'altro - come già approfondito nella parte relativa ai finanziamenti ottenuti dai soci - si precisa che la nostra Società ha ottenuto dei finanziamenti/contributi dalla Regione Autonoma della Sardegna (nostro Socio) che tuttavia ha operato nella sua veste istituzionale in applicazione di leggi e regolamenti di settore. Tali operazioni sono state quindi concluse 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 comunque che a livello patrimoniale, al 31 dicembre 2015, vi sono in essere crediti per contributi - riconducibili a RAS - in capo a SFIRS per complessive 167.661 euro. A livello economico, relativamente ai rapporti con RAS, come detto non vi sono contributi in conto esercizio (contributi 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 compravendita con obbligo di retrocessione a termine per l'acquirente.

**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.

Alghero, 1 giugno 2016

Il Presidente

*Dott. Carlo Luzzatti*

Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.  
Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.  
Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311  
Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903

## Relazione del Collegio Sindacale

(ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile)

Signori Azionisti,

il presente documento è stato elaborato nel rispetto della normativa in vigore, al fine di riferire circa i risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio ed alla sua approvazione.

### CONTROLLO DI LEGALITA'

Nel corso dell'esercizio il collegio ha provveduto preliminarmente alla verifica del rispetto delle disposizioni statutarie e di legge da parte dell'organo amministrativo, delle norme in materia di privacy soprattutto in relazione alla protezione con password di accesso di tutti i dati aziendali, senza esprimere alcuna riserva.

### CONTROLLO SUL SISTEMA ORGANIZZATIVO ED AMMINISTRATIVO

La società è organizzata secondo un modello piramidale composto da un Consiglio di Amministrazione con Presidente, Amministratore Delegato ed altri due consiglieri. Grazie ad ampie deleghe concesse dall'organo amministrativo, il Direttore Generale, ha un potere generale di gestione dell'intero aeroporto.

L'organigramma prevede le seguenti 2 aree:

- 1) Area attività Esercizio ed Operazioni con 5 sottoaree
- 2) Sviluppo Commerciale

con un capo area ciascuna che gestisce un determinato numero di risorse.

In relazione all'assetto organizzativo, il Collegio ribadisce l'opportunità di un adeguamento delle modalità operative degli Uffici e degli Organismi

**Società di Gestione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

aziendali agli impegnativi compiti che dovranno essere svolti per una efficiente ed economica attività aziendale nel quadro della tenuta della gestione totale.

Riguardo l'organizzazione, il Collegio, conscio dei compiti che il DLgs n. 123/2011 assegna al Collegio medesimo (controllo e verifica di legittimità, di corretta amministrazione, di adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile), rileva come il loro puntuale assolvimento implichi un doveroso forte impegno del Collegio ma, anche un'adeguata organizzazione amministrativa della Società che consenta ai sindaci di acquisire tutta la documentazione ed i riscontri per lo svolgimento delle proprie analisi e la manifestazione delle proprie valutazioni.

Riguardo la tempestività, salvo circostanze del tutto eccezionali, è necessario che le problematiche sottostanti ogni delibera siano istruite e portate a conoscenza dei Consiglieri, oltre che dei membri del Collegio sindacale, con congruo anticipo rispetto alla data di riunione del Consiglio.

Riguardo la completezza, si sottolinea che le delibere con riflessi finanziari sono supportate da specifiche indicazioni degli stessi riflessi in rapporto al piano industriale in via di approvazione al fine di consentire al Consiglio, in via sistematica, di valutare le compatibilità di ogni nuova iniziativa con gli equilibri di bilancio.

Riguardo la situazione finanziaria, si da atto che, la Società monitora costantemente, tramite bilanci di verifica sottoposti anche alla valutazione del Collegio, al fine di consentire l'adozione di tempestive iniziative per il ripristino della coerenza con gli obiettivi assunti nel piano industriale in essere.

**Società di Gestione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

I Sindaci attestano che nel corso dell'anno sono state eseguite le verifiche periodiche in adempimento agli obblighi previsti dall'articolo 2403 del codice civile, durante le quali si è potuto verificare una corretta tenuta della contabilità come riportato nei verbali periodici.

Nel corso di tali verifiche si è proceduto anche a riscontrare il corretto e tempestivo adempimento dei versamenti delle ritenute e delle altre somme dovute all'Erario, dei contributi dovuti agli Istituti previdenziali e la presentazione di tutte le dichiarazioni fiscali.

Il Collegio ha presenziato con regolarità alle riunioni del Consiglio di amministrazione: ciò ha consentito una conoscenza delle principali tematiche gestionali della Società.

#### **PRINCIPALI TEMATICHE SOCIALI**

##### **GESTIONE TOTALE**

Al riguardo il Collegio sottolinea che la gestione dell'aeroporto è svolta in nome della concessione sottoscritta in data 28 maggio 2007. In forza di questa, la società è obbligata al rispetto dei parametri in essa contenuti entro i quali la stessa deve agire pena la revoca della concessione. Allo stato attuale, non tutti questi parametri sono rispettati quali, ad esempio, il capitale sociale della società. In merito a questo aspetto il Collegio relazionerà nell'apposito punto.

##### **DIPENDENTI**

Il Collegio richiama ancora una volta la necessità che, pur considerando le prospettive di sviluppo della Società, l'assunzione del personale e la tipologia dei relativi contratti avvenga a seguito di un'attenta considerazione del rapporto costi-benefici e delle prospettive di sviluppo del traffico,

Società di GESTIONE Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.  
Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.  
Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311  
Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903

fermo restando l'esigenza per la Società di soddisfare comunque i sempre più gravosi oneri posti a carico delle società di gestione aeroportuale. In merito il Collegio ha effettuato una verifica evidenziando il trend dei costi del personale per tutto il periodo dell'attuale management, comparandolo con il traffico sostenuto.

#### ***BILANCIO al 31 dicembre 2015***

Il bilancio che viene presentato alla assemblea degli azionisti per l'approvazione è relativo all'esercizio che si è chiuso, a termini di statuto, al 31 dicembre 2015.

Il bilancio è redatto in modo conforme alle disposizioni del Codice civile e del D. Lgs. 17 gennaio 2003 n. 6 e successive integrazioni e modificazioni e si compone dello stato patrimoniale, del conto economico, della nota integrativa oltre che da prospetti di dettaglio agli atti della società.

Il Collegio ha provveduto all'esame delle scritture, della documentazione di supporto, della corrispondenza fra i saldi risultanti dalla contabilità ed il progetto di bilancio, svolgendo sullo stesso, in base alle fatture e documenti esibiti a campione, gli accertamenti ed i controlli previsti dai "Principi di comportamento del Collegio Sindacale" raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In conformità a tali principi, si è fatto riferimento alle norme di Legge che disciplinano il bilancio di esercizio, così come modificate dal D.Lgs. n.6/2003, e dai successivi decreti correttivi, ed interpretate dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) e, per quanto applicabili, utilizzando i Principi di Revisione, sempre con la metodologia del "campione".

A conclusione dell'esame, in merito al contenuto del bilancio di esercizio

**SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTO ALGHERO – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

oggetto della presente Relazione ed alla sua corrispondenza con i fatti amministrativi contabilizzati nel corso dell'esercizio, il Collegio ritiene di poter affermare quanto esposto in appresso.

Il bilancio di esercizio è stato redatto dall'Organo amministrativo e da questi approvato in data 06 giugno 2016 e trasmesso al Collegio Sindacale in pari data sebbene con una relazione sulla gestione in prima stesura ultimata in data 21 giugno 2016. Lo stesso evidenzia un risultato negativo di € 1.766.094 (nel 2014 la perdita si era attestata a € 1.913.048).

Nella Nota integrativa al bilancio viene evidenziato che il risultato del 2015 è stato ottenuto, al pari di quello dell'anno precedente capitalizzando costi di personale, materie prime, servizi e oneri finanziari sostenuti nel corso dell'esercizio in esame così come indicato nella Nota Integrativa, "Altre Immobilizzazioni Immateriali" al quale si fa specifico rinvio.

Pertanto, il nuovo testo del bilancio in esame rivisitato per le motivazioni di cui sopra, si riassume nei seguenti dati:

**SITUAZIONE PATRIMONIALE (in euro):**

**ATTIVO**

- Crediti v/soci per versamenti dovuti	€	0
- Immobilizzazioni immateriali	€	4.677.271
- Immobilizzazioni materiali	€	6.034.049
- Attivo circolante	€	9.967.447
- Ratei e risconti attivi	€	208.546
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>€ 21.715.043</b>

**Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

**PASSIVO**

- Patrimonio netto	€ - 1.268.674
- Fondi per rischi e oneri	€ 6.222.047
- Trattamento fine rapporto	€ 879.481
- Debiti	€ 15.677.665
- Ratei e risconti passivi	€ 204.524
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>€ 21.715.044</b>
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<b>€ 333.026</b>

Dal riportato stato patrimoniale emerge una situazione finanziaria che vede, tra l'altro, un sensibile miglioramento della situazione sia debitoria che creditoria. Emerge, in particolare:

- una diminuzione di € 9.145.800 dei crediti, riferita per € 7.533.399 ai crediti verso clienti;
- una diminuzione di € 7.972.083 dei debiti, di cui € 2.056.215 verso banche, € 3.814.175 verso fornitori ed € 2.470.120 da altri debiti.

Sulla natura di tali posizioni si tornerà nel seguito della presente Relazione.

**CONTO ECONOMICO (in euro):**

Valore della produzione	€ 16.779.225
Costi della produzione	€ 18.452.262
Proventi e oneri finanziari	€ - 136.047
Proventi e oneri straordinari	€ 71.116
Risultato prima delle imposte	€ - 1.737.968
Imposte sul reddito di esercizio	€ - 45.552
Imposte anticipate	€ 17.428

Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.  
Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.  
Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311  
Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903

Perdita dell'esercizio € - 1.766.094

Il bilancio che il Consiglio di Amministrazione intende sottoporre all'Assemblea, evidenzia delle scelte e delle valutazioni sostanzialmente in linea con quelle adottate lo scorso anno.

In particolare:

1) esposizione del conto economico:

il conto economico è esposto secondo quanto richiesto dal Codice Civile.

2) capitalizzazione dei costi della concessione totale:

in merito a tale capitalizzazione, sia fra le immobilizzazioni immateriali che quelle materiali, il criterio seguito, ancorché non rispondente a specifica regola matematica, ovvero specifica disposizione di legge, è stato quello attuato secondo il principio delle opere da eseguire e/o eseguite ed il loro utilizzo nel tempo ai fini della definizione degli ammortamenti.

3) costi del personale, pari a € 10.054.760

hanno avuto un lieve aumento di € 335.699, in controtendenza con il valore della produzione. Le ragioni che portano a tale scostamento sono ben evidenziate e motivate sia nella Nota Integrativa che nella Relazione sulla Gestione, nelle quali risulta che non sono direttamente interdipendenti l'uno all'altro.

4) Imputazione dei costi per lavori ex art. 17

riguardo a tale voce si rinvia all'allegata Nota Integrativa a giustificazione di tale imputazione e la sua quantificazione.

#### **PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO**

La redazione del bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione, operata in base alle statuizioni in materia del Codice Civile, e secondo i

**S**Ocietà di **G**Estione **A**eroporto **A**Lghero – **S**O.**G**E.**A**.**A**L. **S**.p.a.  
Sede in **ALGHERO** c/o **A**eroporto **A**Lghero – **F**ertilia.  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

principi contabili applicabili ad un'impresa in funzionamento nella prospettiva della continuità, ha ritenuto di adottare alcune variazioni di contenuto riguardo alcune voci indicate nella nota integrativa in relazione anche alle modifiche apportate agli schemi di cui agli articoli 2424 e 2425 del codice civile per effetto del Decreto legislativo n. 6/2003.

Premesso quanto sopra, il bilancio deliberato dal Consiglio di Amministrazione risulta conforme alle risultanze contabili della società.

Si riscontra, in particolare, che:

- sono rispettate le strutture previste dal codice civile (articoli 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425 e 2425 bis) per lo stato patrimoniale e il conto economico con l'esposizione in maniera comparativa dei risultati dell'esercizio precedente;

- in linea generale non si è fatto ricorso a deroghe in merito a quanto disposto dagli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile salvo quanto rappresentato con riferimento ai diversi criteri di valutazione assunti (2° co. articolo 2423 bis);

- ricavi, proventi, costi e oneri sono iscritti nel conto economico rispettando il disposto dell'articolo 2425- bis del codice civile;

- la nota integrativa è stata redatta rispettando completamente il contenuto minimale previsto dall'articolo 2427 del Codice Civile. In proposito, il Collegio manifesta che, nella nota integrativa esiste una chiara esplicitazione delle cause strutturali e contingenti che hanno concorso a determinare la perdita di esercizio, con particolare riferimento ai nuovi servizi posti a carico della società ed alle correlate risorse aggiuntive; risultano, altresì, precisati, i criteri valutativi adottati per l'individuazione dei costi capitalizzabili.

**Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

Risultano ridotti i costi per i servizi per un ammontare di € 501.578: pur prendendo atto di ciò, il Collegio sottolinea comunque l'esigenza che l'assunzione dei costi sia sempre supportata da idonea motivazione di pertinenza e di necessità.

In ogni caso si rileva una sufficiente redditività, specie nel settore dei proventi "non avio": traspare anche dal piano industriale in fase di approvazione, che prospettive di redditività della Società sono prefigurabili solo a medio termine a condizione che, in termini solleciti si possa addivenire alla definizione del procedimento di scelta dell'azionista privato, così come previsto dalla legge.

La definizione di tale procedura, ancora in corso, pur se intervenisse in tempi relativamente brevi, determinerà comunque uno slittamento del termine in cui dovrebbero realizzarsi una condizione di redditività, da conseguirsi, comunque ai sensi dell'ipotizzato piano industriale.

Il Collegio ritiene pertanto necessario, considerato anche il contenuto margine temporale che verrebbe riconosciuto alla Società per il raggiungimento di condizioni di equilibrio economico, che da parte dell'Organo amministrativo sia comunque perseguita una costante attività di monitoraggio diretta al contenimento dei costi, evitando l'assunzione di iniziative che, pur se suscettibili di futuri ritorni economici, possano determinare nell'immediato un ulteriore deterioramento dello squilibrio di bilancio.

#### **CRITERI DI VALUTAZIONE ED ANALISI DELLE VOCI.**

La valutazione delle risultanze di bilancio è avvenuta in modo conforme alla previsione dell'articolo 2426 del Codice Civile, salvo le riserve avanzate

Società di Gestione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.  
Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.  
Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311  
Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903

precedentemente.

Con riferimento alle singole voci si evidenzia quanto segue.

#### **STATO PATRIMONIALE**

##### **Immobilizzazioni immateriali.**

Il valore iscritto nel bilancio 2015 è pari a € 4.677.271 inferiore di € 301.666 al valore del 2014: la variazione è originata, prevalentemente, dagli ammortamenti di esercizio.

##### **Immobilizzazioni materiali.**

Sono valutate al costo di acquisto, senza alcuna rivalutazione; le aliquote di ammortamento sono state calcolate in relazione a valutazioni operate dalla Società in merito all'atteso utilizzo, destinazione e durata economico tecnica dei beni secondo quanto evidenziato in dettaglio nella Nota Integrativa alla quale si fa specifico rinvio.

Nel bilancio 2015 viene indicato un importo pari a € 6.034.049 inferiore di € 1.018.756 a quello indicato nel bilancio 2014 a seguito, soprattutto per una minore consistenza di beni immobilizzazioni in corso e acconti per € 2.346.704.

##### **Crediti.**

Sono iscritti al valore nominale per un importo complessivo di € 6.376.881 e comunque valutati in base al presunto valore di realizzo, con una svalutazione prudenziale pari allo 0,50% del pregresso per complessivi € 157.680,75.

In tale ammontare sono compresi crediti per fatture da emettere per € 272.289,11.

Non sono stati evidenziati crediti v/clienti considerati di difficile realizzo

**Società di Gestione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

per procedure concorsuali in atto o, nella migliore delle ipotesi, inizio di procedure legali volte alla semplice riscossione degli stessi.

Il Collegio richiama comunque, in via generale, l'attenzione della struttura amministrativa della Società a perseguire con risolutezza la riscossione dei crediti al fine di evitare che possano crearsi situazioni di sofferenza dei debitori o crisi di liquidità per la Società, come già avvenuto nel passato.

**Ratei e risconti.** Calcolati secondo il principio della competenza economica includono risconti attivi per € 208.546.

**Patrimonio netto:** iscritto al valore nominale delle azioni sottoscritte dagli Azionisti per € 2.229.610 (in luogo di € 7.754.000), al lordo delle perdite conseguite e che hanno portato il Patrimonio Netto ad una consistenza di - € 1.268.674; a proposito il Collegio rimanda alle considerazioni finali.

**Fondi rischi e oneri:** nel bilancio per il 2015 sono iscritti accantonamenti per complessivi € 6.222.047 per i quali, nella Nota Integrativa si trova ampia ed esauriente giustificazione, oltre ad avere, il sottoscritto Collegio, effettuato le debite verifiche di legge.

**Fondo trattamento di fine rapporto:** calcolato secondo le disposizioni di legge ed in conformità ai contratti di lavoro vigenti è quantificato in € 879.481 con una diminuzione di € 42.418.

**Debiti:** quantificati in € 15.677.665. (con una diminuzione di € 7.972.083 rispetto al 2014) riguardano per € 2.497.694 debiti verso fornitori con scadenza entro i dodici mesi, di cui € 1.338.809 per fatture da ricevere, (con una diminuzione di € 3.814.175 rispetto al 2014); i debiti verso banche sono stati completamente azzerati; debiti tributari sono aumentati per € 57.033 e

**SOcietà di GEstione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

per il cui dettaglio si rimanda alla Nota Integrativa: gli stessi sono stati verificati, con riferimento ai debiti tributari e contributivi, risultando in linea con il rispetto dei prescritti termini di versamento; altri debiti sono diminuiti di € 2.470.120.

**Ratei e risconti passivi:** iscritti per € 204.524, con una riduzione di € 70.399 rispetto al 2014, riguardano, per € 183.254 risconti pluriennali e, per € 21.270 ratei passivi.

**CONTO ECONOMICO.**

**Valore della produzione:** iscritto secondo il principio della competenza economica al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e delle imposte direttamente connesse con la vendita dei prodotti e la prestazione dei servizi, è valutato pari a € 16.233.511 con una flessione di € 609.100 rispetto al 2014, conseguente a decrementi nelle varie voci che compongono la sezione ricavi e per il cui dettaglio si fa riferimento alla Nota Integrativa ed in particolare alla Relazione sulla Gestione, dove vengono esposte le componenti positive e negative degli ultimi due esercizi, con l'evidenziazione dei principali indicatori di risultato ed i margini intermedi della gestione, in valore assoluto ed in valore percentuale. In merito è d'obbligo sottolineare che alcuni indicatori sono particolarmente interessanti:

**Variazione % 2015/2014**

- Ricavi gestione caratteristica - 7%
- Costi di gestione - 10%
- Margine operativo lordo (E.B.I.T.D.A.) - 57%
- Risultato operativo (E.B.I.T.) - 5%
- Risultato netto di esercizio - 8%

**Società di Gestione Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

L'unica componente negativa che aumenta fra i costi di gestione è la voce del personale (3% rispetto al 2014), con un'incidenza del 60% rispetto al 54% del 2014, per le motivazioni che abbiamo già indicato precedentemente e che trova maggiore giustificazione sia nella Nota Integrativa che nella Relazione sulla Gestione.

**Costi della produzione:** sono determinati in € 18.452.262 di cui, € 10.054.760 per costi di personale, € 4.958.346 di costi per servizi, con una riduzione pari, nel complesso, a € 1.373.878 rispetto al 2014.

**Margine produttivo:** risulta pari a - € 27.901

**Proventi e oneri finanziari:** presentano un saldo negativo di € 136.047 contro un saldo parimenti negativo di € 113.366 accertato per il 2014.

**Proventi e oneri straordinari:** presentano un saldo positivo di € 71.116 contro un saldo negativo di € 39.143 accertato per il 2014. In particolare tra i proventi sono computate sopravvenienze attive per € 95.132; tra gli oneri sono computate sopravvenienze passive per € 34.081.

Dal conto economico emerge come risultato negativo di esercizio al lordo di imposte di € 1.737.968 contro una perdita di € 1.797.645 dell'esercizio 2014. Al netto delle imposte sul reddito calcolate in € 45.552 e differite per € 17.426 (€ 115.403 nel 2014) ne consegue una perdita netta di esercizio per il 2015 di € 1.766.094 (contro una perdita di € 1.913.048 del 2014).

#### **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PARERE.**

Alla luce di quanto fin qui esposto, il sottoscritto Collegio Sindacale considera, nell'ambito del lavoro svolto e delle verifiche effettuate nel tempo, attendibile la corrispondenza delle attività gestionali con le scritture

Società di GESTIONE Aeroporto Alghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.  
Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.  
Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311  
Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903

contabili ed il bilancio in esame. Allo stato, quindi, si ritiene di non dover effettuare alcuna censura nell'ambito dell'attività svolta considerando anche le condizioni nelle quali la stessa viene svolta.

Infatti gli sforzi portati avanti dall'attuale management, hanno fatto sì che i risultati, sia finanziari che economici conseguiti e precedentemente riportati, stiano perseguendo quella fase di miglioramento iniziata all'atto di nomina, sovvertendo il trend negativo che aveva ampiamente caratterizzato un lasso di tempo che si è concluso con il 2011, tenendo conto anche della crisi economica persistente ormai da troppo tempo ma che non ha impedito il costante aumento del volume del traffico. Non per questo la SOGEAAL Spa è libera da problemi contingenti e strutturali, così come puntualmente richiamati nella Nota Integrativa e nella Relazione sulla Gestione redatta dagli Amministratori ed alle quali si fa espresso rinvio, facendo proprie tutte le motivazioni addotte che stanno alla base della formazione del bilancio 2015 e dalle quali, inevitabilmente, non si può prescindere.

Un capitolo a parte merita la "problematica" **Patrimonio Netto**. In via preliminare si fa presente che:

- il capitale sociale della SOGEAAL Spa, dal 2014 non è più di € 7.754.000, valore convenzionalmente stabilito nell'atto concessorio vigente tra la Società e l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) del 28 maggio 2007 e ratificato con decreto del 3 agosto successivo, bensì di € 2.229.610.
- con verbale di assemblea del 17 dicembre 2014, gli azionisti hanno deliberato di ridurre il capitale in conseguenza delle perdite accertate e di aumentare contestualmente il capitale sociale ad € 7.754.000, rinunciando all'esercizio del diritto alla sottoscrizione sull'emissione delle

**Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

nuove azioni per poter offrire detta sottoscrizione a soggetti terzi, aprendo, di fatto, la cd. Procedura di privatizzazione della società.

- Con verbale di assemblea del 31 luglio 2015, a seguito dell'approvazione del bilancio 2014, gli azionisti hanno deliberato di rinviare a nuovo la perdita conseguita.

- Con l'approvazione del bilancio in esame il patrimonio netto viene azzerato e per effetto delle perdite conseguite nel 2015, sommate, con quelle portate a nuovo dal 2014, risulta essere negativo;

- Che è in corso la procedura di selezione del cd. "Socio privato".

Per quanto sopra, il Collegio sostiene che tale situazione non sia oltremodo sostenibile ed ulteriormente procrastinabile e, come prevede il Codice Civile, debba essere risolta senza ulteriore indugio non foss'altro perché, soprassedendo alle disposizioni del regime concessorio, la Società non possiede neanche il capitale minimo di legge previsto per le società per azioni.

Pertanto, in sede di approvazione del bilancio 2015, lo scrivente Collegio Sindacale, chiede formalmente all'Assemblea degli Azionisti di voler adempiere immediatamente al deliberato del 17 dicembre 2014, provvedendo al versamento della quota parte delle proprie azioni che la stessa ha sottoscritto nella medesima Assemblea e che al momento non risulta essere ancora versata, in attesa del perfezionamento della procedura di selezione del socio privato.

E' doveroso precisare che il Collegio Sindacale non può ulteriormente soprassedere ad una situazione così come sopra delineata, pretendendo riscontri immediati, puntuali e precisi in sede di approvazione di questo

**Società di GESTIONE Aeroporto ALghero – SO.GE.A.AL. S.p.a.**  
**Sede in ALGHERO c/o Aeroporto Alghero – Fertilia.**  
**Cap. sociale € 7.754.000,00 i. v. – C.C.I.A.A. di Sassari REA n. 106311**  
**Codice fiscale, P. I.V.A., iscrizione Registro Imprese: 01635090903**

bilancio.

Per tali circostanze, il Collegio prenderà immediata posizione, cui ancora non ha dato corso, pur trattandosi di adempimenti obbligatori, così come previsto dagli artt. 2484 e 2487 del Codice Civile; infatti tale tolleranza è diretta alla sola definizione della “procedura del socio privato”, al momento unica scelta operata dalla Proprietà per la ricapitalizzazione della società, rimandata in sede consiliare al 15 luglio 2016.

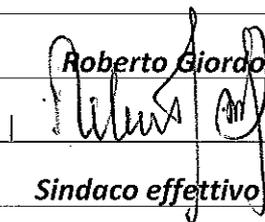
Pertanto, alla luce di quanto fin qui esposto, questo Collegio rassegna la presente relazione all’Assemblea degli azionisti per l’adozione dei provvedimenti del caso, ai fini dell’approvazione del bilancio in esame.

***Il Collegio Sindacale***

***Mirella Pintus***

***Giuseppe Vella***

***Roberto Giordano***



***Presidente***

***Sindaco effettivo***

***Sindaco effettivo***