

SO.G.AER SPA

Bilancio di esercizio al 31-12-2019

| Dati anagrafici | |
|---|--|
| Sede in | 09030 ELMAS (CA) VIA DEI TRASVOLATORI C/O AEROPORTO "MARIO MAMELI" |
| Codice Fiscale | 01960070926 |
| Numero Rea | CA 153121 |
| P.I. | 01960070926 |
| Capitale Sociale Euro | 13.000.000 i.v. |
| Forma giuridica | SOCIETA' PER AZIONI (SP) |
| Società in liquidazione | no |
| Società con socio unico | no |
| Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento | no |
| Appartenenza a un gruppo | no |

Stato patrimoniale

| | 31-12-2019 | 31-12-2018 |
|--|-------------------|-------------------|
| Stato patrimoniale | | |
| Attivo | | |
| B) Immobilizzazioni | | |
| I - Immobilizzazioni immateriali | | |
| 3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno | 300.721 | 263.645 |
| 4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili | 3.256.217 | 3.363.558 |
| 6) immobilizzazioni in corso e acconti | 77.962 | 40.000 |
| 7) altre | 1.266.594 | 832.234 |
| Totale immobilizzazioni immateriali | 4.901.494 | 4.499.437 |
| II - Immobilizzazioni materiali | | |
| 1) terreni e fabbricati | 78.560.882 | 74.607.345 |
| 2) impianti e macchinario | 8.403.082 | 10.135.953 |
| 3) attrezzature industriali e commerciali | 388.357 | 416.768 |
| 4) altri beni | 1.264.630 | 1.165.674 |
| 5) immobilizzazioni in corso e acconti | 1.767.542 | 5.042.562 |
| Totale immobilizzazioni materiali | 90.384.493 | 91.368.302 |
| III - Immobilizzazioni finanziarie | | |
| 1) partecipazioni in | | |
| a) imprese controllate | 4.126.189 | 2.329.643 |
| d-bis) altre imprese | 300 | 300 |
| Totale partecipazioni | 4.126.489 | 2.329.943 |
| 2) crediti | | |
| d-bis) verso altri | | |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 45.986 | 45.986 |
| Totale crediti verso altri | 45.986 | 45.986 |
| Totale crediti | 45.986 | 45.986 |
| Totale immobilizzazioni finanziarie | 4.172.475 | 2.375.929 |
| Totale immobilizzazioni (B) | 99.458.462 | 98.243.668 |
| C) Attivo circolante | | |
| I - Rimanenze | | |
| 1) materie prime, sussidiarie e di consumo | 177.832 | 172.049 |
| 3) lavori in corso su ordinazione | 2.875.620 | 2.737.462 |
| Totale rimanenze | 3.053.452 | 2.909.511 |
| II - Crediti | | |
| 1) verso clienti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 15.691.503 | 14.446.757 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 15.135.882 | 14.417.367 |
| Totale crediti verso clienti | 30.827.385 | 28.864.124 |
| 2) verso imprese controllate | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 171.483 | 214.573 |
| Totale crediti verso imprese controllate | 171.483 | 214.573 |
| 5-bis) crediti tributari | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 108.943 | 389 |
| Totale crediti tributari | 108.943 | 389 |
| 5-ter) imposte anticipate | 253.314 | 238.773 |
| 5-quater) verso altri | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 4.787.711 | 7.546.560 |

| | | |
|--|--------------------|--------------------|
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 5.732.087 | 6.935.653 |
| Totale crediti verso altri | 10.519.798 | 14.482.213 |
| Totale crediti | 41.880.923 | 43.800.072 |
| IV - Disponibilità liquide | | |
| 1) depositi bancari e postali | 10.188.233 | 11.901.301 |
| 2) assegni | 10.000 | 10.000 |
| 3) danaro e valori in cassa | 66.463 | 113.644 |
| Totale disponibilità liquide | 10.264.696 | 12.024.945 |
| Totale attivo circolante (C) | 55.199.071 | 58.734.528 |
| D) Ratei e risconti | 69.003 | 179.603 |
| Totale attivo | 154.726.536 | 157.157.799 |
| Passivo | | |
| A) Patrimonio netto | | |
| I - Capitale | 13.000.000 | 13.000.000 |
| IV - Riserva legale | 1.007.888 | 820.291 |
| VI - Altre riserve, distintamente indicate | | |
| Riserva straordinaria | 16.335.709 | 12.771.371 |
| Varie altre riserve | (1) ⁽¹⁾ | - |
| Totale altre riserve | 16.335.708 | 12.771.371 |
| IX - Utile (perdita) dell'esercizio | 5.029.867 | 3.751.935 |
| Totale patrimonio netto | 35.373.463 | 30.343.597 |
| B) Fondi per rischi e oneri | | |
| 2) per imposte, anche differite | 711.561 | 772.906 |
| 4) altri | 337.036 | 228.389 |
| Totale fondi per rischi ed oneri | 1.048.597 | 1.001.295 |
| C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato | 513.298 | 522.481 |
| D) Debiti | | |
| 4) debiti verso banche | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 480.633 | 639.677 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 3.730.556 | 4.200.895 |
| Totale debiti verso banche | 4.211.189 | 4.840.572 |
| 6) acconti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 64.010 | 124.063 |
| Totale acconti | 64.010 | 124.063 |
| 7) debiti verso fornitori | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 10.960.711 | 12.086.548 |
| Totale debiti verso fornitori | 10.960.711 | 12.086.548 |
| 9) debiti verso imprese controllate | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 2.239.436 | 2.620.828 |
| Totale debiti verso imprese controllate | 2.239.436 | 2.620.828 |
| 12) debiti tributari | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 328.866 | 423.426 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 392.342 | 331.592 |
| Totale debiti tributari | 721.208 | 755.018 |
| 13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 741.273 | 841.479 |
| Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 741.273 | 841.479 |
| 14) altri debiti | | |
| esigibili entro l'esercizio successivo | 10.906.251 | 10.952.546 |
| esigibili oltre l'esercizio successivo | 15.018.301 | 14.777.521 |
| Totale altri debiti | 25.924.552 | 25.730.067 |

| | | |
|---------------------|-------------|-------------|
| Totale debiti | 44.862.379 | 46.998.575 |
| E) Ratei e risconti | 72.928.799 | 78.291.851 |
| Totale passivo | 154.726.536 | 157.157.799 |

(1)

| Varie altre riserve | 31/12/2019 | 31/12/2018 |
|--|------------|------------|
| Differenza da arrotondamento all'unità di Euro | (1) | |

Conto economico

| | 31-12-2019 | 31-12-2018 |
|---|------------|-------------|
| Conto economico | | |
| A) Valore della produzione | | |
| 1) ricavi delle vendite e delle prestazioni | 46.132.430 | 42.064.768 |
| 3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione | 138.158 | (2.637.098) |
| 5) altri ricavi e proventi | | |
| contributi in conto esercizio | 5.031.709 | 5.210.850 |
| altri | 3.210.199 | 6.098.580 |
| Totale altri ricavi e proventi | 8.241.908 | 11.309.430 |
| Totale valore della produzione | 54.512.496 | 50.737.100 |
| B) Costi della produzione | | |
| 6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci | 1.560.022 | 1.110.310 |
| 7) per servizi | 25.995.850 | 23.707.064 |
| 8) per godimento di beni di terzi | 4.084.184 | 3.706.781 |
| 9) per il personale | | |
| a) salari e stipendi | 6.017.813 | 5.936.279 |
| b) oneri sociali | 1.852.680 | 1.812.014 |
| c) trattamento di fine rapporto | 408.323 | 407.362 |
| e) altri costi | 652.578 | 438.476 |
| Totale costi per il personale | 8.931.394 | 8.594.131 |
| 10) ammortamenti e svalutazioni | | |
| a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali | 310.421 | 252.795 |
| b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali | 7.658.089 | 7.298.121 |
| c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni | - | 513.130 |
| d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide | 59.845 | 13.654 |
| Totale ammortamenti e svalutazioni | 8.028.355 | 8.077.700 |
| 11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci | (5.783) | (15.412) |
| 14) oneri diversi di gestione | 1.013.413 | 952.045 |
| Totale costi della produzione | 49.607.435 | 46.132.619 |
| Differenza tra valore e costi della produzione (A - B) | 4.905.061 | 4.604.481 |
| C) Proventi e oneri finanziari | | |
| 16) altri proventi finanziari | | |
| d) proventi diversi dai precedenti | | |
| altri | 3.325 | 2.114 |
| Totale proventi diversi dai precedenti | 3.325 | 2.114 |
| Totale altri proventi finanziari | 3.325 | 2.114 |
| 17) interessi e altri oneri finanziari | | |
| altri | 184.609 | 170.890 |
| Totale interessi e altri oneri finanziari | 184.609 | 170.890 |
| 17-bis) utili e perdite su cambi | (214) | (88) |
| Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis) | (181.498) | (168.864) |
| D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie | | |
| 18) rivalutazioni | | |
| a) di partecipazioni | 1.796.546 | 1.045.252 |
| Totale rivalutazioni | 1.796.546 | 1.045.252 |
| 19) svalutazioni | | |
| a) di partecipazioni | - | 262.791 |
| Totale svalutazioni | - | 262.791 |

| | | |
|---|-----------|-----------|
| Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19) | 1.796.546 | 782.461 |
| Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D) | 6.520.109 | 5.218.078 |
| 20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate | | |
| imposte correnti | 1.513.433 | 1.467.817 |
| imposte relative a esercizi precedenti | (5.781) | (2.040) |
| imposte differite e anticipate | (17.410) | 366 |
| Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate | 1.490.242 | 1.466.143 |
| 21) Utile (perdita) dell'esercizio | 5.029.867 | 3.751.935 |

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

| | 31-12-2019 | 31-12-2018 |
|--|-------------|--------------|
| Rendiconto finanziario, metodo indiretto | | |
| A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto) | | |
| Utile (perdita) dell'esercizio | 5.029.867 | 3.751.935 |
| Imposte sul reddito | 1.490.242 | 1.466.143 |
| Interessi passivi/(attivi) | 181.284 | 168.776 |
| (Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività | 6.092 | 23.468 |
| 1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus /minusvalenze da cessione | 6.707.485 | 5.410.322 |
| Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto | | |
| Accantonamenti ai fondi | 576.483 | 495.416 |
| Ammortamenti delle immobilizzazioni | 7.968.510 | 7.550.916 |
| Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari | (1.881.229) | (782.461) |
| Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto | 6.663.764 | 7.263.871 |
| 2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto | 13.371.249 | 12.674.193 |
| Variazioni del capitale circolante netto | | |
| Decremento/(Incremento) delle rimanenze | (143.941) | (778.314) |
| Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti | (1.963.261) | (2.900.428) |
| Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori | (1.125.837) | 3.442.876 |
| Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi | 110.600 | (98.702) |
| Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi | (5.363.052) | (6.854.111) |
| Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto | 3.504.825 | 14.481.288 |
| Totale variazioni del capitale circolante netto | (4.980.666) | 7.292.609 |
| 3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto | 8.390.583 | 19.966.802 |
| Altre rettifiche | | |
| Interessi incassati/(pagati) | (142.476) | (142.017) |
| (Imposte sul reddito pagate) | (1.496.503) | (1.185.274) |
| (Utilizzo dei fondi) | (489.620) | (422.353) |
| Totale altre rettifiche | (2.128.599) | (1.749.644) |
| Flusso finanziario dell'attività operativa (A) | 6.261.984 | 18.217.158 |
| B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento | | |
| Immobilizzazioni materiali | | |
| (Investimenti) | (6.707.615) | (10.258.300) |
| Disinvestimenti | 27.243 | 26.696 |
| Immobilizzazioni immateriali | | |
| (Investimenti) | (712.478) | (467.717) |
| Flusso finanziario dell'attività di investimento (B) | (7.392.850) | (10.699.321) |
| C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento | | |
| Mezzi di terzi | | |
| Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche | (17.651) | (4.993.093) |
| Accensione finanziamenti | - | 5.000.000 |
| (Rimborso finanziamenti) | (611.732) | (936.922) |
| Mezzi propri | | |
| Aumento di capitale a pagamento | | - |
| Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C) | (629.383) | (930.015) |
| Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C) | (1.760.249) | 6.587.822 |
| Disponibilità liquide a inizio esercizio | | |

| | | |
|---|------------|------------|
| Depositi bancari e postali | 11.901.301 | 5.331.959 |
| Assegni | 10.000 | 12.100 |
| Danaro e valori in cassa | 113.644 | 93.064 |
| Totale disponibilità liquide a inizio esercizio | 12.024.945 | 5.437.123 |
| Disponibilità liquide a fine esercizio | | |
| Depositi bancari e postali | 10.188.233 | 11.901.301 |
| Assegni | 10.000 | 10.000 |
| Danaro e valori in cassa | 66.463 | 113.644 |
| Totale disponibilità liquide a fine esercizio | 10.264.696 | 12.024.945 |

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2019

Nota integrativa, parte iniziale

Informazioni sull'attività della Società

La SO.G.AER. svolge la propria attività nel settore aeroportuale dove opera in qualità di gestore dell'Aeroporto di Cagliari – Elmas in base alla Concessione per la Gestione Totale n. 46 del 30 novembre 2006, per una durata quarantennale decorrente dal 13 aprile 2007 affidata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La SO.G.AER., in qualità di concessionario per la gestione totale dell'Aeroporto di Cagliari – Elmas, amministra e gestisce, sotto la vigilanza dell'ENAC le infrastrutture aeroportuali.

In data 2 aprile 2008 l'aeroporto ha cambiato status, passando da aeroporto militare aperto al traffico civile ad aeroporto civile.

Nel corso del 2009 è stato sottoscritto un accordo trilaterale tra SOGAER, ENAC e Ministero della Difesa (di seguito Accordo Tecnico) finalizzato all'acquisizione della concessione da parte dell'ENAC sulle aree e fabbricati ubicati nel sedime aeroportuale lato ovest, su cui era attiva una base dell'aeronautica militare.

Tale accordo prevede un impegno per lavori da parte del gestore per un ammontare massimo di Euro 9,4 milioni e che, al 31/12/2019, risultano attuati per Euro 6,3 milioni circa. Sulla base di quanto previsto nell'accordo tecnico, nel 2018 si è perfezionata la prima parte dell'accordo che prevedeva interventi per un ammontare pari a Euro 3,4 milioni per la rilocazione della base per l'11° nucleo elicotteristi dei Carabinieri posta all'interno del sedime aeroportuale. La seconda parte dell'accordo potrà perfezionarsi solo al completamento di tutte le opere previste dall'Accordo.

La SO.G.AER. ha sede a Elmas (CA) in via dei Trasvolatori snc.

La SO.G.AER., in qualità di concessionario per la gestione totale dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, amministra e gestisce la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, nel rispetto di specifici piani di sviluppo sottoscritti con ENAC e discussi con gli utenti aeroportuali, ove per utenti nel caso specifico si intendono le compagnie aeree e i loro organismi di rappresentanza. Tali piani d'investimento costituiscono anche un elemento strutturale alla base della dinamica delle tariffe aeroportuali regolamentate.

Nel corso del 2019 la Società ha presentato all'ENAC il nuovo piano quadriennale degli investimenti per il quadriennio 2020 – 2023.

Gli eventi relativi all'emergenza sanitaria attualmente in corso avranno certamente effetti sui piani precedentemente presentati e approvati dall'ENAC, essendo al momento radicalmente mutato lo scenario di riferimento.

Il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2019 evidenzia un utile d'esercizio pari a euro 5.029.867 dopo aver rilevato ammortamenti per € 7.968.510, e contributi in conto capitale, pari a Euro 5.029.927. Pertanto gli ammortamenti al netto dei contributi in conto capitale sono pari a € 2.938.583. Si segnala che non sono state effettuate svalutazioni delle immobilizzazioni.

Alla data del presente Bilancio, la CCIAA di Cagliari è l'azionista di riferimento detenendo il 94,353% del capitale della SO.G.AER..

In considerazione della natura del socio di maggioranza, la SOGAER è classificata come società a prevalente partecipazione pubblica. Ciò ha determinato implicazioni in termini di normative fiscali cui è soggetta l'azienda. Tali vincoli normativi si sommano a quelli connessi alle specificità dell'attività svolta.

Il sistema di vincoli e opportunità nel quale la società opera, sta inducendo l'Organo Amministrativo a realizzare un progressivo e profondo processo di innovazione e ammodernamento tecnico organizzativo che nell'ultimo biennio ne sta mutando profondamente il modello organizzativo. Ad oggi tuttavia la riorganizzazione non può dirsi conclusa.

La SO.G.AER. non è soggetta ad attività di direzione da parte del socio di riferimento.

SO.G.AER. detenendo partecipazioni di controllo in altre imprese, provvede anche alla predisposizione del Bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato in apposito separato fascicolo.

In data 13 marzo 2020 si è tenuta l'audizione pubblica sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo regolatorio 2020 -2023.

L'audizione si è tenuta in un momento in cui l'intera nazione italiana si trovava già pienamente coinvolta nell'emergenza COVID-19. L'audizione non ha consentito di raggiungere una intesa e pertanto si darà luogo a una seconda audizione. Attualmente il Gestore ha richiesto una temporanea sospensione della procedura al fine di disporre di uno scenario più chiaro della situazione futura e poter quindi effettuare una nuova proposta tariffaria che tenga conto di ogni possibile utile elemento. Maggiori dettagli sulla procedura di revisione dei livelli tariffari saranno forniti nella relazione sulla gestione.

Principi generali

Il presente bilancio della Società si riferisce all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e comprende i dati comparativi relativi all'esercizio 2018.

I dati di bilancio sono esposti sulla base del costo storico ad eccezione del valore delle partecipazioni in società controllate facenti parte delle immobilizzazioni finanziarie che sono valutate col criterio del patrimonio netto.

Non sono emerse situazioni che abbiano reso necessario applicare il criterio di valutazione cosiddetto del costo ammortizzato. I valori sono espressi in unità di euro. La redazione è avvenuta sulla base del presupposto della continuità aziendale. La società infatti ha valutato che sulla base dei dati e dei piani disponibili, pur in presenza di uno scenario economico ancora complesso, non sussistano per la SO.G.AER. dubbi circa la continuità aziendale.

Nelle sezioni della relazione sulla gestione dedicati alla evoluzione prevedibile della gestione e in quelli dedicati al governo societario e al programma e strumenti di valutazione del rischio si forniranno maggiori dettagli sullo scenario futuro attesi e sulle strategie poste in atto dall'azienda per fronteggiare la crisi.

Espressione di conformità agli OIC

Il bilancio è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa ed è corredato dalla Relazione sulla Gestione nel rispetto della nuova formulazione dell'art. 2423 e seguenti del codice civile come modificati a seguito del Decreto Lgs. 139 del 18 agosto 2015, in attuazione della Direttiva 2013 /34/UE.

Nell'ambito della Relazione sulla Gestione è stata predisposta una apposita sezione dedicata alle Informazioni sul Governo Societario come previsto dall'art. 6 comma 4 del D.Lgs. 175/2016, adeguata sulla base delle linee guida emanate dal CNDCEC nel mese di marzo 2019.

Il bilancio è stato predisposto nel rispetto delle disposizioni emanate dal legislatore, integrate ed interpretate dai principi contabili nazionali emanati dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità.

Il Bilancio, corrisponde alle risultanze contabili della società (di seguito SOGAER o Cagliari Airport) ed è stato predisposto nel rispetto delle norme civilistiche in materia di bilancio d'impresa.

La presente Nota integrativa, costituisce parte integrante del Bilancio al 31 dicembre 2019 ed è stata studiata al fine di garantire al lettore, attraverso adeguate informazioni complementari, un' illustrazione veritiera e corretta dei prospetti di Stato Patrimoniale e di Conto Economico.

Non è stato effettuato alcun raggruppamento né alcuna omissione rispetto a quelle previste negli schemi obbligatori di cui agli art. 2424 e 2425 del Codice Civile.

La revisione Legale dei conti prevista dall'art. 14 del D.lgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dagli articoli 2409 bis del codice civile è stato affidato alla società di revisione KPMG S.p.A., iscritta all'albo dei Revisori Contabili.

Il bilancio non è stato influenzato da alcuna valutazione di natura meramente fiscale.

La società redige il bilancio consolidato.

Il DLgs 139/2015, vigente dal 01/01/2016, ha dato attuazione alla direttiva 2013/34/UE relativa ai bilanci d'esercizio, ai bilanci consolidati e alle relative relazioni di talune tipologie di imprese.

Tale Direttiva ha inoltre modificato la direttiva 2006/43/CE e abrogato le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE, per la parte relativa alla disciplina del bilancio di esercizio e di quello consolidato per le società di capitali.

Il D.Lgs. 139 del 18 agosto 2015, di attuazione alla direttiva europea 2013/34/UE, ha apportato modifiche non solo in tema di bilancio d'esercizio ma anche in tema di bilancio consolidato.

In particolare in materia di consolidato il D.Lgs. citato è intervenuto in materia di cause di esonero e di esclusione. Le nuove disposizioni sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2016.

In particolare l'articolo 7 D.Lgs. 139/2015 ha introdotto modifiche al D.Lgs. 127/1991 in materia di redazione del bilancio consolidato, con riferimento:

- ai soggetti tenuti a predisporre il bilancio consolidato, modificando casi di esonero ed esclusione;
- alla composizione e alle modalità di redazione del bilancio consolidato;
- al contenuto della nota integrativa.

Per quanto riguarda i casi di esonero dall'obbligo di redazione del bilancio consolidato, col decreto citato sono mutate le soglie:

non sono tenute a predisporre il bilancio consolidato le imprese controllanti che, unitamente alle imprese controllate, non abbiano superato, per due esercizi consecutivi, due dei seguenti limiti:

- 20 milioni di euro del totale dell'attivo dello stato patrimoniale (in precedenza 17,5 milioni di euro);
- 40 milioni di euro del totale dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (in precedenza 35 milioni di euro);
- 250 dipendenti occupati in media durante l'esercizio (importo invariato).

Fino al 2015 l'esonero di cui sopra non si applicava nel caso in cui la controllante o una delle controllate avesse emesso titoli quotati in borsa.

Dal 1° gennaio 2016, tale comma è stato riscritto come di seguito indicato:

"L'esonero previsto dal comma precedente non si applica se l'impresa controllante o una delle imprese controllate è un ente di interesse pubblico ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39".

Sono inoltre previste altre casistiche di esclusione non applicabili al gruppo SO.G.AER.

Il consolidamento dei dati di bilancio delle controllate SOGAERDYN e SOGAER Security è effettuato con il metodo integrale.

Si ricorda inoltre che la società, dal 2012 risulta consolidante anche ai fini del Consolidato fiscale Nazionale IRES e le società del gruppo hanno rinnovato l'accordo anche per il triennio 2018 - 2020.

Le partite contabili derivanti dal Consolidato Fiscale sono regolate da un contratto sottoscritto dalle società del gruppo e gli effetti di tali operazioni sono rilevabili dall'analisi delle partite di credito/debito ad esso conseguenti.

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

L'Aeroporto di Cagliari nel 2019 ha raggiunto un traffico passeggeri di aviazione commerciale (arrivi + partenze transiti esclusi) pari a 4.739.077 in crescita rispetto al dato 2018 quando si erano attestati a 4.355.351 per quanto riguarda l'aviazione commerciale (linea + charter) con una crescita pari all'8,81%.

Ad essi si aggiungono i passeggeri dell'aviazione generale (Aerotaxi + Privati) che attualmente continuano ad attestarsi in circa 4.000 passeggeri senza significativi scostamenti dall'anno precedente. Relativamente all'aviazione generale purtroppo, nonostante gli sforzi attuati dall'azienda, ad oggi non sono ancora arrivati i frutti attesi.

SO.G.AER. negli ultimi anni ha fortemente investito per favorire tale segmento della BU Avio, infatti ha prima realizzato una aerostazione dedicata ad essa e attualmente sta completando alcuni piazzali di sosta aeromobili ad uso AG ma evidentemente manca ancora qualche elemento che solo l'attrattività del territorio potrà far innescare. Manca in altri termini quella magica alchimia presente ad esempio nel nord ovest della Sardegna che rende la Costa Smeralda una destinazione estremamente ricercata dagli utenti top del mercato dell'aviazione generale.

In tal senso c'è ancora molto spazio di miglioramento per il sud Sardegna.

Il livello di traffico passeggeri raggiunto nel 2019 costituisce il nuovo record storico per il nostro aeroporto, e costituisce un ulteriore passo di avvicinamento all'obiettivo dei 5 milioni di passeggeri.

L'incremento di passeggeri del 2019 rispetto all'anno precedente, nel segmento A.C. è stato di 383.726 unità.

Nel 2019 i passeggeri internazionali sono significativamente cresciuti rispetto all'anno precedente .

Il miglioramento è stato del 25,47% rispetto al dato 2018 con un numero di passeggeri (arrivi + partenze) pari a 1.377.454 in crescita di 279.624 passeggeri rispetto al 1.097.830 registrati nel 2018.

Ciò ha consentito pertanto un significativo miglioramento per quanto riguarda il mix di traffico nazionale – internazionale, caratterizzato per il 70,93% dalla componente nazionale e per il 29,07% da quella internazionale.

Il dato risulta in netta crescita rispetto all'anno precedente quando la componente internazionale si era attestata al 25,21%.

Come meglio dettagliato nella Relazione sulla Gestione, il dato della componente internazionale è mutato in maniera significativa rispetto agli anni precedenti quando era attestata stabilmente in circa il 20%. E' cresciuto dunque il peso

della componente internazionale, sebbene ancora lontana dall'obiettivo del nostro aeroporto che prevede una quota traffico passeggeri internazionali. Si segnala inoltre che la media italiana è pari a 65% per gli internazionali e 35% per i nazionali.

Relativamente al mercato di riferimento nel quale opera la nostra società, in ambito regionale, la SO.G.AER. ha mantenuto saldamente la propria posizione di leadership detenendo il 52,1% del traffico complessivo e confermandosi un formidabile motore di sviluppo per l'economia del territorio in perfetta sintonia con la mission della proprietà.

L'analisi dettagliata della dinamica del traffico aeronautico dell'aeroporto viene proposta nella Relazione sulla Gestione. Si evidenzia tuttavia che il trend di crescita del traffico riscontrato in passato e atteso per gli anni a venire, costituiscono la guida per la definizione del piano d'investimento del periodo 2020 – 2023 che tuttavia è attualmente oggetto di analisi in quanto l'attuale situazione richiederà un adeguamento con rinvio di alcuni interventi non legati a motivi di safety e maggiormente dipendenti da esigenze di adeguamento delle infrastrutture alla progressiva crescita dei volumi di traffico che purtroppo attualmente vedono una evidente battuta d'arresto nell'intero mondo aeroportuale.

E' evidente, come sarà ben dettagliato nella relazione sulla gestione che la crisi sanitaria in atto comporta che il 2020 sarà un anno estremamente difficile e nel quale si verificherà una drastica riduzione sia nel numero dei passeggeri e dei movimenti aeromobili, sia conseguentemente nel volume dei ricavi.

Ciò tuttavia non cambia gli obiettivi di medio periodo della società che dopo il superamento della crisi intende proseguire in modo deciso nel percorso intrapreso da alcuni anni.

Certamente la Sardegna nel suo complesso ha enormi spazi di crescita per fare ancora di più del settore turismo un asse portante della propria economia.

A tal proposito la Sardegna guarda con grande attenzione alle strategie di sviluppo del turismo poste in essere dalla Spagna nelle isole Canarie.

Tali isole hanno certamente peculiarità diverse dalla Sardegna infatti se da un lato hanno un clima mite per un numero di mesi maggiore rispetto alla Sardegna, dall'altro la Sardegna ha una storia e specificità ambientali decisamente superiori. Tuttavia, va dato atto dell'incredibile lavoro svolto dai nostri competitors infatti è sufficiente rilevare che l'intero sistema aeroportuale Sardo ha avuto nel 2019 un traffico pari a 9.1 MLN di passeggeri, a 8.3 MLN nel 2018 e a 8.3 nel 2017.

Negli stessi anni il traffico nelle isole Canarie è stato pari a 45.3 MLN nel 2018 in crescita del 2,8% sull'anno precedente quando il numero dei passeggeri era stato pari a circa 44 MLN. La sola isola di Gran Canaria nel 2018 ha registrato un traffico passeggeri pari a 13.573.242.

Criteri di formazione

Il bilancio d'esercizio della SO.G.AER. (nel seguito anche "Società"), redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "principi contabili OIC"), si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa.

La presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

I valori di bilancio e in Nota Integrativa sono esposti in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto.

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

Principi di redazione

I criteri utilizzati nella formulazione del bilancio chiuso al 31/12/2019 non si discostano dagli stessi utilizzati per la formulazione del bilancio del precedente esercizio, nelle valutazioni e nella continuità dei principi utilizzati ai sensi dell'art. 2427 c.c. e dell'OIC 12.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

Si rammenta che in base al principio della rilevanza, non occorre rispettare gli obblighi di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa, quando la loro osservanza non produca effetti rilevanti al fine di una rappresentazione veritiera e corretta (art. 2423, c. 4, C.C.). In caso di applicazione del principio, la norma prevede l'obbligo di illustrare nella nota integrativa i criteri con i quali si è data attuazione a tale previsione di legge.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

L'emergenza COVID-19 pone certamente molti elementi di valutazione e potrebbe determinare per la sua portata effetti in materia di continuità aziendale. Tale evento tuttavia essendosi manifestato in Italia verso la fine del mese di febbraio 2020, costituisce un evento eccezionale e non prevedibile entro il 31 dicembre 2019.

Esso costituisce certamente un fatto successivo alla chiusura del bilancio e non determina una variazione nei valori di bilancio ma necessita di una adeguata informativa. Si applica pertanto il cosiddetto "non adjusting event".

Opportuno spazio è stato dedicato alla descrizione degli impatti sulla situazione finanziaria, patrimoniale ed economica della società descrivendo le azioni poste in essere dalla società per preservarne l'equilibrio e dare pertanto elementi utili alla valutazione dell'azienda che ritiene di poter dare atto che l'azienda ha il potenziale necessario a superare la fase di emergenza in corso. Si conferma pertanto la capacità dell'azienda di operare in una situazione di continuità aziendale.

Ciò verrà effettuato anche mediante opportuni commenti nella sezione "Prevedibile evoluzione della gestione" nella quale verranno forniti elementi circa l'andamento dei dati dei primi mesi del 2020.

Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Il Bilancio d'esercizio è stato infatti redatto sulla base delle norme previste dal Codice Civile nei limiti già specificati nei Principi generali.

La rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico è stata assicurata senza necessità di apportare deroghe ai principi suddetti in quanto non si sono verificati quei casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Cambiamenti di principi contabili

La Società non ha cambiato i principi contabili rispetto all'esercizio precedente.

Correzione di errori rilevanti

Nel 2019 la Società non ha dovuto procedere alla correzione di errori rilevanti.

Problematiche di comparabilità e di adattamento

Non sono state effettuate riclassifiche nelle voci del bilancio dell'esercizio precedente a fini comparativi.

Criteria di valutazione applicati

ATTIVO:

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2426, primo comma, c.c., vengono di seguito esposti i criteri di valutazione adottati.

IMMOBILIZZAZIONI:

Le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto.

Si evidenzia che non si è dato luogo a processi di rivalutazione. Nel costo di acquisto si computano anche i costi accessori di diretta imputazione.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

I diritti di brevetto industriale e i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, le licenze, concessioni e marchi sono ammortizzati con una aliquota annua del 20%.

Le migliorie su beni di terzi sono ammortizzate con aliquote dipendenti dalla durata residua della concessione.

Le licenze e marchi sono iscritti al costo di acquisto. La vita utile è stimata in 5 anni. Per quanto concerne alle concessioni la vita utile è direttamente connessa alla durata delle stesse

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che si è ritenuto rappresentato dalle seguenti aliquote, non modificate rispetto all'esercizio precedente e ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene:

| Tipo Bene | % Ammortamento |
|--|----------------|
| Edifici aeroportuali e opere d'arte fisse | 4% |
| Costruzioni leggere | 10% |
| Impianti pubblicitari | 15% |
| Impianti e mezzi di carico e scarico | 10% |
| Impianti generici, macchinari e attrezzature | 15% |
| Impianti specifici di comunicazione | 25% |
| Mobili e arredi | 12% |
| Macchine elettroniche ufficio | 20% |
| Automezzi | 20% |
| Autovetture | 25% |

Relativamente a piste e piazzali l'ammortamento è determinato mediante il metodo dell'ammortamento finanziario nei limiti della durata residua della concessione per la gestione totale quarantennale, in quanto la vita utile del bene eccederebbe la durata della concessione.

Si segnala che, non si è reso necessario procedere alla ridefinizione di alcun piano di ammortamento applicato nei precedenti esercizi.

Le immobilizzazioni in corso di realizzazione sono rilevate al conto immobilizzazioni in corso e valutate al costo di acquisizione.

Tali immobilizzazioni vengono riclassificate nelle specifiche categorie di appartenenza nell'esercizio nel quale sono completate e da cui, salvo circostanze particolari, ha inizio l'ammortamento.

Le norme prevedono che, qualora indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risultasse una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione deve essere corrispondentemente svalutata, mentre se in esercizi successivi dovessero venir meno i presupposti della svalutazione andrebbe ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

Le manutenzioni vengono costantemente effettuate per mantenere in stato di efficienza ottimale gli immobili, le superfici di volo e le opere d'arte fisse pertanto le spese di manutenzione e riparazione che non determinino un incremento di valore o un allungamento della vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio nel quale sono sostenute

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni in imprese controllate, iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, sono valutate con il metodo del patrimonio netto.

Il metodo del patrimonio netto consiste nell'assunzione, nel bilancio della società partecipante, del risultato d'esercizio della partecipata, rettificato, in accordo con quanto prescritto dal principio contabile OIC 17.

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società.

Le partecipazioni iscritte al costo di acquisto non sono state svalutate perché non hanno subito alcuna perdita durevole di valore.

Il bilancio delle controllate utilizzato ai fini della valutazione è quello dell'esercizio chiuso al 31/12/2019 essendo le date di chiusura dei bilanci delle stesse partecipate coincidenti con quella della Controllante. Al momento della redazione del presente documento e dell'effettuazione delle valutazioni delle partecipazioni, i bilanci delle controllate sono già stati approvati dalle rispettive assemblee dei soci.

Si segnala che tra le immobilizzazioni finanziarie non sono presenti strumenti finanziari derivati.

I crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie sono inseriti al presumibile valore di realizzo.

Si segnala che al 31/12/2019 la SOGAER non detiene azioni proprie.

ATTIVO CIRCOLANTE:

RIMANENZE:

Rimanenze di magazzino

Le rimanenze di magazzino sono contenute nel valore minimo indispensabile a garantire la disponibilità di materiali di manutenzione, di consumo e cancelleria necessari al corretto funzionamento della struttura.

Le rimanenze sono valutate al minore tra costo di acquisto, applicando il metodo FIFO (first in first out), e valore di presumibile realizzo desumibile dall'andamento di mercato.

Rimanenze di lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione sono iscritti, in ossequio all'OIC 23, in base al criterio della percentuale di completamento o dello stato di avanzamento: i costi, i ricavi e il margine di commessa vengono riconosciuti in funzione dell'avanzamento dell'attività produttiva. Per l'applicazione di tale criterio si adotta il metodo del costo sostenuto (cost to cost).

CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti sono esposti al presumibile valore di realizzo.

Le partite di natura commerciale sono state verificate analiticamente per appurare l'eventuale esistenza di specifiche condizioni che rendessero opportuna la rilevazione di perdite su crediti o l'accantonamento al fondo svalutazione crediti.

Attraverso tale verifica viene infatti esaminata l'effettiva esigibilità e la presumibile tempistica d'incasso.

Per quanto attiene i clienti in contenzioso l'analisi ha tenuto conto delle valutazioni effettuate dai legali incaricati delle azioni di recupero.

Come noto l'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo può essere ottenuto mediante l'accantonamento ad apposito fondo svalutazione crediti tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese, oppure con la rilevazione di perdite sui crediti in presenza di precise situazioni. A tal proposito innovazioni rilevanti sono state apportate in materia dall'OIC 15 e dal raccordo tra le norme civilistiche e il TUIR con specifico riferimento agli art. 83, 101 e 106.

Si segnalano, a riguardo, le modalità di deducibilità fiscale per i crediti ritenuti inesigibili relativamente alle posizioni relative a clienti assoggettati a procedure concorsuali non determinando differenze nella deducibilità la circostanza che sia transitata a conto economico sul conto perdite o sul conto svalutazione crediti.

Nel corso del 2019 sono state rilevate perdite su crediti nei casi in cui ciò risultava opportuno a seguito di dettagliata analisi delle condizioni del cliente e di eventuali procedure concorsuali in corso.

Si evidenzia che gli accantonamenti a fondo svalutazione crediti avvengono esclusivamente con esame analitico delle singole posizioni.

Il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

Pertanto, i crediti sono esposti al presumibile valore di realizzo.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono oppure nel caso in cui sono stati trasferiti tutti i rischi inerenti al credito oggetto di smobilizzo.

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

La SOGAER non detiene partecipazioni, strumenti derivati o altre tipologie di titoli che debbano essere rilevati in tali poste dell'attivo.

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Le disponibilità liquide comprendono i valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine. Il saldo rappresenta le disponibilità liquide esistenti alla data di chiusura dell'esercizio, presenti in cassa e nei conti correnti bancari. Le disponibilità liquide sono iscritte in bilancio secondo il loro valore nominale.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e i risconti sono quote di ricavi/costi, comuni a due o più esercizi.

Essi sono determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza economica e temporale dell'esercizio. Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario le opportune variazioni. In sintesi i ratei e i risconti sono partite di collegamento determinate in modo da consentire l'imputazione di ricavi e costi comuni a più esercizi secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale come sancito dall'art. 2424 bis del codice civile.

PASSIVO:

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto, o capitale netto, o mezzi propri esprime la consistenza del patrimonio di proprietà dell'impresa. Esso rappresenta, infatti, le cosiddette fonti di finanziamento interne.

FONDI PER RISCHI E ONERI

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

DEBITI

Per l'iscrizione dei debiti verso fornitori è stata valutata l'applicabilità del criterio del costo ammortizzato come definito dall'art. 2426 del c.c., tenendo comunque conto del fattore temporale e del valore nominale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del c.c.

Nel corso del corrente esercizio, il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta

Per quanto attiene gli altri debiti, non sono sorti debiti con ciclo operativo superiore ai 12 mesi tali da richiedere l'applicazione del criterio del costo ammortizzato per la loro valutazione.

Pertanto, i debiti sono esposti al valore nominale.

Essi corrispondono alla effettiva obbligazione dell'azienda.

I debiti commerciali hanno normalmente una scadenza inferiore ai 12 mesi. In relazione ai debiti bancari per mutui, di durata superiore ai 12 mesi, non si è proceduto all'applicazione del criterio del costo ammortizzato nella valutazione in ossequio all'OIC 19, poiché lo stesso può non essere applicato se gli effetti sono irrilevanti. La generalità dei debiti della SO.G.AER. presenta una scadenza inferiore ai 12 mesi.

Infine, con riferimento ai debiti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al loro valore nominale in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 19, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

RATEI E RISCOINTI PASSIVI

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio;

A decorrere dall'esercizio 2012 la società e le controllate Sogaerdyn e Sogaer Security hanno esercitato l'opzione per il regime fiscale del consolidato fiscale nazionale che consente di determinare l'IRES su una base imponibile corrispondente alla somma algebrica degli imponibili positivi e negativi delle singole società. L'opzione per il consolidato fiscale è stata rinnovata nel 2018 e avrà effetto per tre esercizi, fino al 2020.

I rapporti economici connessi al consolidato fiscale, oltre che le responsabilità e gli obblighi reciproci, fra la società consolidante/consolidate, sono definiti nel Regolamento di consolidato, secondo il quale il debito per imposte derivante dalle controllate è rilevato dalla consolidante in una apposita voce dei Debiti tributari per poi essere "girato" e sommato al conto dei Debiti tributari in cui è iscritta l'IRES della consolidante.

Il debito complessivamente determinato, al netto degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta di competenza delle società stesse sarà poi regolato mediante i pagamenti previsti.

In contropartita ai debiti per imposte trasferiti dalle consolidate, sono iscritti i corrispondenti crediti della società consolidante verso le società del Gruppo.

L'eventuale debito per le compensazioni dovute alle società controllate con imponibile negativo verrebbe rilevato alla voce "Debiti verso imprese Controllate".

L'IRES differita e anticipata è calcolata sulle differenze temporanee tra i valori delle attività e delle passività determinati secondo criteri civilistici e i corrispondenti valori fiscali esclusivamente con riferimento alla società.

L'IRAP corrente, differita e anticipata è determinata esclusivamente con riferimento alla società.

CONTO ECONOMICO

Rilevazione dei ricavi

I ricavi sono imputati in bilancio nel rispetto del principio della prudenza e di quello della competenza economica, al netto di sconti e abbuoni.

I ricavi per le prestazioni di servizi sono imputati quando le stesse sono state eseguite.

I ricavi di natura finanziaria e quelli derivanti da prestazioni di servizi, incluse le royalties vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta sono determinati al cambio corrente alla data nella quale la relativa operazione è compiuta.

I proventi e gli oneri relativi ad operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione a termine, ivi compresa la differenza tra prezzo a termine e prezzo a pronti, sono iscritte per le quote di competenza dell'esercizio.

Costi della produzione

I costi della produzione accolgono gli oneri sostenuti in relazione all'attività caratteristica della SO.G.AER..

I costi sono rilevati per competenza tenendo in considerazione il momento dell'acquisto dei beni o del consumo dei servizi.

I costi della produzione comprendono:

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

In tale voce vengono rilevati i costi sostenuti per l'acquisto di materiali di consumo.

Costi per servizi

In tale voce sono allocati, per natura, i costi sostenuti per l'acquisizione dei servizi necessari all'ordinaria gestione aziendale.

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi. Il costo del lavoro è comprensivo del costo dei lavoratori in somministrazione.

Godimento di beni di terzi

La voce comprende i costi per il godimento di beni di terzi materiali e immateriali come fitti passivi, costi per noleggio beni, canoni di leasing finanziario, canoni concessori.

Per quanto concerne la SO.G.AER., si evidenzia che essa non ha in essere contratti di locazione finanziaria. Si segnala inoltre che la voce di costo di maggior rilievo inclusa in tale categoria è costituita dai canoni di concessione dovuti nei confronti dell'ente concedente rappresentato da ENAC.

Ammortamenti

Essi rappresentano la misura della partecipazione delle immobilizzazioni ai cicli produttivi dei singoli esercizi.

Oneri diversi di gestione

In tale voce del conto economico sono rilevati costi e spese di natura eterogenea di competenza dell'esercizio, tra le quali a solo titolo esemplificativo e per rilevanza si ricordano le imposte comunali deducibili e non, contributi associativi, perdite su crediti, diritti camerale e molti altri.

Utilizzo di stime

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività e sulla relativa informativa di bilancio. I risultati che si consuntiveranno potranno differire da tali stime. Le stime sono riviste periodicamente e gli effetti dei cambiamenti di stima, ove non derivanti da stime errate, sono rilevati nel conto economico dell'esercizio in cui si verificano i cambiamenti, se gli stessi hanno effetti solo su tale esercizio, e anche negli esercizi successivi se i cambiamenti influenzano sia l'esercizio corrente sia quelli successivi.

Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da giustificare modifiche alla situazione economica, patrimoniale e finanziaria esposta in bilancio e quindi da richiedere rettifiche e/o annotazioni integrative al documento di bilancio con riferimento ai valori esposti al 31 dicembre 2019.

Infatti gli eventi intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che evidenziano condizioni già esistenti alla data di riferimento del bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, sono rilevati in bilancio, in conformità al postulato della competenza, per riflettere l'effetto che tali eventi comportano sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico alla data di chiusura dell'esercizio.

I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che indicano situazioni sorte dopo la data di bilancio, che non richiedono variazione dei valori di bilancio, secondo quanto previsto dal principio contabile di riferimento, in quanto di competenza dell'esercizio successivo, non sono rilevati nei prospetti del bilancio ma sono illustrati in nota integrativa, se ritenuti rilevanti per una più completa comprensione della situazione societaria.

Altre informazioni

La Società, come previsto dal Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa di cui al D.Lgs. n. 14/2019, adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

La società capogruppo e le sue controllate sono dotate di un sistema contabile integrato CO.GE. – CO.AN.

In base alle previsioni dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs. 175/2016 la società ha posto in atto metodologie e strumenti a consentire la valutazione e la prevenzione dei rischi di crisi d'impresa.

Nota integrativa, attivo

Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

Non sono presenti valori da iscrivere in tale voce.

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Si riporta di seguito la variazione delle immobilizzazioni immateriali rispetto all'esercizio precedente:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 4.901.494 | 4.499.437 | 402.057 |

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono attività normalmente caratterizzate dalla mancanza di tangibilità. Esse sono costituite da costi che non esauriscono la loro utilità in un solo periodo ma manifestano i benefici economici lungo un arco temporale di più esercizi.

Le aliquote utilizzate nel processo di ammortamento, distinte per singole categorie sono state le seguenti:

Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno:

sono relativi a licenze d'uso di programmi software per i quali in considerazione delle caratteristiche di sviluppo dell'aeroporto si è stimata una vita utile di 5 anni con conseguente ammortamento con aliquota del 20%;

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:

sono iscritti al costo di acquisizione. L'ammortamento è calcolato dall'esercizio in cui la licenza è utilizzata o potrebbe esserlo. Si è stimata una vita utile di 5 anni con conseguente ammortamento con aliquota del 20%.

A tale modalità vi sono due eccezioni:

la prima eccezione riguarda la concessione onerosa stipulata con l'Aeronautica Militare per la disponibilità di un velivolo Atlantic per il periodo 2014 -2019.

L'ammortamento del valore iniziale di euro 7.425 è stato calcolato in base alla durata della concessione.

L'accordo per la disponibilità dell'aeromobile è cessato nel 2019 e sono attualmente in corso di valutazione eventuali nuovi accordi con l'Aeronautica. L'ipotesi proposta da SO.G.AER. di acquisirlo a un prezzo simbolico con l'accordo di assegnargli uno spazio dedicato nell'ambito dell'ex aeroporto militare non è stato ad oggi valutato positivamente e pertanto proseguiranno le trattative per raggiungere un accordo, non essendo possibile la restituzione mediante spostamento in volo dell'aeromobile ed essendo ugualmente impossibile l'effettuazione di un trasporto eccezionale su strada a causa dell'ingombro dell'aereo.

La seconda eccezione riguarda l'altra voce presente nella categoria concessioni che è relativa all'importo di 3.4 milioni di euro iscritti in relazione a quanto previsto dall'accordo tecnico stipulato tra ENAC e SO.G.AER. l'ammortamento di tale diritto è calcolato in base alla durata della concessione, che come noto scadrà nel 2047.

Altre immobilizzazioni immateriali: tale voce comprende migliorie su beni di terzi che vengono ammortizzate nel minor periodo tra quello di utilità futura delle spese sostenute e quello di durata residua della concessione.

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, si verificasse una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

Ai sensi dell' art. 2427, primo comma, n. 2, c.c., si riportano di seguito le movimentazioni intervenute nell'esercizio:

| | Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno | Concessioni, licenze, marchi e diritti simili | Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti | Altre immobilizzazioni immateriali | Totale immobilizzazioni immateriali |
|---|---|---|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | | | | | |
| Costo | 263.645 | 3.363.558 | 40.000 | 832.234 | 4.499.437 |
| Valore di bilancio | 263.645 | 3.363.558 | 40.000 | 832.234 | 4.499.437 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | |
| Incrementi per acquisizioni | 157.798 | 38.214 | (2.038) | 107.563 | 301.537 |
| Riclassifiche (del valore di bilancio) | - | - | 40.000 | 370.941 | 410.941 |
| Ammortamento dell'esercizio | 120.722 | 145.555 | - | 44.144 | 310.421 |
| Totale variazioni | 37.076 | (107.341) | 37.962 | 434.360 | 402.057 |
| Valore di fine esercizio | | | | | |
| Costo | 300.721 | 3.256.217 | 77.962 | 1.266.594 | 4.901.494 |
| Valore di bilancio | 300.721 | 3.256.217 | 77.962 | 1.266.594 | 4.901.494 |

Altri investimenti dell'area immobilizzazioni immateriali hanno riguardato le migliorie su beni di terzi e hanno riguardato interventi realizzati al parcheggio.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2019 la società non ha provveduto alla richiesta di erogazione di contributi, né ricevuto contributi in conto capitale a valere su immobilizzazioni immateriali

Contributi in conto capitale

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2019 la società non ha provveduto alla richiesta di erogazione di contributi in conto capitale, né ricevuto contributi in conto capitale a valere su immobilizzazioni immateriali.

Immobilizzazioni materiali

Si espone di seguito la variazione intervenuta nella consistenza del valore delle immobilizzazioni materiali rispetto all'esercizio precedente.

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 90.384.493 | 91.368.302 | (983.809) |

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

Le attività materiali sono inizialmente rilevate al costo di acquisto o di realizzazione.

Il valore include il prezzo pagato per acquistare o costruire l'attività (al netto di sconti e abbuoni) e gli eventuali costi direttamente attribuibili per l'acquisizione e necessari ai fini dell'entrata in funzione del bene.

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali è stato calcolato in quote costanti in base alla vita utile stimata del bene. Qualora l'immobilizzazione materiale comprendesse più componenti rilevanti aventi vite utili differenti, l'ammortamento viene calcolato separatamente per ciascun componente.

L'ammortamento avviene in modo sistematico e tiene conto della residua possibilità di utilizzazione.

In particolare, vengono applicate aliquote di ammortamento che riflettono la vita economicamente utile stimata dei beni.

Come previsto dall'OIC 16 la società valuta a ogni data di riferimento del bilancio la presenza di indicatori di perdite durevoli di valore per quanto concerne le immobilizzazioni materiali. Se tali indicatori dovessero sussistere, la società sarebbe tenuta a procedere alla stima del valore recuperabile dell'immobilizzazione.

In merito a tale argomento si rimanda a quanto previsto dall'OIC 9.

Le immobilizzazioni materiali sono classificate come di seguito indicato:

Beni Propri - Beni Gratuitamente Devolvibili - Beni ex Art. 17 della legge 135/97.

L'ultima categoria in particolare costituisce anch'essa una tipologia di beni gratuitamente devolvibili che viene appositamente distinta in quanto relativa a investimenti effettuati nel periodo nel quale la società operava in regime di gestione parziale. In tale periodo in base alla previsione della legge 135/97 era possibile effettuare specifici piani di interventi concordati con ENAC in correlazione alle somme incamerate sulla base di precise autorizzazioni a titolo di diritti di approdo e partenza e diritti di sosta e ricovero.

A seguito della Concessione della Gestione totale pertanto il complesso dei beni risulta ripartibile in modo semplificato tra Beni Propri e Beni Gratuitamente Devolvibili infatti i beni ex Art. 17 costituiscono a tutti gli effetti una sottocategoria dei Beni Gratuitamente Devolvibili.

I Beni Gratuitamente Devolvibili, siano essi finanziati che non finanziati, sono quelli destinati alle attività aeronautiche. Essi al termine della concessione quarantennale, dovranno essere ceduti gratuitamente all'ente concedente, ossia al Ministero dei Trasporti affidatario della concessione. Infatti, riguardo tali beni esiste il vincolo della retrocessione gratuita all'Amministrazione concedente.

A titolo puramente indicativo è possibile indicare che i beni Gratuitamente Devolvibili e ex Art. 17, riguardano le opere e gli impianti realizzati nel sedime aeroportuale che per loro natura sono connesse all'esercizio delle attività di volo o ad esse correlate.

Per i beni gratuitamente devolvibili il principio cardine del processo di ammortamento seguito è basato sulla scelta fra il minore periodo fra la durata della Concessione (40 anni a decorrere dal 13 aprile 2007) e la residua possibilità di utilizzazione del cespite.

In base a questo criterio per le piste, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio si è provveduto a effettuare l'ammortamento finanziario in base alla durata residua della concessione. Si riporta, di seguito, il dettaglio dei Beni Gratuitamente Devolvibili in capo alla Capogruppo al 31/12/2019:

| Descrizione | Costo storico | Fondo ammortamento al 31/12/2019 | Valore Netto Contabile |
|---------------------------|---------------|----------------------------------|------------------------|
| Terreni Industriali GD | 7.789.253 | 0 | 7.789.253 |
| Fabbricati Industriali GD | 66.888.751 | 41.490.538 | 25.398.213 |
| Piazzali Aeromobili GD | 21.567.607 | 2.468.722 | 19.098.884 |
| Opere d'Arte Fissa GD | 9.174.611 | 3.473.959 | 5.700.651 |
| Prefabbricati GD | 1.912.914 | 1.869.248 | 43.666 |

| Descrizione | Costo storico | Fondo ammortamento al 31/12/2019 | Valore Netto Contabile |
|--------------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------|
| Impianti generici GD | 18.587.116 | 14.153.594 | 4.433.523 |
| Impianti specifici GD | 22.338.567 | 19.660.440 | 2.678.127 |
| Macchinari GD | 2.803.472 | 2.197.073 | 606.399 |
| Attrezzatura varia GD | 747.644 | 449.545 | 298.099 |
| Mobili e arredi GD | 1.378.597 | 1.198.308 | 180.289 |
| Macchine elettroniche GD | 1.639.679 | 1.312.095 | 327.584 |
| Automezzi GD | 824.970 | 580.893 | 244.077 |
| Totale | 155.653.181 | 88.854.416 | 66.798.766 |

Gli impianti specifici, sono soggette a rapida obsolescenza tecnologica a causa dell'esigenza di un costante adeguamento alle nuove normative e in particolare alle norme nazionali ed europee per quanto attiene alla sicurezza, che ne richiedono ciclicamente la sostituzione o l'up grade.

Le manutenzioni vengono costantemente effettuate per mantenere in stato di efficienza ottimale gli immobili, le superfici di volo e le opere d'arte fisse.

Le spese di manutenzione e riparazione che non determinino un incremento di valore o un allungamento della vita residua dei beni, sono spese nell'esercizio nel quale sono sostenute.

Per i beni gratuitamente devolvibili il piano di ammortamento è basato sulla scelta tra il minore periodo fra la durata della Concessione per la Gestione totale (40 anni decorrenti dal 13 aprile 2007) e la residua possibilità di utilizzo del cespite.

A tal proposito, con riferimento ad alcuni interventi su piste, piazzali e vie di rullaggio si è proceduto al calcolo dell'ammortamento in base alla durata residua della concessione, con determinazione di specifiche aliquote di ammortamento per ciascun cespite interessato.

Di seguito, ai sensi dell' art. 2427, primo comma, n. 2, c.c., si riportano di seguito le movimentazioni intervenute nell'esercizio:

| | Terreni e fabbricati | Impianti e macchinario | Attrezzature industriali e commerciali | Altre immobilizzazioni materiali | Immobilizzazioni materiali in corso e acconti | Totale Immobilizzazioni materiali |
|--|----------------------|------------------------|--|----------------------------------|---|-----------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | | | | | | |
| Costo | 128.848.795 | 50.500.949 | 1.001.552 | 5.828.192 | 5.042.562 | 191.222.050 |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 54.241.450 | 40.364.996 | 584.784 | 4.662.518 | - | 99.853.748 |
| Valore di bilancio | 74.607.345 | 10.135.953 | 416.768 | 1.165.674 | 5.042.562 | 91.368.302 |
| Variazioni nell'esercizio | | | | | | |
| Incrementi per acquisizioni | 1.346.310 | 826.806 | 72.648 | 472.048 | 3.609.935 | 6.327.747 |
| Riclassifiche (del valore di bilancio) | 6.882.469 | 376.836 | - | - | (7.259.305) | - |
| Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio) | 205.368 | 1.712.312 | 5.013 | 131.507 | - | 2.054.200 |
| Ammortamento dell'esercizio | 4.275.242 | 2.909.385 | 101.059 | 372.402 | - | 7.658.089 |
| Altre variazioni | 205.368 | 1.685.184 | 5.013 | 130.817 | 374.350 | 2.400.732 |
| Totale variazioni | 3.953.537 | (1.732.871) | (28.411) | 98.956 | (3.275.020) | (983.809) |
| Valore di fine esercizio | | | | | | |

| | Terreni e fabbricati | Impianti e macchinario | Attrezzature industriali e commerciali | Altre immobilizzazioni materiali | Immobilizzazioni materiali in corso e acconti | Totale Immobilizzazioni materiali |
|--|----------------------|------------------------|--|----------------------------------|---|-----------------------------------|
| Costo | 136.872.207 | 49.992.279 | 1.069.188 | 6.168.158 | 1.767.542 | 195.869.374 |
| Ammortamenti (Fondo ammortamento) | 58.311.325 | 41.589.197 | 680.831 | 4.903.528 | - | 105.484.881 |
| Valore di bilancio | 78.560.882 | 8.403.082 | 388.357 | 1.264.630 | 1.767.542 | 90.384.493 |

Come noto il principio contabile OIC 16 fornisce puntuali indicazioni in merito alle corrette modalità di rilevazione e contabilizzazione delle immobilizzazioni materiali. Tale principio contabile fornisce informazioni in merito alle casistiche e alle modalità di attuazione ove necessario della revisione delle stime della vita utile degli immobili strumentali e all'eventuale scorporo della quota parte di costo riferita alle aree di sedime degli stessi. Nel 2019 non si sono manifestate casistiche che abbiano reso necessaria tale modalità di intervento.

Prima di passare all'esame delle variazioni che nello specifico hanno interessato le diverse categorie di immobilizzazioni materiali, si segnala che nel corso del 2019 la società ha effettuato la più rilevante operazione di rottamazione di cespiti dismessi della sua storia.

Nel 2019 sono stati infatti dismessi cespiti per un valore superiore a 2 milioni di euro.

Le operazioni si sono articolate in diverse fasi e sono state effettuate nel rispetto di tutte le norme previste, sia dal punto di vista civilistico e fiscale, sia dal punto di vista ambientale.

Per quanto attiene al primo aspetto sono state effettuate tutte le previste comunicazioni all'Agenzia delle Entrate, alla Guardia di Finanza e al Collegio Sindacale. Per quanto attiene agli aspetti ambientali tutte le operazioni sono state realizzate mediante l'intervento di smaltitori autorizzati e certificati per le varie tipologie di materiali trattati.

Le operazioni di prelievo e demolizione dei materiali sono state monitorate dai funzionari della Guardia di finanza.

Tra gli impianti oggetto della rottamazione è possibile ricordare alcuni impianti per la restituzione dei bagagli, due lotti degli impianti di climatizzazione, un notevole numero di monitor appartenenti ai sistemi per l'informativa al pubblico, corpi illuminanti appartenenti a torri faro dei piazzali di sosta aeromobili e infine numerose componenti HW e di impiantistica elettrica tra le quali numerosi UPS e quadri elettrici.

Passando all'esame delle variazioni di maggior rilievo che hanno interessato le immobilizzazioni materiali si segnala quanto segue:

Terreni e fabbricati:

l'incremento 2019 risulta complessivamente pari a circa Euro 8,2MLN, dei quali Euro 6,8MLN derivanti da riclassificazioni di immobilizzazioni in corso per lavori avviati nel corso degli anni precedenti e completati nel corso del 2019. Alle attivazioni delle immobilizzazioni in corso si aggiungono Euro 1,3MLN circa di nuovi investimenti di competenza del 2019. Inoltre nell'ambito di dismissioni per vendite e rottamazioni avvenute nell'anno in esame Euro 205K hanno riguardato tali categorie di beni.

Tra le opere realizzate o comunque entrate in esercizio nel 2019 appartenenti all'area terreni e fabbricati si segnalano:

interventi realizzati in Testata 32 per migliorarne le caratteristiche di portanza per un valore di circa 200K, cui si aggiunge la realizzazione di specifiche barriere con utilizzo di New Jersey per ulteriori 200K circa;

interventi di aumento di portanza in alcune aree dell'Apron ovest per circa 94K;

aumento di portanza alla Taxiway Foxtrot per circa 400K;

incremento di portanza alla Taxiway Kilo per circa 750K;

realizzazione dei nuovi piazzali nord denominati Santa Caterina e destinati alla sosta degli aeromobili di aviazione generale per un valore pari a circa 4,4MNL. Tali piazzali entreranno in ammortamento nel 2020 in quanto al termine del 2019 non disponevano ancora delle necessarie certificazioni di agibilità oltre che di alcuni altri elementi.

Inoltre, al valore dei piazzali sopra indicati si somma l'importo pari a circa 1,5MLN e relativo a opere idrauliche, muri di contenimento, recinzioni e barriere.

Inoltre, al valore dei piazzali Santa Caterina va aggiunto il valore per gli interventi impiantistici relativi a quadri elettrici e torri faro.

Si segnala infine che al momento del completamento delle verifiche congiunte con ENAC sui dati catastali alle porzioni dei terreni su cui insistono i piazzali, nel 2020 si procederà alla riclassificazione di tali quote parti di terreni riclassificandole ad incremento del valore dei piazzali. E' infatti noto che la casistica relativa alla porzione dei terreni adibiti a piste aeroportuali rientra nelle eccezioni previste dalle ipotesi specificamente contemplate dal [D. M. 31.12.1988](#).

Impianti e macchinari:

l'incremento 2019 risulta complessivamente pari a circa Euro 1,2 milioni, dei quali Euro 370K derivanti da riclassificazioni di immobilizzazioni in corso per lavori avviati nel corso degli anni precedenti e completati nel corso del 2019. Alle attivazioni delle immobilizzazioni in corso si aggiungono Euro 800K circa di nuovi investimenti di competenza del 2019. Inoltre, nell'ambito di dismissioni per vendite e rottamazioni avvenute nell'anno in esame 1,7 MLN hanno riguardato tali categorie di beni.

Tra gli interventi realizzati o comunque attivati nel 2019 si segnalano:

nuovi impianti pubblicitari con nuove tecnologie per circa Euro 290K;

le nuove torri faro relative ai piazzali Santa Caterina precedentemente descritti per un valore pari a circa Euro 130K;

la realizzazione della cabina elettrica n° 17 nel sedime lati ovest per circa Euro 120K;

l'acquisto di un nuovo grip tester per un valore pari a Euro 74K.

A tali interventi se ne sommano naturalmente numerosi altri di entità singolarmente minore.

Attrezzature industriali e commerciali:

l'incremento complessivo nel 2019 è stato pari a circa Euro 72K ed è principalmente riconducibile all'acquisizione di attrezzature per la gestione del verde e di attrezzature in uso per la gestione di sistemi di accodamenti in area controlli di sicurezza.

Altre immobilizzazioni materiali:

l'incremento 2019, è stato pari a circa Euro 472K ed è stato relativo prevalentemente all'acquisizione di arredi e apparati HW.

Relativamente a tale area vi sono state dismissioni per Euro 131K circa.

Immobilizzazioni in corso e acconti:

Nel 2019 tale voce dello stato patrimoniale ha subito una forte movimentazione in conseguenza del completamento di numerosi lavori. Nel corso dell'anno sono stati effettuati nuovi lavori rilevati in questo conto per € 4,3MLN.

Nel corso dell'esercizio tuttavia la riduzione delle voce è stata pari a € 7,6MLN. Tale importo è comprensiva prevalentemente di lavori effettuati in anni precedenti ma in parte anche di lavori realizzati nel 2019 e inizialmente contabilizzati in tale voce.

Al termine di tali operazioni il saldo del conto risulta pari a Euro 1,7MNL e riguarda lavori in corso per la realizzazione del parco Santa Caterina per circa 560K, per la realizzazione di un ampliamento alle sale d'imbarco a Quota 0 dell'aerostazione Euro 360K circa, adeguamento ad uso pubblico ascensori Euro 250K circa, lavori per adeguamenti a tecnologie a risparmio energetico per circa 120K oltre ad altri di valori minori.

Contributi in conto capitale

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2019 la società ha ricevuto contributi in conto capitale per Euro 3,8 milioni circa.

Si ricorda che i contributi vengono contabilizzati dalla SO.G.AER. con il metodo indiretto, ovvero i contributi sono portati indirettamente a riduzione del valore del cespite di riferimento, in quanto vengono imputati a Conto Economico alla voce A5 "altri ricavi e proventi" e quindi rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso la tecnica dei risconti passivi pluriennali.

| Contributi per Progetto Quote competenza economica | Importo 2019 | Importo 2018 | Importo 2017 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Nuova Hall e servizi igienici | 81.698 | 81.698 | 81.698 |
| Progetto Sicurezza 100% bagagli da stiva | 1.628 | 1.628 | 1.628 |
| Contributo Ras Progettaz.ristrutturaz.aerostazione | 61.975 | 61.975 | 61.975 |
| Pista Principale | 420.707 | 420.707 | 420.707 |
| Pista sussidiaria Resa Testata 32 | 126.669 | 126.669 | 126.669 |

| | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Progetto Elmas 2010 | 1.949.110 | 1.949.110 | 1.949.110 |
| Aerostazione Aviazione Generale | 34.722 | 38.280 | 55.470 |
| Collegamento Ferroviario RFI | 181.752 | 181.752 | 181.752 |
| Adeguamento sistemi di sicurezza | 25.851 | 45.801 | 45.801 |
| Riversamento quote art.17 correlate ad ammortamenti | 65.891 | 65.891 | 65.891 |
| Guide ottiche | 30.050 | 60.100 | 60.100 |
| Evacuazione fumi e lucernai | 20.000 | 20.000 | 21.817 |
| Safety aeroportuale | 13.779 | 27.558 | 27.558 |
| Nuova normativa europea radiogeni | 224.629 | 224.629 | 268.740 |
| Rewamping cablaggio strutturato e copertura wi-fi | 56.847 | 105.207 | 105.326 |
| wamping Clima | 205.446 | 205.446 | 231.973 |
| Ristrutturazione Infrastrutture CC ed EI per Polo Merci | 534.827 | 534.827 | 388.921 |
| 400Hz più centralina monitoraggio aria | 227.663 | 148.105 | 23.188 |
| Allarme perimetrale | 394.825 | 509.474 | 331.053 |
| Sistema Monitoraggio Rumore | 37.500 | 37.500 | 18.750 |
| Adeguamento ad uso pubblico ascensori | 3.494 | 3.494 | 5.240 |
| Interventi su pavimentazioni aeroportuali | 63.530 | 63.530 | 0 |
| De Icing | 61.961 | 33.161 | 0 |
| Ampliamento capacità sistema restituzione bagagli | 88.736 | 44.368 | 0 |
| Bird Strike | 32.332 | 38.799 | 38.799 |
| Ristrutturazione reti lato ovest | 84.305 | 42.152 | 0 |
| Totale | 5.029.927 | 5.071.861 | 4.512.166 |

In relazione alle previsioni della disciplina sulla trasparenza delle erogazioni pubbliche, introdotta dall'articolo 1 commi 125-129 della legge 124/2017, successivamente integrata dal decreto legge 113/2018 e dal decreto 135/2018, vengono di seguito indicate in dettaglio le quote di contributo incassate nel corso dell'anno 2019:

| Contributi per Progetto Quote incassate nell'anno | Importo 2019 | Importo 2018 |
|--|---------------------|---------------------|
| Ampliamento piazzali aeromobili e viabilità (S.Caterina) | 3.760.800 | 3.933.000 |
| De Icing | 36.915 | 337.500 |
| Interventi su pavimentazioni aeroportuali | 0 | 1.800.000 |
| 400Hz più centralina monitoraggio aria | 0 | 1.188.000 |
| Adeguamento ad uso pubblico ascensori | 0 | 120.000 |
| Allarme perimetrale | 0 | 225.000 |
| Nuova normativa europea radiogeni | 0 | 73.055 |
| Ampliamento capacità sistema restituzione bagagli | 0 | 382.500 |
| Totale | 3.797.715 | 8.059.055 |

Operazioni di locazione finanziaria

Nel 2019 la So.G.Aer. non ha in corso alcun contratto di leasing o leaseback.

Immobilizzazioni finanziarie

Si riporta di seguito la variazione nella consistenza di valore delle immobilizzazioni finanziarie detenute dalla SO.G. AER. rispetto all'esercizio precedente:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 4.172.475 | 2.375.929 | 1.796.546 |

Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

Le immobilizzazioni finanziarie si riferiscono alle partecipazioni detenute nelle controllate Sogaerdyn e Sogaer Security, entrambe controllate al 100%, e destinate a permanere durevolmente nel patrimonio della Società. Si riporta di seguito il dettaglio delle movimentazioni intervenute in tale voce nel 2019:

| | Partecipazioni in imprese controllate | Partecipazioni in altre imprese | Totale Partecipazioni |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| Valore di inizio esercizio | | | |
| Costo | 2.329.643 | 300 | 2.329.943 |
| Valore di bilancio | 2.329.643 | 300 | 2.329.943 |
| Variazioni nell'esercizio | | | |
| Rivalutazioni effettuate nell'esercizio | 1.796.546 | - | 1.796.546 |
| Totale variazioni | 1.796.546 | - | 1.796.546 |
| Valore di fine esercizio | | | |
| Costo | 4.126.189 | 300 | 4.126.489 |
| Valore di bilancio | 4.126.189 | 300 | 4.126.489 |

Partecipazioni

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società.

So.G.Aer. detiene esclusivamente partecipazioni nelle imprese controllate Sogaer Security e Sogaerdyn, entrambe controllate al 100%.

Le partecipazioni sono valutate, nel rispetto del principio della continuità dei criteri di valutazione, con il metodo del patrimonio netto. Nel corrente esercizio è stata effettuata una rivalutazione della partecipazione della controllata Sogaerdyn per Euro 1.467.250 e di Euro 329.295 per la controllata Sogaer Security.

Per le seguenti partecipazioni in imprese controllate, valutate con il metodo del patrimonio netto si forniscono le seguenti ulteriori informazioni:

- **Partecipazione in Sogaerdyn**

Il bilancio utilizzato ai fini della valutazione è quello d'esercizio essendo le date di chiusura degli esercizi della partecipante e della partecipata coincidenti.

Il risultato d'esercizio della partecipata è stato imputato al conto economico (metodo del patrimonio netto integrale).

- **Partecipazione in Sogaer Security**

Il bilancio utilizzato ai fini della valutazione è quello d'esercizio essendo le date di chiusura degli esercizi della partecipante e della partecipata coincidenti.

Il risultato d'esercizio della partecipata è stato imputato al conto economico (metodo del patrimonio netto integrale).

Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

Su nessuna partecipazione immobilizzata esistono restrizioni alla disponibilità da parte della società partecipante, né esistono diritti d'opzione o altri privilegi.

Nessuna società partecipata ha deliberato nel corso dell'esercizio aumenti di capitale a pagamento o gratuito.

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

Nella voce crediti verso altri sono stati iscritti depositi cauzionali concessi in relazione a contratti di telefonia, energia, approvvigionamento idrico e per un contratto di locazione aree adibite a parcheggio a pagamento.

| | Valore di inizio esercizio | Valore di fine esercizio | Quota scadente oltre l'esercizio |
|--|----------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| Crediti immobilizzati verso altri | 45.986 | 45.986 | 45.986 |
| Totale crediti immobilizzati | 45.986 | 45.986 | 45.986 |

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono le seguenti.

| Descrizione | 31/12/2018 | Acquisizioni | Rivalutazioni | Riclassifiche | Cessioni | Svalutazioni | 31/12/2019 |
|--|---------------|--------------|---------------|---------------|----------|--------------|---------------|
| Imprese controllate | | | | | | | |
| Imprese collegate | | | | | | | |
| Imprese controllanti | | | | | | | |
| Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | | | | | | | |
| Altri | 45.986 | | | | | | 45.986 |
| Arrotondamento | | | | | | | |
| Totale | 45.986 | | | | | | 45.986 |

La società non ha sottoscritto un contratto di tesoreria accentrata di gruppo (contratto di cash pooling).

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese controllate

Di seguito si forniscono i dati relativi alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente per le imprese controllate e collegate. Il prospetto è elaborato ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 5 del c.c.

| Denominazione | Città, se in Italia, o Stato estero | Codice fiscale (per imprese italiane) | Capitale in euro | Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro | Patrimonio netto in euro | Quota posseduta in euro | Quota posseduta in % | Valore a bilancio o corrispondente credito |
|--------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------|--|--------------------------|-------------------------|----------------------|--|
| Sogaer Security S.p. A. | Elmas | 0254190929 | 260.000 | 329.295 | 787.623 | 787.623 | 100,00% | 787.623 |
| SOGAERDYN S.p.A. | Elmas | 02366800924 | 470.000 | 1.467.250 | 3.338.566 | 3.338.566 | 100,00% | 3.338.566 |
| Totale | | | | | | | | 4.126.189 |

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella come previsto dall'articolo 2427, primo comma, n. 6, c.c.

| Area geografica | Crediti immobilizzati verso altri | Totale crediti immobilizzati |
|-----------------|-----------------------------------|------------------------------|
| Italia | 45.986 | 45.986 |
| Totale | 45.986 | 45.986 |

Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non sono presenti partite relative a tale categoria di operazioni. Come noto le operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione sono operazioni di vendita che possono avere per oggetto beni, titoli o valori, che comportano l'obbligo di riacquisto da parte del venditore della cosa originariamente venduta a una certa data e ad un certo prezzo.

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

| | Valore contabile |
|---------------------------------|------------------|
| Partecipazioni in altre imprese | 300 |
| Crediti verso altri | 45.986 |

Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese

| Descrizione | Valore contabile |
|---------------------------------------|------------------|
| Altre partecipazioni in altre imprese | 300 |
| Totale | 300 |

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso altri

| Descrizione | Valore contabile |
|---------------|------------------|
| Altri crediti | 45.986 |
| Totale | 45.986 |

Attivo circolante

Rimanenze

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 3.053.452 | 2.909.511 | 143.941 |

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota integrativa.

Per le variazioni corrispondenti alle singole categorie, si rinvia ai dati evidenziati nel conto economico.

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio |
|---|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Materie prime, sussidiarie e di consumo | 172.049 | 5.783 | 177.832 |
| Lavori in corso su ordinazione | 2.737.462 | 138.158 | 2.875.620 |
| Totale rimanenze | 2.909.511 | 143.941 | 3.053.452 |

I lavori in corso su ordinazione riguardano esclusivamente i lavori di cui agli impegni previsti nell'ambito dell'Accordo Tecnico, sottoscritto tra ENAC, Ministero della Difesa e SO.G.AER. nel 2009. L'Accordo prevede una serie di interventi da parte del gestore quale condizione essenziale affinché cessasse l'interesse del Ministero della Difesa sulle aree ovest del sedime aeroportuale di Cagliari, consentendone quindi il passaggio in capo al gestore al realizzarsi di specifiche condizioni previste dall'accordo stesso.

Il valore complessivo dei lavori dell'Accordo è pari a Euro 9,4MLN, di cui Euro 6,3MLN circa risultano realizzati al 31 /12/2019.

Nel 2018 si è perfezionata la consegna con passaggio definitivo delle opere di cui al primo lotto di lavori (ex 11mo nucleo elicotteristi) per Euro 3,4MLN. Il secondo lotto da realizzare è pari a € 6MNL e a oggi ne risulta pertanto realizzato un importo pari a circa 2,9MLN.

Solo al completamento di tale secondo lotto gli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo Tecnico risulteranno totalmente adempiuti.

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Si riporta di seguito la tabella che evidenzia le variazioni intervenute nell'attivo circolante nel 2019 rispetto al 2018:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|-------------|
| 41.880.923 | 43.800.072 | (1.919.149) |

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio | Quota scadente entro l'esercizio | Quota scadente oltre l'esercizio |
|--|----------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante | 28.864.124 | 1.963.261 | 30.827.385 | 15.691.503 | 15.135.882 |
| Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante | 214.573 | (43.090) | 171.483 | 171.483 | - |
| Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante | 389 | 108.554 | 108.943 | 108.943 | - |
| Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante | 238.773 | 14.541 | 253.314 | | |
| Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante | 14.482.213 | (3.962.415) | 10.519.798 | 4.787.711 | 5.732.087 |
| Totale crediti iscritti nell'attivo circolante | 43.800.072 | (1.919.149) | 41.880.923 | 20.759.640 | 20.867.969 |

I crediti sono esposti al presumibile valore di realizzo.

La società si è avvalsa della facoltà di non utilizzare il criterio del costo ammortizzato e di non attualizzare i crediti in quanto trattasi principalmente di crediti con scadenza inferiore ai 12 mesi. I crediti a medio/lungo termine si riferiscono esclusivamente a partite iscritte in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, o comunque svalutate.

I crediti sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, la Società aveva optato per non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

I crediti sono quindi valutati al valore di presumibile realizzo. Le partite di natura commerciale sono state analizzate analiticamente al fine di appurare l'eventuale esistenza di specifiche condizioni che rendessero opportuna la rilevazione di perdite su crediti o l'accantonamento al fondo svalutazione crediti. Attraverso tale analisi di dettaglio viene esaminata l'effettiva esigibilità del credito e la presumibile tempistica di incasso.

Tali controlli vengono effettuati con analiticità e rigore. Per l'effettuazione delle analisi si tiene conto sia delle pratiche in contenzioso, sia delle partite che pur non essendo in contenzioso presentano una anzianità significativa.

Anche nell'esercizio in chiusura grande attenzione è stata prestata dall'area amministrativa – finanziaria per il miglioramento delle procedure di sollecito e recupero crediti anche attraverso una rigorosa collaborazione tra direzione Amministrativa, Legale e Commerciale della società. Ciò è avvenuto mediante la sistematica condivisione dei processi di valutazione delle posizioni dei clienti.

Come noto l'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo può essere ottenuto mediante l'accantonamento ad apposito fondo svalutazione crediti tenendo in considerazione le condizioni economiche generali, di settore e anche il rischio paese, oppure con la rilevazione di perdite sui crediti in presenza di precise situazioni. A tal proposito innovazioni rilevanti sono state apportate in materia dall'OIC 15 e dal raccordo tra le norme civilistiche e il TUIR con specifico riferimento agli art. 83, 101 e 106.

I crediti verso clienti al 31/12/2019 sono comprensivi di Euro 19 milioni di addizionale comunale non ancora incassata dai clienti.

Sono state, inoltre, rilevate perdite su crediti verso clienti per un importo pari a Euro 93.153.

I crediti verso altri, al 31/12/2019, pari a Euro 10.519.798 sono così costituiti:

| Descrizione | Importo |
|--|-------------------|
| Crediti Vs. Altri Esigibili entro 12 mesi: | |
| Crediti Vs. Enti Pubblici per contributi in C/Capitale | 4.659.200 |
| Crediti Vs. Fornitori per acconti | 40.799 |
| Altri crediti diversi a breve | 87.712 |
| Totale | 4.787.711 |
| Crediti Vs. Altri esigibili oltre 12 mesi: | |
| Crediti Vs. Enti Pubblici per contributi in C/Capitale | 3.267.000 |
| Residua cauzione da incassare ex Art. 17 | 32.891 |
| Crediti Vs. RAS per Contributi L.R. 10/2010 annualità 2013 | 4.932.976 |
| Fondo Rischi su crediti | -2.500.780 |
| Totale | 5.732.087 |
| Totale Crediti Vs. Altri | 10.519.798 |

Le imposte anticipate per Euro 253.314 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima parte della presente nota integrativa.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente come previsto dall'articolo 2427, primo comma, n. 6, c.c.

| Area geografica | Italia | Extra UE | UE | Totale |
|--|------------|----------|---------|------------|
| Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante | 29.968.250 | 229.912 | 629.223 | 30.827.385 |
| Crediti verso controllate iscritti nell'attivo circolante | 171.483 | - | - | 171.483 |
| Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante | 108.943 | - | - | 108.943 |
| Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante | 253.314 | - | - | 253.314 |
| Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante | 10.519.798 | - | - | 10.519.798 |

| Area geografica | Italia | Extra UE | UE | Totale |
|---|------------|----------|---------|------------|
| Totale crediti iscritti nell'attivo circolante | 41.021.788 | 229.912 | 629.223 | 41.880.923 |

Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Si evidenzia che non sono presenti crediti relativi a operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

| Descrizione | F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile |
|----------------------------|--|
| Saldo al 31/12/2018 | 1.979.752 |
| Utilizzo nell'esercizio | 44.224 |
| Accantonamento esercizio | 59.845 |
| Saldo al 31/12/2019 | 1.995.373 |

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati accantonamenti al fondo svalutazione per Euro 59.845 al fine di ricondurre al valore di presumibile realizzo due crediti verso clienti di dubbia recuperabilità.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La SOGAER non detiene partecipazioni, strumenti derivati o altre tipologie di titoli che debbano essere rilevati in tale voce dell'attivo.

Dettagli sulle partecipazioni iscritte nell'attivo circolante in imprese controllate

Si segnala che non sono presenti partecipazioni in imprese controllate iscritte tra le poste dell'attivo circolante.

Imprese controllate

Dettagli sulle partecipazioni iscritte nell'attivo circolante in imprese collegate

Si segnala che non sono presenti partecipazioni in imprese collegate iscritte tra le poste dell'attivo circolante.

Disponibilità liquide

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|-------------|
| 10.264.696 | 12.024.945 | (1.760.249) |

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio |
|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Depositi bancari e postali | 11.901.301 | (1.713.068) | 10.188.233 |

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio |
|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Assegni | 10.000 | - | 10.000 |
| Denaro e altri valori in cassa | 113.644 | (47.181) | 66.463 |
| Totale disponibilità liquide | 12.024.945 | (1.760.249) | 10.264.696 |

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

Si segnala che la società non ha sottoscritto un contratto di tesoreria accentrata di gruppo per ottimizzare l'uso delle risorse finanziarie, cosiddetto contratto di cash pooling.

Benché le norme relative alla tracciabilità sui flussi finanziari abbiano contribuito a contenere l'utilizzo del denaro contante esso, per quanto riguarda la SOGAER, rimane in uso oltre che per acquisti di rilievo marginale, anche per quanto attiene agli incassi dei parcheggi a pagamento, dei fast track e nelle due boutique gestite dalla SOGAER.

Al fine di ridurre l'utilizzo del danaro contante il gestore sta attivando progressivamente nuovi sistemi di pagamento con moneta elettronica. Ciò garantirà una maggiore sicurezza per gli operatori e la riduzione delle problematiche di versamento di tale danaro agli istituti bancari ove peraltro la moneta frazionaria non è particolarmente gradita.

Si evidenzia che una parte delle disponibilità bancarie è legata ai progetti finanziati e, pertanto, può essere destinata esclusivamente ad essi. Il gestore a tal proposito mantiene un accurato controllo delle spese relative a ciascun progetto finanziato mediante opportune mappature nell'ambito della contabilità e del controllo di gestione.

Il valore dei conti vincolati ai progetti finanziati, al 31/12/2019, è pari a circa 2,6 milioni di euro. Tale importo seppur liquido e disponibile, è relativo a contributi per la realizzazione di progetti finanziati di ammodernamento e potenziamento di infrastrutture e impianti facenti parte dell'aeroporto. Per tale motivo, tali somme devono essere utilizzate esclusivamente per pagamenti inerenti tali lavori. Di tale aspetto relativo al vincolo di destinazione è opportuno tener conto nella lettura dei dati.

Ratei e risconti attivi

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 69.003 | 179.603 | (110.600) |

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Anche per tali poste, i criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

Al 31/12/2019, gli unici risconti attivi avente durata superiore a 5 anni sono relativi a:

- polizza Confidi sottostante il mutuo e che riguarda l'arco temporale 30/01/2018 – 29/01/2028. L'importo di tale risconto al 31/12/2019 è pari a Euro 7.918;
- costi registrazione di alcuni domini internet Euro 2.052.

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio |
|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Risconti attivi | 179.603 | (110.600) | 69.003 |
| Totale ratei e risconti attivi | 179.603 | (110.600) | 69.003 |

Ai sensi dell'articolo 2427 1c n° 7 del codice civile di seguito viene indicata la composizione della voce.

| Descrizione | Importo |
|-------------------------------------|---------------|
| RISCONTI ATTIVI: | |
| Abbonamenti | 34.197 |
| Canoni e manutenzioni | 10.632 |
| Cauzioni e fidejussioni | 14.934 |
| Telefonia e connettività | 3.146 |
| Altri di ammontare non apprezzabile | 6.094 |
| | 69.003 |

Oneri finanziari capitalizzati

Nell'esercizio non si è dato luogo a capitalizzazione di oneri finanziari.

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c., sono di seguito analizzate le variazioni intervenute nella consistenza delle voci di Patrimonio netto.

Al 31 dicembre 2018 il capitale sociale risulta interamente sottoscritto e versato.

Ai sensi dell'art. 2427 1° C n° 17 e 18 del c.c. si evidenzia che il capitale sociale, pari a 13.000.000 euro, invariato rispetto all'esercizio precedente, è suddiviso in 130.000.000 azioni ordinarie da nominali 0,10 euro cadauna.

La composizione della compagine azionaria è invariata rispetto all'esercizio precedente

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 35.373.463 | 30.343.597 | 5.029.866 |

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

| | Valore di inizio esercizio | Destinazione del risultato dell'esercizio precedente | Altre variazioni | | | Risultato d'esercizio | Valore di fine esercizio |
|---------------------------------------|----------------------------|--|------------------|------------|---------------|-----------------------|--------------------------|
| | | Altre destinazioni | Incrementi | Decrementi | Riclassifiche | | |
| Capitale | 13.000.000 | - | - | - | - | | 13.000.000 |
| Riserva legale | 820.291 | - | 187.597 | - | - | | 1.007.888 |
| Altre riserve | | | | | | | |
| Riserva straordinaria | 12.771.371 | - | 3.564.338 | - | - | | 16.335.709 |
| Varie altre riserve | - | - | - | 1 | - | | (1) |
| Totale altre riserve | 12.771.371 | - | 3.564.338 | 1 | - | | 16.335.708 |
| Utile (perdita) dell'esercizio | 3.751.935 | | - | - | 3.751.935 | 5.029.867 | 5.029.867 |
| Totale patrimonio netto | 30.343.597 | | 3.751.935 | 1 | 3.751.935 | 5.029.867 | 35.373.463 |

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Ai sensi dell' articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, c.c. si segnala che le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti.

| | Importo | Origine / natura | Possibilità di utilizzazione |
|--|------------|------------------|------------------------------|
| Capitale | 13.000.000 | Apporto Soci | B |
| Riserva da sovrapprezzo delle azioni | - | | A,B,C,D |
| Riserve di rivalutazione | - | | A,B |
| Riserva legale | 1.007.888 | Riserva di Utili | A,B |
| Riserve statutarie | - | | A,B,C,D |
| Altre riserve | | | |
| Riserva straordinaria | 16.335.709 | Riserva di Utili | A,B,C,D |
| Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile | - | | A,B,C,D |

| | Importo | Origine / natura | Possibilità di utilizzazione |
|--|------------|------------------|------------------------------|
| Riserva azioni o quote della società controllante | - | | A,B,C,D |
| Riserva da rivalutazione delle partecipazioni | - | | A,B,C,D |
| Versamenti in conto aumento di capitale | - | | A,B,C,D |
| Versamenti in conto futuro aumento di capitale | - | | A,B,C,D |
| Versamenti in conto capitale | - | | A,B,C,D |
| Versamenti a copertura perdite | - | | A,B,C,D |
| Riserva da riduzione capitale sociale | - | | A,B,C,D |
| Riserva avanzo di fusione | - | | A,B,C,D |
| Riserva per utili su cambi non realizzati | - | | A,B,C,D |
| Riserva da conguaglio utili in corso | - | | A,B,C,D |
| Varie altre riserve | (1) | | |
| Totale altre riserve | 16.335.708 | | |
| Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi | - | | A,B,C,D |
| Utili portati a nuovo | - | | A,B,C,D |
| Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio | - | | A,B,C,D |
| Totale | 30.343.596 | | |

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

| Descrizione | Importo | Possibilità di utilizzazioni |
|--|---------|------------------------------|
| Differenza da arrotondamento all'unità di Euro | (1) | A,B,C,D |
| | - | A,B,C,D |
| Totale | (1) | |

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

La tabella precedente fornisce informazioni relativamente alla natura ed utilizzabilità delle altre riserve. Nel bilancio SOGAER tra le altre riserve è presente quella denominata riserva straordinaria. Essa è una riserva di utili. In tabella si dà atto che nell'ultimo triennio alcuna utilizzazione ne è stata fatta risultando pertanto in costante crescita. L'ultima utilizzazione delle riserve risale al 2013 quando fu parzialmente utilizzata al fine di azzerare perdite relative ad esercizi precedenti.

Il concetto di Riserva disponibile è relativo alla possibilità di utilizzo della riserva.
La tabella sopraesposta consente la lettura delle differenti caratteristiche delle riserve.

Il concetto di distribuibilità delle riserve richiamato nelle ultime due righe della tabella attiene invece alla possibilità di erogazione ai soci.

Vengono escluse in questa analisi casistiche particolari e residuali inerenti all'eventuale distribuzione di capitale a seguito di riduzione dello stesso per la presenza di capitale esuberante con conseguente riduzione.

L'art. 2430 prevede la costituzione della riserva legale a garanzia di eventuali perdite che dovessero emergere. Tale riserva viene alimentata dalla destinazione obbligatoria di una quota di utili non inferiore al 5% degli utili netti annuali fino a quando essa non avrà raggiunto un importo pari a un quinto del capitale sociale.

I Principi Contabili indicano che la Riserva Legale deve essere destinata alla copertura di eventuali perdite e che prima del suo utilizzo, si dovrà procedere all'utilizzo di tutte le riserve disponibili e di quelle non disponibili.

Per tale motivo la riserva legale viene inclusa tra le riserve non distribuibili.

Non si rende necessario fornire gli ulteriori dettagli previsti dal principio contabile n. 28 sul Patrimonio netto, non sussistendone i presupposti.

La SOGAER non detiene azioni proprie.

L'analisi relativa all'origine, disponibilità e distribuibilità delle riserve è ben esaminata nell'appendice B) del Principio contabile Oic 28 "Il Patrimonio netto".

L'art. 2424 c.c. espone la classificazione del patrimonio netto per origine ma, in nota integrativa, è necessario proporre anche la classificazione per "destinazione", che muta in base alla possibilità di utilizzo delle stesse.

Le possibili categorie sono:

- riserve non disponibili: le quali non possono essere utilizzate (il capitale sociale, che può essere utilizzato esclusivamente per riduzione o copertura obbligatoria delle perdite eccedenti determinati limiti);
- riserve disponibili: le quali possono essere utilizzate per la copertura di perdite e/o per aumenti di capitale, ma non sono distribuibili ai soci;
- riserve distribuibili: possono essere anche distribuite ai soci, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile e nelle altre disposizioni di legge e/o dello statuto.

Pertanto la definizione di distribuibilità della riserva può non coincidere con quella di disponibilità.

E' il caso ad esempio della riserva da soprapprezzo azioni che non è distribuibile fino a quando la riserva legale non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale.

In merito alle riserve di utili disponibili e segnatamente alla riserva straordinaria, si segnala la precisa strategia condotta in questi anni dall'organo amministrativo della società d'intesa con la proprietà che sta consentendo un significativo rafforzamento patrimoniale della Società di gestione di cui i soci potranno avvalersi in vista del futuro aumento di capitale che è obbligatorio per le società di gestione al superato dei 5.000.000 di WLU.

In tal modo l'aumento di capitale potrebbe avvenire in forma gratuita o parzialmente gratuito se la riserva non avesse raggiunto l'intero ammontare necessario al perfezionamento dell'operazione.

Attualmente la Riserva Straordinaria ha raggiunto il valore di 16 Milioni circa.

Si ritiene strategicamente opportuno che l'aumento di capitale avvenga prima dell'eventuale futuro ingresso di nuovi soci ai quali invece, al fine di un'ulteriore rafforzamento della società dovrà essere riservato un aumento di capitale destinato con soprapprezzo azioni.

Variazioni della riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi

Si evidenzia che tale casistica non ha interessato il bilancio della SOGAER.

Formazione ed utilizzo delle voci del patrimonio netto

Come previsto dall'art. 2427, comma 1, numero 4) del codice civile si forniscono le seguenti informazioni:

| | Capitale sociale | Riserva legale | Altre Riserve | Risultato d'esercizio | Totale |
|--------------------------------------|------------------|----------------|---------------|-----------------------|------------|
| All'inizio dell'esercizio precedente | 13.000.000 | 674.027 | 9.992.349 | 2.925.287 | 26.591.663 |

| | Capitale sociale | Riserva legale | Altre Riserve | Risultato d'esercizio | Totale |
|--|------------------|----------------|---------------|-----------------------|------------|
| Destinazione del risultato dell'esercizio | | 146.264 | 2.779.023 | | 2.925.287 |
| attribuzione dividendi | | | | | |
| altre destinazioni | | | | | |
| Altre variazioni | | | | | |
| incrementi | | | | | |
| decrementi | | | | | |
| riclassifiche | | | | | |
| Risultato dell'esercizio precedente | | | | 3.751.935 | 3.751.935 |
| Alla chiusura dell'esercizio precedente | 13.000.000 | 820.291 | 12.771.371 | 3.751.935 | 30.343.597 |
| Destinazione del risultato dell'esercizio | | 187.597 | 3.564.338 | | 3.751.935 |
| attribuzione dividendi | | | | | |
| altre destinazioni | | | | | |
| Altre variazioni | | | | | |
| incrementi | | | | | |
| decrementi | | | | | |
| riclassifiche | | | | | |
| Risultato dell'esercizio corrente | | | | 5.029.867 | |
| Alla chiusura dell'esercizio corrente | 13.000.000 | 1.007.888 | 16.335.708 | 5.029.867 | 35.373.463 |

Si evidenzia che la SOGAER non ha effettuato operazioni di rivalutazione, né monetarie, né non monetarie.

Conseguentemente non risultano iscritte in bilancio riserve da rivalutazione.

Riserve incorporate nel capitale sociale

Si evidenzia che nel bilancio SOGAER non ricorre tale casistica.

Fondi per rischi e oneri

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 4, c.c. si forniscono di seguito i dettagli relativamente alla dinamica dei fondi per rischi e oneri che alla data del 31/12/2019 hanno subito globalmente un incremento pari a € 47.302 rispetto al bilancio dell'esercizio precedente.

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 1.048.597 | 1.001.295 | 47.302 |

| | Fondo per imposte anche differite | Altri fondi | Totale fondi per rischi e oneri |
|--------------------------------------|-----------------------------------|-------------|---------------------------------|
| Valore di inizio esercizio | 772.906 | 228.389 | 1.001.295 |
| Variazioni nell'esercizio | | | |
| Accantonamento nell'esercizio | 57.542 | 111.228 | 168.770 |
| Utilizzo nell'esercizio | 118.887 | 2.581 | 121.468 |
| Totale variazioni | (61.345) | 108.647 | 47.302 |
| Valore di fine esercizio | 711.561 | 337.036 | 1.048.597 |

I fondi sono stanziati, in misura adeguata, per coprire perdite o debiti d'esistenza certa o probabile. Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevole certezza l'ammontare del relativo onere.

Nella valutazione del rischio dei contenziosi in corso si è dettagliatamente tenuto conto delle informative fornite dai legali che assistono la Società.

I fondi per rischi, come indicato dai principi contabili, riguardano passività certe ma delle quali l'ammontare e il momento nel quale l'onere si manifesteranno sono solo stimabili.

Per quanto attiene ai Fondi oneri, si tratta invece di passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi. L'accantonamento effettuato nell'anno si riferisce all'importo stimato per tener conto dell'effetto che deriverà dal rinnovo del contratto nazionale di lavoro scaduto e in attesa di rinnovo.

Le valutazioni in merito all'accantonamento a fondo rischi e oneri, nonché alla trattazione in nota integrativa delle singole casistiche sono state effettuate avendo presenti le indicazioni fornite dall'OIC 31.

In particolare, si segnala che l'adeguamento del fondo per imposte in contenzioso, è stato determinato da accantonamenti collegati alle cause attualmente in corso, mentre la fiscalità differita origina da differenze temporanee imponibili.

Le voci relative al fondo per imposte anche differite è relativo, oltre che a un limitato importo relativo a imposte differite, a importi derivanti dalle cause relative alla TARI e all'IVA.

In merito alla TARI sono contrapposte la SOGAER e il Comune di Elmas.

SOGAER ritiene infatti di avere diritto ad alcune riduzioni negli importi addebitati in considerazione di alcune previsioni del regolamento Comunale in materia.

Ormai da numerosi anni pertanto la società di gestione effettua il pagamento dell'importo addebitato in misura ridotta ed agisce per vie legali al fine di vedere riconosciute quella che ritiene essere la posizione corretta.

Tuttavia, in considerazione dell'alternativo andamento delle cause che ormai da anni si stanno susseguendo e che al momento hanno visto soccombere la Società di Gestione, si è proceduto ad adeguare il fondo precedentemente stanziato tenendo conto delle sanzioni e degli interessi per ritardato pagamento che ne deriverebbero. Si sta lavorando con il Comune di Elmas per valutare la percorribilità di un accordo transattivo.

Si segnala che nel corso del 2019 la SOGAER ha aderito alla "Definizione Agevolata" per la TARSU 2010 e ciò ha determinato un parziale smobilizzo del fondo (riduzione per fondi esuberanti) a suo tempo stanziato.

Il contenzioso con l'Agenzia delle Entrate nasce a seguito degli accertamenti effettuati per gli anni di imposta 2008 -2009 – 2010 e 2012, mentre per quanto riguarda gli anni di imposta 2013 e 2014 è stato notificato nel 2018 Processo Verbale di Costatazione (P.V.C.), cui in data 12 dicembre 2019 sono seguiti gli avvisi di accertamento. La società in merito agli ultimi due avvisi ha tempestivamente notificato all'Ufficio l'istanza di accertamento con adesione al fine di promuovere il contraddittorio con lo stesso.

L'oggetto principale della contestazione dell'Agenzia delle Entrate riguarda l'omessa fatturazione di operazioni imponibili per somme ricevute dalla RAS a titolo di contributi e finalizzate alla destagionalizzazione del traffico in Sardegna.

La posizione dell'Agenzia delle Entrate tende a dimostrare che tali risorse erogate a favore della SOGAER avrebbero natura di corrispettivi e non di contributi e, pertanto, avrebbero dovuto essere assoggettati a IVA in quanto, secondo quanto sostenuto dai verificatori, si tratterebbe di somme correlate a prestazioni di natura sinallagmatica.

Tale posizione, priva di ogni fondamento, è integralmente contestata dalla SOGAER attraverso i propri legali che ne curano la difesa. Il rischio di soccombenza è qualificato come "possibile" e non "probabile". Si è ritenuto corretto, pertanto, non effettuare alcun accantonamento per le maggiori imposte accertate e sanzioni, mentre si è ritenuto opportuno effettuare lo stanziamento per quanto riguarda gli interessi correlati all'eventuale regolarizzazione delle partite. Si ricorda che quand'anche SOGAER dovesse risultare soccombente in giudizio avrebbe diritto di esercitare la rivalsa sulla RAS ex art. 60 DPR 633/72.

Relativamente alle sanzioni irrogate nel caso in cui, nella peggiore delle ipotesi, si dovesse ritenere dovuta l'IVA, l'Agenzia delle Entrate dovrebbe comunque dichiarare non dovute le sanzioni come da richiesta formulata da SO.G. AER. nel proprio ricorso.

Ricorrerebbero, infatti, in questo caso obiettive condizioni di incertezza sulla portata e sull'ambito di applicazione delle norme alle quali la violazione si riferisce (vedi art. 8 D. Lgs 546/1992 e art. 10 Statuto del Contribuente).

La stessa Agenzia delle Entrate ha infatti annullato in autotutela l'avviso di accertamento emesso nei confronti della SOGAER per l'annualità 2007 sulla medesima questione riproponendole successivamente per le annualità 2008 – 2009 – 2010 – 2012 – 2013 e 2014.

Ciò configurerebbe, pertanto, l'ipotesi di legittimo affidamento di cui all'art. 10 dello Statuto del Contribuente in base al quale “non sono irrogate sanzioni né richiesti interessi moratori al contribuente, qualora egli si sia conformato a indicazioni contenute in atti dell'Amministrazione finanziaria, ancorché successivamente modificate dall'Amministrazione medesima, o qualora il suo comportamento risulti posto in essere a seguito di fatti direttamente conseguenti a ritardi, omissioni o errori dell'Amministrazione stessa”.

Si segnala, infine, che in merito alla procedura di verifica informale avviata dalla Commissione Europea (fase di pre-istruttoria) al fine di appurare se la controllata Sogaerdyn negli anni 2002-2012 sia stata beneficiaria di aiuti di Stato, l'Unità Infrazioni, Concorrenza e Aiuti di Stato della Rappresentanza Italiana Permanente presso l'Unione europea, ha informato SOGAER che la Commissione, alla luce dei chiarimenti e delle risposte fornite da Sogaer e del silenzio del denunciante, ha chiuso la procedura in data 12 Agosto 2019.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 4, c.c., si fornisce di seguito il dettaglio delle movimentazioni del fondo TFR:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 513.298 | 522.481 | (9.183) |

| | Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato |
|-------------------------------|--|
| Valore di inizio esercizio | 522.481 |
| Variazioni nell'esercizio | |
| Accantonamento nell'esercizio | 408.323 |
| Utilizzo nell'esercizio | 438.318 |
| Altre variazioni | 20.812 |
| Totale variazioni | (9.183) |
| Valore di fine esercizio | 513.298 |

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2019 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1 gennaio 2007 e destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D.Lgs. n. 252 del 05 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'Inps).

La riforma della previdenza complementare, entrata in vigore il 1 gennaio 2007, come noto, prevede la possibilità per i dipendenti delle aziende private con più di 50 addetti di destinare il TFR maturando a forme di previdenza complementare o di mantenerlo in azienda.

In tale ultimo caso l'azienda provvede a versare i contributi TFR ad un Fondo costituito presso l'Inps, come da Decreto attuativo del 30/01/2007, denominato “Fondo di tesoreria”.

Debiti

Ai sensi dell' art. 2427, primo comma, n. 4, C.c., si riporta di seguito la movimentazione dei debiti al 31/12/2019:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|-------------|
| 44.862.379 | 46.998.575 | (2.136.196) |

Per l'iscrizione dei debiti è stata valutata l'applicabilità del criterio del costo ammortizzato come definito dall'art. 2426 del c.c., tenendo comunque conto del fattore temporale e del valore nominale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del c.c. La società si è avvalsa della facoltà di non utilizzare il criterio del costo ammortizzato e di non attualizzare i debiti in quanto i debiti commerciali presentano un ciclo operativo inferiore ai 12 mesi. I debiti sono quindi iscritti al valore nominale, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione.

Si evidenzia, inoltre, che il mutuo è assistito da una garanzia di € 1.000.000, concessa da un Consorzio Fidi nell'interesse della Sogaer.

Si segnala, infine, che non sussistono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali.

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio | Quota scadente entro l'esercizio | Quota scadente oltre l'esercizio |
|---|----------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Debiti verso banche | 4.840.572 | (629.383) | 4.211.189 | 480.633 | 3.730.556 |
| Acconti | 124.063 | (60.053) | 64.010 | 64.010 | - |
| Debiti verso fornitori | 12.086.548 | (1.125.837) | 10.960.711 | 10.960.711 | - |
| Debiti verso imprese controllate | 2.620.828 | (381.392) | 2.239.436 | 2.239.436 | - |
| Debiti tributari | 755.018 | (33.810) | 721.208 | 328.866 | 392.342 |
| Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 841.479 | (100.206) | 741.273 | 741.273 | - |
| Altri debiti | 25.730.067 | 194.485 | 25.924.552 | 10.906.251 | 15.018.301 |
| Totale debiti | 46.998.575 | (2.136.196) | 44.862.379 | 25.721.180 | 19.141.199 |

Il saldo del debito verso banche al 31/12/2019, pari a Euro 4.211.189, comprensivo dei mutui passivi, esprime l'effettivo debito per capitale, interessi ed oneri accessori maturati ed esigibili.

Si segnala che nel 2019 è stata regolarmente pagata l'ultima rata (trimestrale) relativamente al mutuo da € 5MLN attivato nel 2010 in conseguenza degli investimenti connessi alla realizzazione della nuova pista di volo.

Al momento in cui viene redatto il presente documento resta pertanto in essere un solo mutuo il cui valore iniziale era anch'esso di € 5MLN e il cui residuo ad oggi è di circa 4,2MLN.

La voce "Acconti" accoglie gli anticipi ricevuti dai clienti relativi a forniture di beni e servizi non ancora effettuate; tale voce è comprensiva degli acconti con o senza funzione di caparra, per operazioni di cessione di immobilizzazioni materiali, immateriali e finanziarie.

I "Debiti verso fornitori" sono iscritti al valore nominale al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento.

I debiti verso imprese controllate, al 31/12/2019, sono pari a Euro 2.239.436 e sono interamente riconducibili al debito residuo verso le controllata Sogaer Security e Sogaerdyn per la prestazione dei servizi regolati da specifici contratti.

La voce "Debiti tributari" accoglie solo le passività per imposte certe e determinate, essendo le passività per imposte probabili o incerte nell'ammontare o nella data di sopravvenienza, ovvero per imposte differite, iscritte nella voce B.2 del passivo (Fondo imposte).

Nella voce debiti tributari sono iscritti debiti per imposta IRES da consolidato fiscale e quindi relativi a SOGAER Security e SOGAERDYN per un importo pari a € 167K circa e per il restante debiti verso l'Erario ritenute su redditi da lavoro dipendente e su redditi da lavoro autonomo successivamente versate nei termini di legge.

Per quanto attiene alla capogruppo non sono esposti debiti tributari per IRES e IRAP essendo stati gli acconti pagati nel 2019 eccedenti il debito determinato per il 2019.

La voce "Altri debiti" risulta dettagliata come di seguito:

| Descrizione | Importo |
|--|------------|
| Addizionale Comunale sui diritti di imbarco da incassare | 19.034.693 |
| Addizionale Comunale incassata | 1.352.184 |
| Debiti Diritti Approdo/Partenza AG competenza Ministero | 186.997 |
| Debiti Vs. Enti Pubblici su PJ Finanziati | 1.706.461 |
| Canone antincendio | 704.695 |
| Canone Concessorio | 1.579.928 |
| Debiti Verso Personale dipendente | 889.684 |
| Servizio di pronto soccorso 2014 | 233.600 |
| Altri debiti diversi | 263.310 |
| | |

Si evidenzia che il pagamento del canone antincendio, relativo all'annualità 2019, in condizioni normali avverrebbe nel 2020.

Attualmente in relazione agli eventi connessi al COVID-19 tale pagamento potrà essere oggetto di rinvio anche in relazione a quanto verrà determinato dagli organismi competenti in materia.

Per quanto attiene alla seconda rata del canone Concessorio 2019 pari a € 1.316.745,22 è stato regolarmente saldato in data 31 gennaio 2020. Per quanto attiene al conguaglio del canone 2019 pari a circa 260K, la norma ne prevederebbe il pagamento in occasione del pagamento della prima rata 2020 ordinariamente prevista al 31 luglio.

Tuttavia, con il recente comunicato stampa del 24 aprile 2020 ENAC ha comunicato che per favorire la ripresa del trasporto aereo attualmente duramente colpito dalla crisi COVID-19, in accordo col Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio.

Inoltre, per l'intero 2020, a differenza dei meccanismi normalmente in vigore, il calcolo del canone dovuto avverrà commisurandolo unicamente al traffico effettivamente registrato nel 2020.

Quest'ultima costituisce decisamente una scelta condivisibile che determina un effettivo effetto immediato dal punto di vista finanziario per le società di gestione.

Altra problematica è quella che riguarda il cosiddetto canone antincendio. Quest'ultimo infatti consiste in un ammontare complessivo di 30MLN all'anno che viene ripartito tra gli aeroporti in base al peso relativo delle WLU di ciascun aeroporto. In tal caso quindi qualora il canone 2020 non venisse soppresso o quantomeno fortemente ridotto, pur in presenza di un drammatico calo delle WLU a livello globale, si verificherebbe che la quota a carico dei singoli aeroporti potrebbe rimanere sostanzialmente immutata. Nel caso di Cagliari il valore medio di tale canone è di circa € 700K /anno.

Tra gli altri debiti è inclusa anche la voce "servizi pronto soccorso" del 2014 che non risulta a tutt'oggi pagata in quanto, nonostante l'avvenuta comunicazione dell'importo dovuto, si resta ancora in attesa di conoscere l'effettivo soggetto beneficiario del pagamento.

Relativamente all'addizionale Comunale si segnala che essa è relativa, come da dettaglio fornito, a somme in parte da incassare e in parte incassate.

Per quanto attiene all'addizionale comunale incassata tutti i versamenti risultano essere effettuati con la prevista regolarità.

Relativamente all'addizionale da incassare invece si segnala che al suo interno sono compresi anche importi relativi a vettori in procedura concorsuale. Infatti, a causa di una carenza normativa, non è mai stata fornita alcuna indicazione del trattamento contabile da riservare a tali poste in presenza di vettori falliti determinando conseguentemente il permanere in bilancio di tale voci sia sotto forma di crediti verso i vettori interessati, sia sotto forma di debito verso gli enti destinatari di tali importi.

All'interno dell'importo dovuto al 31/12/2019 a titolo di addizionale comunale sul diritto d'imbarco da incassare circa € 12,9 MLN sono riferibili a uno dei principali vettori verso il quale sono in corso azioni di sollecito, ad oggi rimaste senza esito, volte al recupero per l'immediato riversamento agli enti competenti.

A tal proposito si evidenzia che gran parte di tale voce è costituita da importi di competenza INPS la quale in considerazione degli adempimenti assegnati alle società di gestione in merito alla comunicazione mensile mediante inserimento dei dati sul portale dell'ente degli importi fatturati, incassati e versati, è perfettamente a conoscenza della situazione relativa a ciascun vettore potendo in tal modo effettuare azioni utili al recupero.

In merito alla voce "Debiti Vs. Enti Pubblici su PJ Finanziati", come evidenziato in tabella, il debito ammonta a € 1.706.461. Tale partita è derivata dall'utilizzo di fondi disponibili nell'ambito del Progetto Elmas 2010 (fase 1) relativo alla ristrutturazione dell'aerostazione di Cagliari. Il prelievo delle risorse effettuato dalla SOGAER è avvenuto a titolo di spese generali.

Il debito iscritto in bilancio è sorto in quanto una parte delle spese generali inserite nelle rendicontazioni della fase I del Progetto Elmas 2010, fase conclusa il 31/12/2001, non furono ritenute ammissibili in sede di verifica da parte della Commissione di Collaudo, come emerge dal documento denominato "relazione acclarante".

A completamento dell'informativa sui debiti, come previsto dall'articolo 2427 1° comma n° 19 bis del c.c. si segnala che:

- non vi sono "Debiti verso soci per finanziamenti";
- non vi sono debiti assistiti da garanzie reali sui beni sociali;
- non sussistono debiti con durata residua superiore ai cinque anni, a eccezione del debito per il mutuo;
- non vi sono debiti per obbligazioni;
- non sussistono debiti in valuta estera né debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella, come previsto dall'articolo 2427, primo comma, n. 6, c.c.

| Area geografica | Italia | Extra - UE | UE | Totale |
|---|------------|------------|-----------|------------|
| Debiti verso banche | 4.211.189 | - | - | 4.211.189 |
| Acconti | 64.010 | - | - | 64.010 |
| Debiti verso fornitori | 9.204.084 | 253.795 | 1.502.832 | 10.960.711 |
| Debiti verso imprese controllate | 2.239.436 | - | - | 2.239.436 |
| Debiti tributari | 721.208 | - | - | 721.208 |
| Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 741.273 | - | - | 741.273 |
| Altri debiti | 25.924.552 | - | - | 25.924.552 |
| Debiti | 43.105.752 | 253.795 | 1.502.832 | 44.862.379 |

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 6 del codice civile, si rende necessario segnalare la presenza di debiti assistiti da garanzia reale su beni sociali.

Si segnala che la SOGAER non ha debiti gravati da garanzie reali su beni sociali.

| | Debiti non assistiti da garanzie reali | Totale |
|--|--|-------------------|
| Debiti verso banche | 4.211.189 | 4.211.189 |
| Acconti | 64.010 | 64.010 |
| Debiti verso fornitori | 10.960.711 | 10.960.711 |
| Debiti verso imprese controllate | 2.239.436 | 2.239.436 |
| Debiti tributari | 721.208 | 721.208 |
| Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 741.273 | 741.273 |
| Altri debiti | 25.924.552 | 25.924.552 |
| Totale debiti | 44.862.379 | 44.862.379 |

Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La SOGAER non ha posto in essere operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione.

Finanziamenti effettuati da soci della società

La SOGAER non ha beneficiato di finanziamenti da parte dei soci.

Ratei e risconti passivi

I ratei e i risconti sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio. Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

La tabella di seguito riportata presenta il totale dei ratei e risconti al 31/12/2019 confrontato con i dati al 31/12/2018.

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|-------------|
| 72.928.799 | 78.291.851 | (5.363.052) |

Si evidenzia la presenza, al 31/12/2019, di risconti aventi durata superiore a cinque anni. Tali risconti sono relativi a quote di contributi in c/capitale.

| | Valore di inizio esercizio | Variazione nell'esercizio | Valore di fine esercizio |
|--|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Ratei passivi | 3.077 | (3.077) | - |
| Risconti passivi | 78.288.774 | (5.359.975) | 72.928.799 |
| Totale ratei e risconti passivi | 78.291.851 | (5.363.052) | 72.928.799 |

La composizione della voce è così dettagliata.

| Descrizione | Importo |
|---|-------------------|
| Ratei passivi | 0 |
| Risconti passivi ordinari | 223.885 |
| Risconti passivi pluriennali (quota entro l'esercizio successivo) | 4.549.040 |
| Risconti passivi pluriennali (quota oltre l'esercizio successivo) | 64.761.914 |
| Risconti passivi in attesa di approvazione | 3.393.960 |
| | |
| | 72.928.799 |

I risconti passivi ordinari sono prevalentemente riconducibili a quote di ricavi relativi al settore pubblicità. I risconti passivi pluriennali si riferiscono, invece, a quote di contributi in conto capitale riscontate al fine di correlare correttamente l'impatto dei contributi e delle quote di ammortamento a conto economico nei diversi esercizi interessati a partire dal momento dal momento in cui i cespiti corrispondenti saranno disponibili all'uso.

Si richiama l'attenzione sulla particolare voce denominata Risconti passivi pluriennali in attesa di approvazione esposta per l'importo di 3.393.960 euro.

Tale importo deriva dall'utilizzo di contributi assegnati nell'ambito del progetto Elmas 2010 fase 2 (Fondi PON) e fase 3 (Risorse Premiali del PON Trasporti) per voci relativamente alla cui ammissibilità e dunque corretto utilizzo si resta in attesa di approvazione.

Ad oggi in assenza di tale verifica e approvazione, la SOGAER non dispone dei requisiti necessari per effettuare l'imputazione a conto economico delle quote di contributo correlate ai relativi investimenti e costi sostenuti.

Pertanto si ritiene di dover mantenerne prudenzialmente la massima evidenza in bilancio di tale posta al fine di gestirle coerentemente con quanto potrà essere stabilito da ENAC/RAS e comunque dall'ente concedente.

Al momento in cui tale certificazione avverrà si procederà a seconda delle decisioni assunte alla riclassificazione della partita tra i debiti o invece all'imputazione a conto economico mediante la tecnica dei risconti pluriennali procedendo al riallineamento delle quote che fino al momento della decisione che ENAC assumerà non avessero ancora interessato la specifica voce di ricavo.

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Si riportano di seguito le variazioni del valore della produzione rispetto all'esercizio precedente. I ricavi delle vendite e delle prestazioni, conseguiti dalla Società, sono interamente realizzati in Italia.

La società opera unicamente nella sua sede presso l'aeroporto di Cagliari-Elmas.

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 54.512.496 | 50.737.100 | 3.775.396 |

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|-------------------|-------------------|------------------|
| Ricavi vendite e prestazioni | 46.132.430 | 42.064.768 | 4.067.662 |
| Variazioni rimanenze prodotti | | | |
| Variazioni lavori in corso su ordinazione | 138.158 | (2.637.098) | 2.775.256 |
| Incrementi immobilizzazioni per lavori interni | | | |
| Altri ricavi e proventi | 8.241.908 | 11.309.430 | (3.067.522) |
| Totale | 54.512.496 | 50.737.100 | 3.775.396 |

In merito all'andamento delle singole voci da A1 ad A5, la variazione viene esaminata con particolare dettaglio nell'ambito della Relazione sulla Gestione.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni derivano dalle due Business Unit: BU Aviation e BU non Aviation.

- I ricavi della BU Aviation realizzati nel 2019 sono pari a Euro 32.346.932, in crescita del +7,78% rispetto ai 30.013.212 dell'esercizio precedente con un incremento di € 2.333.720;
- I ricavi della BU non Aviation nel 2019 sono stati invece pari a Euro 16.126.826 in crescita del 12,85% rispetto ai 14.288.106 del 2018 con un incremento di 1.648.357. Il valore complessivo dei Ricavi relativi alla BU non Aviation è classificato per Euro 13.785.498 alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" mentre i residui Euro 2.341.328 sono classificati alla voce "Altri ricavi e proventi".

Sul buon andamento delle performance della BU Aviation ha inciso l'incremento del traffico (+8,81% A.C. rispetto al 2018). Tale risultato è ancor più rilevante se si considera che nel 2019 si è avuta una seppur lieve riduzione delle tariffe aeroportuali.

La BU non Aviation, come meglio dettagliato nella Relazione sulla Gestione, ha registrato ottimi risultati su tutte le principali linee di business.

Le principali voci di ricavi Aviation sono:

- Diritti di Approdo e Partenza: € 7.486.705;
- Diritti di Sosta e Ricovero: € 595.347;
- Diritti di imbarco pax, imbarco/sbarco merci: € 11.968.126;
- Controlli di Sicurezza: € 8.430.085;
- PRM: € 2.284.102;
- Beni uso esclusivo: € 424.585;
- Infrastruttura Centralizzata Loading Bridges: € 809.533;
- Altre diverse: € 348.449.

Le principali voci di ricavo riconducibili alla BU non Aviation sono:

- Subconcessioni aree commerciali: € 5.768.324 +13,10%;

- Autonoleggi: € 2.508.114 +22,49%;
- Parcheggio: € 3.027.600 +6,60%;
- Ricavi vendita spazi pubblicitari ed eventi: € 3.142.894 -0,96%;
- Altre diverse: € 1.676.893 +12,85%.

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

Di seguito, ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 10 del c.c. viene fornita la suddivisione delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività:

| Categoria di attività | Valore esercizio corrente |
|------------------------|---------------------------|
| Vendite merci | 307.131 |
| Prestazioni di servizi | 45.825.299 |
| Totale | 46.132.430 |

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

Ai sensi dell'art. 2427, 1°c. n. 10 del codice civile si espone di seguito la suddivisione delle vendite e delle prestazioni per area geografica:

| Area geografica | Valore esercizio corrente |
|-----------------|---------------------------|
| Italia | 46.132.430 |
| Totale | 46.132.430 |

Come già precedentemente indicato l'attività dell'azienda è interamente svolta presso la sede dell'aeroporto di Cagliari – Elmas. Si evidenzia che la società nell'esercizio 2019, non ha iscritto ricavi di entità o incidenza eccezionale.

Costi della produzione

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 49.607.435 | 46.132.619 | 3.474.816 |

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|---|------------|------------|------------|
| Materie prime, sussidiarie e merci | 1.560.022 | 1.110.310 | 449.712 |
| Servizi | 25.995.850 | 23.707.064 | 2.288.786 |
| Godimento di beni di terzi | 4.084.184 | 3.706.781 | 377.403 |
| Salari e stipendi | 6.017.813 | 5.936.279 | 81.534 |
| Oneri sociali | 1.852.680 | 1.812.014 | 40.666 |
| Trattamento di fine rapporto | 408.323 | 407.362 | 961 |
| Trattamento quiescenza e simili | | | |
| Altri costi del personale | 652.578 | 438.476 | 214.102 |
| Ammortamento immobilizzazioni immateriali | 310.421 | 252.795 | 57.626 |
| Ammortamento immobilizzazioni materiali | 7.658.089 | 7.298.121 | 359.968 |
| Altre svalutazioni delle immobilizzazioni | | 513.130 | (513.130) |

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|-------------------|-------------------|------------------|
| Svalutazioni crediti attivo circolante | 59.845 | 13.654 | 46.191 |
| Variazione rimanenze materie prime | (5.783) | (15.412) | 9.629 |
| Accantonamento per rischi | | | |
| Altri accantonamenti | | | |
| Oneri diversi di gestione | 1.013.413 | 952.045 | 61.368 |
| Totale | 49.607.435 | 46.132.619 | 3.474.816 |

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

In tale categoria vengono rilevati i costi per l'acquisto di materiali di consumo.

La voce che segna lo scostamento più significativo, per il secondo anno consecutivo, è rappresentata dai materiali di manutenzione che aumentano di Euro 402.425 sul 2018 e che erano già cresciute di Euro 188.478 nel 2018 rispetto al 2017.

La motivazione di tale incremento è conseguente all'incremento degli interventi di manutenzione sugli impianti e sulle opere civili necessari a garantire livelli ottimali di qualità ed efficienza, nonché al fatto che talune aree e impianti necessitano di cicli di manutenzione di maggiore intensità in conseguenza del decorrere del tempo rispetto al momento di entrata in esercizio.

Si tratta tuttavia di infrastrutture tuttavia pienamente efficienti infatti nel momento in cui gli interventi di manutenzione non dovessero risultare più economicamente efficienti ed economicamente convenienti si dovrebbe provvedere alla sostituzione delle infrastrutture interessate da tali circostanze. Tale ultima politica viene costantemente attuata dalla SOGAER. Infatti, come indicato nel paragrafo "immobilizzazioni materiali nell'anno 2019 si è dato corso a un imponente e tecnicamente articolata operazione di rottamazione e più in generale di dismissione cespiti.

Va inoltre segnalato al fine di consentire una corretta lettura delle informazioni, che l'aumento dei costi per materiali di manutenzione è più che controbilanciata dalla riduzione dei costi per servizi di manutenzioni esterne che evidenzia l'elevata capacità di intervento da parte delle professionalità del team di manutentori presenti in azienda.

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|------------------|------------------|----------------|
| Carburanti e Gasolio | 33.919 | 32.996 | 923 |
| Cancelleria, stampati e piccola attrezzatura | 329.924 | 250.228 | 79.696 |
| Abbigliamento da lavoro | 26.036 | 29.131 | (3.095) |
| Materiali di manutenzione | 915.854 | 513.429 | 402.425 |
| Materiali di consumo per spazi pubblicitari | 27.049 | 38.244 | (11.195) |
| Materiali vari | 227.240 | 246.282 | (19.042) |
| Totale | 1.560.022 | 1.110.310 | 449.712 |

Costi per servizi

Nei costi per servizi vengono imputati tutti i costi, certi o stimati, derivanti dall'acquisizione di servizi.

La voce presenta al 31/12/2019 un valore di € 25.995.850 in crescita rispetto al bilancio chiuso al 31/12/2018 di Euro 2.288.786. Si riportano nella tabella seguente il dettaglio degli scostamenti che hanno contribuito a tale variazione.

| Servizi | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|---|------------|------------|------------|
| Consulenze Legali | 85.981 | 62.328 | 23.653 |
| Legale Giudiziario | 80.373 | 94.212 | (13.839) |
| Consulenze Fiscali, Revisore e Certificazione | 46.039 | 57.621 | (11.582) |
| Consulenze Tecniche | 112.981 | 163.808 | (50.827) |
| Prestazioni Notarili | 3.054 | 2.194 | 860 |
| Consulenze Commerciali e Pubblicitarie | 98.591 | 133.480 | (34.889) |
| Altre spese accessorie per consulenti | 86.407 | 39.628 | 46.779 |
| Provvigioni e oneri accessori | 99.260 | 131.265 | (32.005) |

| | | | |
|---|-------------------|-------------------|------------------|
| Compensi agli amministratori | 101.556 | 99.020 | 2.536 |
| Compensi ai sindaci | 49.440 | 49.440 | 0 |
| Trasporti | 1.945 | 5.375 | (3.430) |
| Energia elettrica | 1.696.076 | 1.491.269 | 204.807 |
| Acqua | 317.864 | 317.806 | 58 |
| Spese telefoniche | 126.929 | 89.123 | 37.806 |
| Assicurazioni diverse | 270.313 | 296.072 | (25.759) |
| Assicurazioni automezzi e autovetture | 22.890 | 21.900 | 990 |
| Servizi/lavori Accordo Tecnico | 138.158 | 762.902 | (624.744) |
| Manutenzioni | 1.570.439 | 2.408.196 | (837.757) |
| Canoni assist. tecnica (management fees) | 394.665 | 303.668 | 90.997 |
| Pubblicità inclusi incentivi sviluppo Network | 8.416.065 | 6.205.002 | 2.211.063 |
| Mostre e fiere | 248.038 | 60.931 | 187.107 |
| Spese di rappresentanza | 238.169 | 34.522 | 203.647 |
| Pulizia esterna | 863.149 | 777.030 | 86.119 |
| Vigilanza esterna | 7.180.004 | 7.120.262 | 59.742 |
| Spese postali e di affrancatura | 3.176 | 8.064 | (4.888) |
| Spese servizi bancari | 37.379 | 74.235 | (36.856) |
| Servizi per PRM | 878.021 | 697.827 | 180.194 |
| Presidio notturno, PEA e altri serv. di handling/Extrahand. | 712.966 | 711.365 | 1.601 |
| Servizi Gestione Pronto Soccorso | 383.974 | 380.251 | 3.723 |
| Prestazioni di servizio | 629.247 | 305.068 | 324.179 |
| Buoni pasto | 178.189 | 173.149 | 5.040 |
| Addestramento e formazione personale | 105.843 | 59.621 | 46.222 |
| Spese per visite mediche personale | 9.735 | 7.865 | 1.870 |
| Rimborsi a piè di lista al personale | 22.248 | 26.406 | (4.158) |
| Spese trasf. Personale Viaggio, vitto, alloggio | 78.885 | 71.370 | 7.515 |
| Altre | 707.801 | 464.789 | 243.012 |
| Totale | 25.995.850 | 23.707.064 | 2.288.786 |

La voce dell'area servizi che evidenzia la maggior crescita è quella relativa alla pubblicità e azioni di promozione e sviluppo network che tuttavia, si ricorda è alla base dello sviluppo dei ricavi che nelle BU Avio e non Avio considerati globalmente sono cresciuti nel 2019 di circa 4MLN. La società effettua costantemente il monitoraggio affinché le proprie scelte nel campo delle azioni di sviluppo del traffico, trovino adeguato riscontro nei ricavi che devono mantenere una adeguata marginalità.

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

Il costo del personale al 31/12/2019, è pari a Euro 8.931.394 in crescita rispetto a Euro 8.594.131 del 2018, con un incremento di circa Euro 300K.

Il costo del personale è comprensivo del costo per personale interinale.

Hanno contribuito all'incremento del costo alcune partite non ricorrenti quale una conciliazione giudiziale con una ex dipendente e alcune partite minori.

Sono state anche stanziare le quote di competenza relative al rinnovo del contratto di lavoro scaduto nel 2016 e per il quale nel 2017 e 2018 si era già provveduto ad effettuare stanziamenti in vista del rinnovo recentemente formalizzato.

| Personale | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Salari e stipendi | 6.017.813 | 5.936.279 | 81.534 |
| Oneri sociali | 1.852.680 | 1.812.014 | 40.666 |
| Accantonamento F.do TFR | 408.323 | 407.362 | 961 |
| Altri costi del personale | 652.578 | 438.476 | 214.102 |
| Totale | 8.931.394 | 8.594.131 | 337.263 |

Godimento di beni di terzi

| Godimento Beni di Terzi | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Locazione immobili | 192.947 | 187.365 | 5.582 |
| Noleggio autovetture | 880 | 1.010 | (130) |
| Noleggio altri beni (piattaforme semoventi e altro) | 122.291 | 58.341 | 63.950 |
| Canoni Concessione | 3.768.066 | 3.447.222 | 320.842 |
| Oneri straordinari god.beni di terzi | 0 | 12.843 | (12.843) |
| Totale | 4.084.184 | 3.706.781 | 377.403 |

La voce di maggior rilievo imputata a spese godimento beni di terzi è rappresentata dal canone di concessione demaniale, di sicurezza e antincendio il cui importo complessivamente considerato al 31/12/2019 è pari a Euro 3.768.066, con un incremento rispetto al 2018 quando si era attestato a Euro 3.447.222.

L'incremento è riconducibile ai meccanismi di calcolo che tengono conto del numero delle WLU.

Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali decorre dal momento in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso, sulla base di un piano di ammortamento sistematico e funzionale alla correlazione dei benefici attesi. La variazione negli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali è di seguito esposta:

| Ammortamento immobilizzazioni Immateriali | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Ammort.to delle immobilizz. immat. | 310.421 | 252.795 | 57.626 |
| Totale | 310.421 | 252.795 | 57.626 |

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva a partire dalla data in cui l'immobilizzazione è disponibile e pronta per l'uso.

La variazione negli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali è di seguito esposta:

| Ammortamenti immobilizzazioni materiali | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Ammortamento delle immobilizzazioni materiali | 7.658.089 | 7.298.121 | 359.968 |
| Totale | 7.658.089 | 7.298.121 | 359.968 |

Si evidenzia che relativamente a un numero limitato di cespiti (piste e piazzali) viene determinato l'ammortamento finanziario nei limiti della durata della concessione quarantennale, nei casi in cui la vita utile del cespite sia superiore rispetto alla durata residua della concessione.

L'incremento dell'ammortamento rispetto al 31/12/2019 è riconducibile all'entrata in funzione di numerosi interventi sulle infrastrutture di volo tra i quali si ricordano i già segnalati interventi volti all'aumento di portanza della zona di R. E.S.A. e di alcuni raccordi e zona Apron.

Altre svalutazioni delle immobilizzazioni

Nel 2019 non si è reso necessario effettuare svalutazioni delle immobilizzazioni.

Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide

Al 31/12/2019 sono state effettuate svalutazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante per complessivi Euro 59.845, adeguando di conseguenza il fondo a tale data all'importo di Euro 1.995.373 anche in conseguenza di alcuni smobilizzi di posizioni preesistenti. Si ricorda inoltre che il fondo è complessivamente costituito da due componenti delle quali una pari a € 1.320.848 oggetto di apposito monitoraggio relativa a svalutazioni di posizioni in procedura concorsuali e pertanto integralmente deducibili.

Accantonamenti per rischi

La valutazione complessiva dei rischi e oneri di esistenza certa o probabile, non ha reso necessario in questo esercizio l'iscrizione in questa posta di rilevazioni residuali oltre a quelle già esaminate precedentemente nella trattazione della movimentazione dei fondi e imputate nella corrispondente voce di conto economico.

Si ricorda, infatti, che in applicazione dell'OIC 12, gli accantonamenti ai fondi rischi sono stati iscritti prioritariamente nelle voci di costo di conto economico delle pertinenti classi (B, C o D), dovendo prevalere il criterio della classificazione per "natura" dei costi.

Tutte le volte in cui non è possibile questa correlazione tra la natura dell'accantonamento e una delle voci alle suddette classi, gli accantonamenti per rischi e oneri sono iscritti, in via residuale, alle voci B12 e B13 del conto economico.

Altri accantonamenti

Per il 2019 non si è rilevata l'esigenza di effettuare accantonamenti a tale voce di bilancio.

Oneri diversi di gestione

Tale voce comprende tutti i costi non ascrivibili per natura nelle altre voci della classe B) del conto economico. Non risultano iscritti costi di entità o incidenza eccezionale. Si riporta di seguito la tabella che illustra gli scostamenti intervenuti in tale voce rispetto all'esercizio precedente.

| Oneri diversi di Gestione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|-------------------------------------|------------------|----------------|---------------|
| Contributi Associativi | 160.804 | 148.036 | 12.768 |
| Imposta Pubblicità | 94.931 | 80.442 | 14.489 |
| ICI – IMU | 233.150 | 213.130 | 20.020 |
| TARSU - TARES – TARI | 121.502 | 120.822 | 680 |
| Imposta registro | 7.926 | 7.244 | 682 |
| Abbonamenti riviste, giornali | 59.095 | 46.764 | 12.331 |
| Oneri Vari deducibili | 15.561 | 22.625 | (7.064) |
| Erogazioni liberali | 6.525 | 1.500 | 5.025 |
| Diritti Camerali | 1.957 | 1.841 | 116 |
| Valori bollati | 15.327 | 17.959 | (2.632) |
| Perdite su crediti | 93.153 | 147.792 | (54.639) |
| Altri diversi | 108.118 | 115.075 | (6.957) |
| Minusvalenze | 0 | 26.697 | (26.697) |
| Oneri diversi di gestione ex area E | 95.362 | 2.117 | 93.245 |
| Totale | 1.013.411 | 952.044 | 61.367 |

Proventi e oneri finanziari

La tabella di seguito riportata presenta in forma sintetica il contenuto della macrovoce C) del conto economico, a confronto con l'esercizio precedente:

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| (181.498) | (168.864) | (12.634) |

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|------------------|------------------|-----------------|
| Da partecipazione | | | |
| Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni | | | |
| Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni | | | |
| Da titoli iscritti nell'attivo circolante | | | |
| Proventi diversi dai precedenti | 3.325 | 2.114 | 1.211 |
| (Interessi e altri oneri finanziari) | (184.609) | (170.890) | (13.719) |
| Utili (perdite) su cambi | (214) | (88) | (126) |
| Totale | (181.498) | (168.864) | (12.634) |

Composizione dei proventi da partecipazione

Non sono presenti partite relative a tale voce di conto economico.

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

La tabella di seguito riporta il dettaglio degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti come disposto dall'art. 2427, primo comma, n. 12 del codice civile.

| | Interessi e altri oneri finanziari |
|----------------------------|------------------------------------|
| Debiti verso banche | 98.232 |
| Altri | 86.377 |
| Totale | 184.609 |

| Descrizione | Controllate | Collegate | Controllanti | Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Altre | Totale |
|---|-------------|-----------|--------------|--|--------|--------|
| Interessi su obbligazioni | | | | | | |
| Interessi bancari | | | | | 888 | 888 |
| Interessi fornitori | | | | | 1.528 | 1.528 |
| Interessi medio credito | | | | | 97.344 | 97.344 |
| Sconti o oneri finanziari | | | | | | |
| Interessi su finanziamenti | | | | | 3.049 | 3.049 |
| Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni | | | | | | |
| Altri oneri su operazioni finanziarie | | | | | 81.800 | 81.800 |
| Accantonamento al fondo | | | | | | |

| Descrizione | Controllate | Collegate | Controllanti | Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Altre | Totale |
|-----------------|-------------|-----------|--------------|--|----------------|----------------|
| rischi su cambi | | | | | | |
| Arrotondamento | | | | | | |
| Totale | | | | | 184.609 | 184.609 |

Proventi finanziari

| Descrizione | Controllate | Collegate | Controllanti | Imprese sottoposte al controllo delle controllanti | Altre | Totale |
|----------------------------------|-------------|-----------|--------------|--|--------------|--------------|
| Interessi su obbligazioni | | | | | | |
| Interessi su titoli | | | | | | |
| Interessi bancari e postali | | | | | 934 | 934 |
| Interessi su finanziamenti | | | | | | |
| Interessi su crediti commerciali | | | | | | |
| Altri proventi | | | | | 2.390 | 2.390 |
| Arrotondamento | | | | | 1 | 1 |
| Totale | | | | | 3.325 | 3.325 |

Utile e perdite su cambi

Si riporta di seguito una tabella illustrativa delle variazioni intervenute in tale voce:

| Utile (perdite su cambi) | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|
| Differenze positive di cambio | 376 | 288 | 88 |
| Differenze negative di cambio | (591) | (376) | (215) |
| Totale | (214) | (88) | (126) |

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 1.796.546 | 782.461 | 1.014.085 |

Rivalutazioni

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|------------------|------------------|----------------|
| Di partecipazioni | 1.796.546 | 1.045.252 | 751.294 |
| Di immobilizzazioni finanziarie | | | |
| Di titoli iscritti nell'attivo circolante | | | |
| Di strumenti finanziari derivati | | | |
| Di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria | | | |
| Totale | 1.796.546 | 1.045.252 | 751.294 |

La partita presente nella tabella che precede al 31/12/2019 deriva dalla differenza positiva determinata con il metodo del patrimonio netto relativamente alla controllata Sogaerdyn per € 1.467.250 e relativamente alla SOGAER Security per € 329.296.

Svalutazioni

| Descrizione | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|--|------------|----------------|------------------|
| Di partecipazioni | | 262.791 | (262.791) |
| Di immobilizzazioni finanziarie | | | |
| Di titoli iscritti nell'attivo circolante | | | |
| Di strumenti finanziari derivati | | | |
| Di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria | | | |
| Totale | | 262.791 | (262.791) |

La partita presente nella tabella che precede al 31/12/2018 deriva dalla differenza negativa determinata con il metodo del patrimonio netto relativamente alla controllata Sogaer Security mentre per il 2019 non vi sono partite da rilevare in tale area del bilancio.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Le imposte correnti sono iscritte a seguito determinazione del reddito imponibile IRES ed IRAP dell'esercizio. La determinazione avviene in conformità alle disposizioni di legge in vigore.

Qualora emergano differenze temporanee tra le valutazioni civilistiche e quelle fiscali si procede all'iscrizione della fiscalità differita.

Le attività riferite ad imposte anticipate, nel rispetto del principio della prudenza, devono essere iscritte solo se sussiste la ragionevole certezza del loro futuro recupero. La rilevazione contabile è pertanto stata effettuata ai sensi di quanto previsto dal principio contabile OIC 25, in quanto esiste la ragionevole certezza del loro recupero futuro cioè l'esistenza di redditi imponibili non inferiore all'ammontare delle differenze che andranno a riversare.

Il calcolo della fiscalità differita avviene applicando le aliquote fiscali che saranno in vigore al momento in cui le differenze temporanee si prevede dovranno essere riversate.

Sinteticamente pertanto la fiscalità differita è determinata tenuto conto delle differenze temporanee esistenti tra reddito civilistico e reddito imponibile fiscale per consentire il rispetto del criterio di competenza.

L'iscrizione delle imposte anticipate, deriva dalla presenza di componenti negativi di reddito la cui deducibilità fiscale è parzialmente o totalmente rinviata ad esercizi futuri.

Pertanto nella redazione del presente bilancio al fine del rispetto del criterio della competenza, mediante l'uso delle imposte anticipate, si è proceduto allo storno delle imposte che in applicazione del criterio di competenza riguardano esercizi futuri ma che, riguardo alle norme fiscali, sono esigibili nell'esercizio in chiusura.

La fiscalità differita tiene conto, se nota delle eventuali variazioni di aliquote previste per l'esercizio nel quale si prevede il riversamento della fiscalità differita.

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio.

Anche nella determinazione delle imposte dell'esercizio in chiusura la SOGAER ha potuto avvalersi dell'agevolazione denominata ACE (aiuto alla crescita economica) introdotta dall'articolo 1 del D.L. n. 201/2011 del c.d. "Salva Italia".

Come noto tale agevolazione era stata abrogata a decorrere dal 2019 in base alle previsioni dell'art. 1 c. 1080 della legge 145 /2018 (legge di bilancio 2019).

Successivamente l'art. 1 c. 287 della legge 160/2019 ha provveduto a reintrodurla a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31/12/2018.

Tuttavia va segnalato che a partire dal 2015 si è verificato un progressivo depotenziamento della norma di agevolazione attraverso una riduzione dell'aliquota di rendimento da applicare.

Nella determinazione delle imposte sono state inoltre tenute in considerazione le seguenti agevolazioni:

- **deducibilità dell'IRAP relativa alla quota imponibile delle spese per il personale dipendente e assimilato, al netto dell'eventuale cuneo fiscale del quale l'azienda avesse diritto:** si ricorda che le società di gestione aeroportuali risultavano espressamente escluse dalla norma relativa alla riduzione del cuneo fiscale.
- **deducibilità dalla base imponibile IRAP dell'intero costo del personale a tempo indeterminato:** a partire dal 2015 è entrata in vigore una importantissima novità di cui possono beneficiare anche le aziende che non hanno diritto di beneficiare del cosiddetto cuneo fiscale.

Tale norma costituisce una reale leva fiscale in grado di favorire l'incremento occupazionale non precario.

Si segnala inoltre che anche nel 2019 la SOGAER si è avvalsa del beneficio fiscale di cui all'articolo 1 c.91 della Legge 208 /2015 con decorrenza al 15/10/2015.

La norma ha subito successive modifiche che hanno inciso negativamente sia sulle tipologie di beni agevolabili (esclusione dei mezzi di trasporto non utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività d'impresa) sia sull'ammontare del beneficio (riduzione della maggiorazione ammessa nel calcolo dell'ammortamento dal 40% al 30%). Tuttavia pur con i parziali ridimensionamenti indicati la norma del superammortamento si evidenzia nello scenario delle agevolazioni messe in campo negli ultimi anni per la innegabile capacità di attivare investimenti e di favorire l'innovazione nelle aziende, quest'ultimo in particolare nella sua versione più sofisticata denominata iperammortamento.

Altra caratteristica che lo rende un meccanismo estremamente efficace ed efficiente è legato al fatto che costituisce di fatto un incentivo automatico autodeterminabile dal beneficiario senza necessità di complesse e lunghe pratiche di concessione.

Purtroppo la variante normativa relativa ai superammortamenti 2019 ne ha fortemente depotenziato l'efficacia limitando l'importo dei beni agevolabili ed escludendo alcuni mesi dal periodo agevolabili.

A partire dal 2020 la norma è ulteriormente cambiata trasformandosi in un credito d'imposta anziché in un importo da considerare quale costo deducibile in sede di liquidazione delle imposte con immediato beneficio in termini di uscite di cassa.

E' auspicabile un radicale ripensamento del legislatore per riportare la norma alla sua versione originale del 2015. Ciò sarebbe particolarmente importante nell'attuale fase di crisi in quanto garantirebbe una reale propulsione dello sviluppo delle aziende e un effetto benefico sulla cassa delle stesse mediante minor drenaggio di liquidità in sede di pagamento delle imposte.

E' evidente che il fabbisogno finanziario dell'Erario ha spinto a un progressivo alleggerimento della portata della norma per ridurre l'impatto che essa aveva in termini di minor gettito fiscale.

Tuttavia, in un momento in cui per ridare fiato ai cicli produttivi nazionali il Governo ha assunto la scelta strategica di incrementare il disavanzo, il ripristino della norma nella sua versione originale, darebbe un significativo e sostanziale impulso alle aziende.

Ciò favorirebbe un forte riavvio delle attività, consentendo alle nostre aziende di concentrare le scarse risorse disponibili sulle "industrials and commercial focus activities" delle nostre strutture produttive non disperdendo preziose energie e risorse in aspetti puramente legati alla fiscalità ma mirando a ridare ogni possibile impulso alla ripresa del motore produttivo nazionale in tutti i suoi vari elementi e sfaccettature.

Si ricorda infine che a decorrere dall'esercizio 2012 la società e le sue controllate hanno esercitato l'opzione per il regime fiscale del Consolidato fiscale nazionale che consente di determinare l'IRES su una base imponibile corrispondente alla somma algebrica degli imponibili positivi e negativi delle singole società.

Tale opzione è stata rinnovata nel 2018 per il triennio 2018 – 2020.

I rapporti economici, oltre che le responsabilità e gli obblighi reciproci, fra la società consolidante e le sue società controllate sono definiti nel regolamento di consolidato.

L'IRAP corrente, differita e anticipata è determinata esclusivamente con riferimento alla società.

Il carico fiscale complessivo della SOGAER (corrente più differito) esposto a conto economico è di seguito sintetizzato.

| Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------------|---------------------|------------|
| 1.490.242 | 1.466.143 | 24.099 |

| Imposte | Saldo al 31/12/2019 | Saldo al 31/12/2018 | Variazioni |
|--|---------------------|---------------------|-----------------|
| Imposte correnti: | 1.513.433 | 1.467.817 | 45.616 |
| IRES | 1.161.937 | 1.113.195 | 48.742 |
| IRAP | 351.496 | 354.622 | (3.126) |
| Imposte sostitutive | | | |
| Imposte relative a esercizi preced. | (5.781) | (2.040) | (3.741) |
| | | | |
| Imposte differite (anticipate) | (17.410) | 366 | (17.776) |
| Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale | | | |
| Totale | 1.490.242 | 1.466.143 | 24.099 |

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

| Descrizione | Valore | Imposte |
|---|------------------|------------------|
| Risultato prima delle imposte | 6.520.109 | |
| Onere fiscale teorico (%) | 27,50 | 1.793.030 |
| | | |
| Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi: | 0 | |
| | | |
| Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi: | | |
| Quote associative di competenza non pagate nell'esercizio | 13.099 | |
| Imposte comunali di competenza non pagate nell'esercizio | 60.750 | |
| Compensi amministratori non pagati nell'esercizio | 19.967 | |
| | | |
| Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti | | |
| Tasse rifiuti solidi urbani anni precedenti | (33.306) | |
| Compensi amministratori anni precedenti pagati nell'esercizio | (2.219) | |
| Quote associative 2017 anni precedenti pagati nell'esercizio | (12.659) | |
| | | |
| Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi | | |
| Riduzione fondi esuberanti | (128.907) | |
| IMU | 108.378 | |
| Ripresa in diminuzione rivalutazione partecipazioni | (1.796.546) | |
| Superammortamenti | (814.511) | |
| Ripresa in diminuzione IRAP 10% | (35.535) | |
| Ripresa in diminuzione IRAP su personale a tempo indeterminato | (42.362) | |
| Altre riprese in aumento | 544.017 | |
| | | |
| Imponibile fiscale | 4.400.274 | |
| Imposte correnti | | 1.210.075 |
| ACE da portare in diminuzione € 48.139 | | (48.139) |

| Descrizione | Valore | Imposte |
|--|--------|------------------|
| Imposte correnti sul reddito dell'esercizio | | 1.161.937 |

Determinazione dell'imponibile IRAP

| Descrizione | Valore | Imposte |
|---|-------------------|---------|
| Differenza tra valore e costi della produzione | 13.896.300 | |
| Costi non rilevanti ai fini IRAP | | |
| Servizi | 674.301 | |
| Godimento beni di terzi | 0 | |
| Oneri diversi di gestione | 398.715 | |
| | | |
| Ricavi non rilevanti ai fini IRAP | (128.907) | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi: | 0 | |
| | | |
| Riduzione base imponibile costo personale disabili | (370.713) | |
| Riduzione base imponibile INAIL | (73.345) | |
| Riduzione base imponibile costo personale a tempo indeterminato | (7.531.130) | |
| | | |
| Imponibile Irap | 6.865.157 | |
| IRAP corrente per l'esercizio 5,12% | | 351.496 |

Fiscalità differita / anticipata

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Si ricorda che relativamente all'esercizio in chiusura vi è stata una variazione di aliquota IRES che è passata dal 24 al 27,50%. In relazione a ciò si è proceduto all'allineamento nel valore della fiscalità differita rinveniente da esercizi precedenti e ancora presente al 31/12/2019.

Si evidenzia che la Società non stanziava imposte differite passive con riferimento alla rivalutazione delle partecipazioni poiché trattasi di investimenti strategici e duraturi e non si prevede la ripartizione di utili.

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

| | IRES |
|--|---------|
| B) Effetti fiscali | |
| Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio | 238.773 |
| Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio | 253.314 |

Dettaglio delle differenze temporanee deducibili

| Descrizione | Importo al termine dell'esercizio precedente | Variazione verificatasi nell'esercizio | Importo al termine dell'esercizio | Effetto fiscale IRES |
|---|--|--|-----------------------------------|----------------------|
| Interessi di mora non pagati | 766 | - | 766 | 27 |
| Acc.to 2014 Fondo Rischi | 2.582 | (2.582) | - | (620) |
| Acc.to 2016 F.do Rischi | 142.125 | - | 142.125 | 4.974 |
| Tasse Rifiuti Urbani non pagate 2013-2017 | 625.488 | (83.266) | 542.222 | (1.006) |
| Compensi CDA non Erogati 2015 | 2.778 | - | 2.778 | - |
| TARI 2018 non pagata | 60.410 | - | 60.410 | 2.114 |
| Compensi 2018 mpm erogati | 7.136 | - | 7.136 | 250 |
| Quote Associative 2018 non pagate | 12.659 | (12.659) | - | (3.038) |
| Bolli virtuali da pagare nel 2019 | 52 | (52) | - | (12) |
| Quota non ded. F.do sval cred. 2015 | 115.748 | (44.374) | 71.379 | (8.152) |
| TARI 2019 | - | 60.750 | 60.750 | 16.706 |
| Compensi CDA 2019 | - | 19.967 | 19.967 | 5.491 |
| Contributi Associativi 2019 | - | 13.099 | 13.099 | 3.602 |
| Bolli 2019 | - | 514 | 514 | 141 |

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2427, 1°c. n° 15 del c.c. si forniscono di seguito alcune informazioni sull'organico aziendale.

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

| Organico | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazioni |
|---------------|------------|------------|------------|
| Dirigenti | 8 | 7 | 1 |
| Quadri | 8 | 8 | 0 |
| Impiegati | 83 | 83 | 0 |
| Operai | 53 | 54 | (1) |
| Altri | | | |
| Totale | 152 | 152 | 0 |

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello Assaeroporti che scaduto fino al 2019 è stato rinnovato nel 2020.

In particolare il contratto è stato firmato da Assaeroporti, l'associazione datoriale che rappresenta gli aeroporti italiani, e dalle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti e UGL Trasporto Aereo, il rinnovo della Sezione 'Gestori Aeroportuali' del Contratto di settore del Trasporto Aereo, valido per il triennio 2020 – 2022.

L'accordo ha previsto un aumento medio nel triennio pari a 120 euro al 4^a livello, diviso in tre tranches ed una 'una tantum' di 1200 euro.

Tra gli elementi maggiormente rilevanti dell'accordo, si segnala l'inserimento in modo strutturale dell'istituto della stagionalità, che permetterà agli aeroporti di gestire con la necessaria flessibilità le assunzioni di personale in relazione all'andamento del traffico aereo.

| | Numero medio |
|--------------------------|--------------|
| Dirigenti | 8 |
| Quadri | 8 |
| Impiegati | 80 |
| Operai | 54 |
| Totale Dipendenti | 152 |

In relazione al numero medio di dipendenti, tenendo conto che alcune risorse risultano in contratto part time ne deriva che i Full Time Equivalent medio è pari a 147 unità

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

Si evidenziano, di seguito, i compensi spettanti agli amministratori e all'organo di controllo, ai sensi dell'art. 2427, primo comma, n. 16, c.c.

I dati esposti non sono comprensivi degli oneri azienda per INPS e INAIL ove dovuti, né i rimborsi spese per viaggi e

trasferte.

| | Amministratori | Sindaci |
|-----------------|----------------|---------|
| Compensi | 101.556 | 49.440 |

Si evidenzia che non sono state effettuate anticipazioni né sono stati assunti impegni per conto di amministratori e sindaci.

Compensi al revisore legale o società di revisione

Ai sensi di legge si evidenzia che la revisione legale è stata affidata alla Società KPMG S.p.A. successivamente all'approvazione del bilancio 2018.

Vengono di seguito indicati i corrispettivi:

Attività di revisione di bilancio e verifiche periodiche: € 23.000,0;

Attività relativa alla certificazione della contabilità regolatoria: € 7.000,00.

Categorie di azioni emesse dalla società

Il capitale sociale è pari a € 13.000.000 interamente versato e così composto.

| Azioni/Quote | Numero | Valore nominale in Euro |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------------|
| Azioni Ordinarie | 130.000.000 | 0.10 |
| Azioni Privilegiate | | |
| Azioni A Voto limitato | | |
| Azioni Prest. Accessorie | | |
| Azioni Godimento | | |
| Azioni A Favore prestatori di lavoro | | |
| Azioni senza diritto di voto | | |
| ALTRO | | |
| Quote | | |
| Totale | 130.000.000 | 13.000.000 |

Non sono presenti azioni privilegiate.

Durante l'esercizio non sono state emesse nuove azioni.

Titoli emessi dalla società

Nel 2019 non stati emessi titoli dalla società.

Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società

Non sono stati emessi altri strumenti finanziari nel 2019.

Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari derivati

La società non detiene strumenti finanziari derivati.

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In conformità con quanto disposto dall'art. 2427 c.c., primo comma n. 9) del codice civile si forniscono le seguenti informazioni in merito agli impegni, alle garanzie alle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale. In particolare, si riportano di seguito le garanzie concesse.

| | Importo |
|----------|-----------|
| Garanzie | 8.663.074 |

Non sono state rilasciate garanzie reali (pegni o ipoteche)

Il valore complessivo delle garanzie concesse al 31/12/2019 è pari a Euro 8.663.074, così dettagliate:

- Garanzia a favore di ENAC a fronte del Canone Concessorio: € 2.633.490;
- Garanzia a favore del Ministero della Difesa per impegni previsti dall'Accordo Tecnico: € 2.540.000;

In merito all'Accordo Tecnico si evidenzia, inoltre, che la SOGAER ha in essere impegni non risultanti dallo Stato Patrimoniale derivanti da tale operazione in misura pari alla differenza tra l'importo massimo assunto, pari a Euro 9,4 milioni, e il valore delle opere già realizzate al 31/12/2019, pari a circa Euro 6,3 milioni;

- Garanzia a favore del Ministero della Difesa (ex deposito munizioni), pari a € 120.000;
- Garanzia a favore di Istituti Bancari nell'interesse delle controllate: € 1.150.000 nell'interesse della Sogaerdyn ed € 800.000 nell'interesse di Sogaer Security;

Si segnala, inoltre, quali garanzie prestate da un Confidi nell'interesse della Sogaer le seguenti:

- Garanzia prestata nell'interesse della Sogaer da parte di un Consorzio fidi sottostante il mutuo chirografario:
€ 1.000.000;
- Garanzia prestata nell'interesse della Sogaer da parte di un Consorzio fidi a favore della RAS a garanzia della regolare esecuzione di un contratto di natura commerciale: € 383.977;
- Garanzia prestata nell'interesse della Sogaer da parte di un Consorzio fidi a favore della RAS a garanzia della regolare esecuzione dell'incremento del contratto di natura commerciale preesistente: € 35.607;

Informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

Non sono presenti patrimoni e finanziamenti destinati a uno specifico affare.

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla società, aventi natura di transazioni commerciali sono state concluse a condizioni normali di mercato.

Si rinvia alla Relazione sulla Gestione in merito al dettaglio delle partite intercompany.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

In tale paragrafo si ritiene di dare spazio agli eventi successi alla chiusura del bilancio che stanno sconvolgendo l'economia mondiale. Il riferimento è alla pandemia sviluppatasi a seguito della diffusione del COVID-19.

Risulta infatti poco utile in questa fase soffermarsi sui programmi effettuati anche solo pochi mesi addietro ma è invece necessario dar conto degli eventi in corso.

Infatti se da un lato tale evento essendo del tutto imprevedibile ed essendosi manifestato nel corso del 2020, non impatta sui criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio 2019 che nel caso specifico della scrivente sono quelli di continuità, dall'altro le aziende sono chiamate a fornire indicazioni sulle azioni poste in atto per cercare di salvaguardare le aziende e cercare in tal modo di superare la fase maggiormente critica per poi effettuare la ripartenza.

Nel caso della SOGAER sono state adottate una serie coordinata di azioni che al momento stanno consentendo all'azienda di attraversare questa fase che su auspichi possa allentare la presa nel periodo compreso tra maggio e giugno quantomeno con lievi miglioramenti e incrementi di attività operativa.

Inizialmente l'azienda ha richiesto a gran parte del proprio personale dipendente di utilizzare tutte le giornate di ferie possibili. Successivamente, non appena completate le necessarie procedure il personale è stato messo in CIGS. Vengono tenuti attivi tutti i settori aziendali mediante limitati presidi mentre la gran parte del personale è in CIGS. Le attività vengono attuate con piani programmati delle presenze del personale.

Sono poi state poste in atto una serie di temporanee revisioni contrattuali in tutti quegli ambiti nei quali l'entità dei contratti risultava correlata ai volumi di traffico.

Si citano a solo titolo di esempio i contratti di pulizia, di alcuni segmenti dei contratti per i servizi di sicurezza, di servizi legati al PRM, ai piani di sicurezza e al presidio notturno.

Si è inoltre agito per compartimentare al meglio l'aerostazione ottenendo significativi risparmi energetici. Tale ultima azione, così come alcune altre stanno fornendo elementi utili per la futura gestione delle infrastrutture aeroportuali.

Per garantire al personale impegnato di operare con i migliori standard di sicurezza, vengono attuate sanificazioni secondo cadenze sistematiche e gli operatori in area ufficio ruotano in modo da garantire la presenza in ciascun ufficio di una sola unità per volta. Inoltre al personale vengono messi a disposizione mascherine, guanti e disinfettanti. L'accesso di esterni in area uffici è sostanzialmente impedito se non nelle aree di disimpegno (zona all) e anche le pulizie nelle aree previste avvengono in orari nei quali non è presente il personale.

Contestualmente è stata migliorata e intensificata l'attività di sollecito e recupero crediti al fine di continuare ad avere flussi positivi in entrata.

Per quanto concerne invece i subconcessionari, l'azienda al momento non intende richiedere i canoni di competenza 2020 seppur già fatturati in quanto le attività risultano inattive.

Si attende di verificare la durata e gli effetti della crisi. Al termine della fase acuta si procederà ad analisi mirate e trattative per definire con i subconcessionari tempi ed entità dei corrispettivi che dovranno essere pagati per il 2020.

Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile

La SOGAER non ha strumenti finanziari derivati

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nel 2019 sono stati incassati contributi pubblici da pubbliche amministrazioni per Euro 3,8 milioni circa. Il dettaglio dei contributi incassati è stato precedentemente dettagliato.

Si riporta di seguito una tabella illustrativa dei contributi in c/capitale incassati nell'esercizio, con indicazione della tipologia di finanziamento e dell'Ente erogante:

| Contributi per Progetto | Importo 2019 | Tipologia finanziamento/Ente erogante |
|--|------------------|---------------------------------------|
| Quote incassate nell'anno | | |
| Ampliamento piazzali aeromobili e viabilità (S.Caterina) | 3.760.800 | ENAC |
| De Icing | 36.915 | FSC - RAS |
| Totale | 3.797.715 | |

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

| Risultato d'esercizio al 31/12/2019 | Euro | 5.029.867 |
|-------------------------------------|------|-----------|
| 5% a riserva legale | Euro | 251.493 |
| a riserva straordinaria | Euro | 4.778.374 |
| a dividendo | Euro | 0 |

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Elmas, 30 aprile 2020

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Firmato Gavino Pinna

SO.G.AER. SPA – RELAZIONE SULLA GESTIONE

Sommario

| | |
|---|----|
| 1. CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA' | 5 |
| 2. LA CORPORATE GOVERNANCE AZIENDALE | 5 |
| 3. ANDAMENTO ECONOMICO GENERALE | 7 |
| 3.1 IL CONTESTO ECONOMICO NAZIONALE E INTERNAZIONALE | 7 |
| 3.2 L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE E INTERNAZIONALE | 8 |
| 4. POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO DI CAGLIARI – ELMAS | 9 |
| 4.1 IL CONTESTO REGIONALE | 9 |
| 4.2 IL CONTESTO NAZIONALE | 11 |
| 5. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NEI SETTORI IN CUI OPERA LA SOCIETA' | 13 |
| 5.1 LA BUSINESS UNIT AVIATION | 14 |
| 5.1.1 LA BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO | 14 |
| 5.1.2 La Business Unit Aviation: sintesi dei risultati conseguiti | 20 |
| 5.2 LA BUSINESS UNIT NON AVIATION | 22 |
| 5.2.1 La Business Unit Non Aviation: sintesi dei risultati conseguiti | 22 |
| 6. EVOLUZIONE ATTESA 2020: BU AVIATION | 25 |
| 7. EVOLUZIONE ATTESA 2020: BU NON AVIATION | 25 |
| 8. OBIETTIVI AZIENDALI A BREVE E MEDIO TERMINE | 26 |
| 9. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA | 27 |
| 9.1 PRINCIPALI DATI ECONOMICI | 27 |
| 9.2 PRINCIPALI DATI PATRIMONIALI | 29 |
| 10. PRINCIPALI INDICI | 32 |
| 11. INFORMAZ. RELATIVE SUL GOVERNO SOCIETARIO, AI SENSI DELL'ART. 6 D.lgs. 175/2016 | 35 |
| 11.1 IL GRUPPO SO.G.AER. | 36 |
| 11.2 L'ATTIVITA' SVOLTA E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA | 36 |
| 11.3 IL PROGRAMMA SOCIALE D'IMPRESA | 39 |
| 11.4 IL PROGRAMMA E GLI STRUMENTI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO | 39 |
| 11.5 ANALISI QUANTITATIVA E QUALITATIVA | 40 |
| 11.6 DATI RELATIVI AL PRIMO TRIMESTRE DEL 2020 – EVENTO COVID-19 | 43 |
| 12. SO.G.AER. SPA - GLI INVESTIMENTI | 46 |
| 13. INFORMAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE | 46 |
| 14. QUALITA' E AMBIENTE | 46 |
| 14.1 LA QUALITA' | 46 |
| 14.2 L'AMBIENTE | 47 |
| 15. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) | 50 |
| 16. LA SECURITY AEROPORTUALE | 51 |
| 17. QUADRO NORMATIVO | 52 |
| 18. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO | 55 |
| 19. RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSORELLE | 55 |
| 20. AZIONI PROPRIE E AZIONI DI SOCIETA' CONTROLLANTI | 56 |
| 21. INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE AI SENSI DELL'ART. 2428, COMMA 3, AL PUNTO 6-BIS, DEL CODICE CIVILE | 56 |
| 22. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA D'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE - CONSEGUENZE COVID-19 | 59 |
| 23. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA AI SENSI DEL DECRETO LEGGE N. 185/2008 | 61 |
| 24. DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO | 61 |

SO.G.AER SPA

Sede in VIA DEI TRASVOLATORI C/O AEROPORTO "MARIO MAMELI" -09030 ELMAS (CA)

Capitale sociale Euro 13.000.000,00 I.V.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019

PREMESSA

Signori Azionisti,

Nel seguito della relazione saranno dettagliati i risultati conseguiti dal nostro Aeroporto nel corso dell'esercizio 2019. I dati evidenziano la costante e progressiva crescita sia per quanto riguarda il numero dei passeggeri, passati dai **2.671.306** del 2007 ai **4.747.806** dell'esercizio 2019, con un trend positivo che sostanzialmente non si è mai arrestato ma che, oltre ad evidenziare una particolare accelerazione negli ultimi anni, si sta caratterizzando per una variazione nel mix tra passeggeri nazionali e internazionali.

Di tali modifiche nel profilo dei passeggeri, il presente documento tratterà nella sezione dedicata alla BU aviation.

L'obiettivo più volte dichiarato dalla nostra azienda era e resta quello del superamento dei 5 milioni di passeggeri nel volgere di pochi anni e il contestuale obiettivo di modificare sensibilmente il mix di traffico, passeggeri nazionali/internazionali, con l'obiettivo di raggiungere almeno un rapporto di 60% nazionali – 40% internazionali.

La presente Relazione sulla Gestione, a corredo del bilancio 2019 della SOGAER SpA, è redatta in conformità alle disposizioni del codice civile di cui all'articolo 2428 e contiene le valutazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione nell'esercizio 2019, nonché le valutazioni sull'evoluzione prevedibile della stessa per gli esercizi successivi a quello in chiusura.

Il documento tiene conto, inoltre, delle più recenti novità conseguenti all'emanazione del D.Lgs. 14/2019 attuativo della legge 155/2017 relativo al *codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza*, che introduce a carico dell'azienda in generale, degli amministratori e organi di controllo, una serie di obblighi di interventi finalizzati a garantire l'adeguatezza organizzativa, e l'attivazione di indicatori e sistemi di monitoraggio utili a prevenire o contrastare l'emersione di segnali di crisi.

L'art. 5 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 (decreto Liquidità) ha differito al 1° settembre 2021 l'entrata in vigore di tale nuova normativa.

Tra le variazioni normative non favorevoli si segnala la recente decisione di incrementare, per il triennio 2019-2021, l'aliquota IRES del 3,5%, facendola quindi passare dal 24 al 27,5%.

Tale inattesa novità normativa è stata introdotta dalla L. 27 dicembre 2019, n. 160 articolo 1 c 716 (legge di bilancio 2020) e riguarda le concessioni autostradali, le concessioni di gestione aeroportuale, autorizzazioni e concessioni portuali rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e le concessioni ferroviarie.

Come indicato l'incremento IRES trova applicazione già con riferimento ai redditi conseguiti nel periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2019.

La motivazione alla base di tale incremento è quella di destinare risorse alla realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti ma l'effetto che l'operazione avrà sulle società di gestione aeroportuale sarà certamente quello di drenare risorse indebolendo la capacità di autofinanziamento delle aziende.

Si rinvia l'esame di tali argomenti agli specifici paragrafi dedicati.

Soffermandosi sul 2019 va evidenziato che esso è stato un anno record per l'Aeroporto di Cagliari – Elmas,

che ha fatto rilevare ancora una volta la crescita del traffico, la quale ha innescato una dinamica positiva su tutte le principali voci di bilancio. L'anno si è caratterizzato per la crescita del traffico passeggeri internazionale e per una importante crescita della Business Unit non Aviation.

Ciò ha consentito alla società di pianificare un ambizioso piano di potenziamento delle infrastrutture per il prossimo quadriennio benché i fatti sopravvenuti nei primi mesi del 2020, e ai quali successivamente verrà dato ampio spazio, hanno reso necessaria una radicale revisione di budget al fine di riprogrammare le attività in relazione al mutato scenario di riferimento.

Tuttavia, come meglio verrà illustrato nel seguito del presente documento, l'accorta gestione dell'azienda e la possibilità di accedere a un mutuo oltre che ad alcune linee di contributo in conto capitale consentiranno di mantenere immutati i piani di investimento relativamente agli interventi direttamente connessi con la safety e con le esigenze di adeguamento ad alcune nuove normative in materia di security, con particolare riferimento ai controlli di sicurezza sui bagagli da stiva.

Pertanto il 2020, nonostante la revisione, vedrà la realizzazione di importanti interventi che verranno successivamente analizzati.

Il 2019 si è caratterizzato per una marcata crescita del traffico passeggeri internazionale e per la crescita della Business Unit non Aviation.

Nel contempo la società ha proseguito nell'attività volta a un progressivo e sistematico miglioramento della qualità dei servizi, sia per quanto riguarda il terminal, sia per quanto riguarda le performance verso le compagnie aeree.

In particolare per quanto riguarda queste ultime la volontà della società di gestione è quella di incrementare le caratteristiche prestazionali delle infrastrutture in vista dell'incremento dei volumi di passeggeri e movimenti aeromobili previsti.

Tale ferma volontà resta confermata nonostante gli eventi determinati dalla pandemia in corso che certamente determineranno una revisione con traslazione temporale di alcuni interventi ma certamente non mutano la volontà dell'azienda che fin d'ora guarda allo scenario che interesserà il prossimo decennio.

Il nostro aeroporto ha concluso il 2019 con 4.739.077 passeggeri (arrivi + partenze esclusi transiti diretto) per quanto riguarda l'aviazione commerciale (linea + charter), con una crescita del traffico pari all'8,81% e corrispondente a +383.726 passeggeri. A essi vanno aggiunti i passeggeri dell'aviazione generale che nel 2019 hanno continuato ad attestarsi in circa 4.000 e che al momento continua a non evidenziare il trend di crescita auspicato e per favorire il quale l'aeroporto sta lavorando con il territorio del sud Sardegna.

Il dato di traffico raggiunto nel 2019 rappresenta il nuovo record storico per l'aeroporto di Cagliari – Elmas e costituisce un ulteriore passo di avvicinamento all'obiettivo dei 5 milioni, al quale seguiranno molte implicazioni di tipo organizzativo, normativo ma anche in termini di obblighi di capitalizzazione della società.

Il 2020 era stato previsto quale anno di assestamento in attesa del successivo superamento della soglia dei 5 milioni. Gli eventi sopraggiunti determineranno invece una forte riduzione del traffico, come peraltro inevitabilmente avverrà su tutto il territorio europeo.

Di seguito viene riportata una tabella sintetica che riepiloga i dati relativi ai giorni e mesi di picco del traffico passeggeri nel 2019:

| Passeggeri AC 2019: picchi mensili e giornalieri* | | | | | | |
|---|-------------|-----------------|-------------|-----------|-------------|----------------|
| Picchi | Mese/giorno | Pax complessivi | Mese/giorno | Nazionali | Mese/giorno | Internazionali |
| Mensili | Agosto | 609.843 | Agosto | 393.936 | Agosto | 215.907 |
| Giornalieri | 10-ago | 24.425 | 10-ago | 16.102 | 3-ago | 8.659 |

* Fonte Backoffice SOGAER - Esclusi transiti diretti

Per quanto riguarda il 2018 si ricorda che il picco massimo di passeggeri è stato registrato nella giornata del 1 settembre con 22.851 passeggeri nelle 24 ore mentre nel 2019 la giornata di picco è stata registrata il 10 agosto con 24.425 passeggeri nelle 24 ore con un incremento di traffico pari a 1.574 passeggeri.

Il mese di maggior traffico passeggeri è stato anche nel 2018 quello di agosto quando, relativamente all'aviazione commerciale, sono stati rilevati 556.320 passeggeri, dei quali 377.291 nazionali e 179.029 internazionali. Anche con riferimento al mese di picco nel 2019 si è registrato un deciso incremento sia per quanto concerne i passeggeri nazionali che con riferimento a quelli internazionali.

Nel 2019, inoltre, si è inoltre registrata la migliore performance mai conseguita dal nostro aeroporto per quanto riguarda il mix di traffico tra nazionale e internazionale, che ha visto passare la quota del traffico internazionale sul totale dal 25,21% al 29,07%.

In particolare i passeggeri "extra Italia" nel 2019 sono stati pari a 1.377.454 rispetto a 1.097.830 dell'anno precedente.

Di particolare interesse è la crescita di tale componente di traffico che si è registrata nei mesi tipicamente più difficili per il nostro aeroporto e per le presenze straniere in Sardegna in generale.

Infatti nei mesi di gennaio e febbraio 2019 è stata rilevata una crescita rispettivamente del **+71,16%** e del **+57,92%** rispetto al 2018 ma l'incremento è stato estremamente marcato in tutti i mesi dell'anno con la sola eccezione del mese di dicembre che ha segnato un -13,98%.

Tali dati confermano che nei mesi off-peak caratterizzati comunque da condizioni climatiche favorevoli, se rapportate ad aree geografiche del nord Europa e della Russia, si possano trovare ancora notevoli spazi di miglioramento attualmente solo parzialmente sfruttati.

Resta pertanto obiettivo primario degli Amministratori della società quello di incrementare il traffico internazionale quale strumento strategico per individuare bacini di traffico con una elevata capacità di spesa, quale strumento necessario per ridurre i rischi di crisi connesse all'andamento economico nazionale oltre che naturalmente a esigenze di connessione del territorio. I dati 2019 evidenziano che le azioni poste in atto stanno fornendo i riscontri attesi e che pertanto sarà necessario incentivare le azioni di sviluppo del traffico internazionale intraprese. Gli eventi del 2020 non determineranno un cambio di strategia dell'azienda ma esclusivamente un rinvio al 2021 di alcuni progetti intrapresi.

Per verificare i risultati conseguiti, nonché un confronto rispetto agli aeroporti comparabili, gli uffici della SOGAER effettuano un costante monitoraggio dei dati di traffico dai quali tuttavia emerge ancora un ritardo del nostro aeroporto, in materia di internazionalizzazione del traffico, obiettivo da porre alla nostra struttura.

Per favorire lo sviluppo del traffico in generale e di quello internazionale, conformemente a quanto avviene in altri aeroporti e nel pieno rispetto delle norme in materia, Cagliari sta investendo notevoli risorse in policy di incentivazione.

L'esercizio chiuso al 31/12/2019 riporta un risultato economico molto positivo pari a Euro 5.029.867, dopo aver rilevato imposte per Euro 1.490.242 e ammortamenti al netto di contributi in c/capitale per circa 3 milioni di Euro.

Nonostante gli ottimi risultati conseguiti dall'aeroporto di Cagliari, complessivamente per il mondo dell'aviazione il 2019 non è stato tra i più felici. Infatti diverse compagnie hanno cessato la propria attività.

Tra le compagnie europee che hanno cessato l'attività nel 2019 ricordiamo Ernst Airlines ma anche Thomas Cook, Adria, Aigle Azur e XL Airways. Recentemente purtroppo è stata inoltre posta in liquidazione anche la compagnia Air Italy che, col precedente nome di Meridiana, ha rappresentato un importante pezzo della storia dell'aviazione italiana.

A ciò si aggiunge una nuova fase della lunga storia di dissesti che ormai da anni colpisce il vettore Alitalia che vedrà ancora una volta la nascita di una NEW Alitalia e la contestuale presenza di una bad company.

Quanto precedentemente indicato, tuttavia, non risulta comparabile agli effetti dell'emergenza sanitaria COVID-19 che sta interessando il 2020 e che ha determinato sostanzialmente il blocco di numerosi settori dell'economia di molti Paesi.

La crisi in corso sta colpendo duramente il settore dei trasporti e tra essi in modo particolare quello dei trasporti aerei e marittimi, con particolare riferimento al mercato croceristico.

La crisi sanitaria determinerà pertanto numerose crisi aziendali ed è facilmente prevedibile il fallimento di alcune altre compagnie aeree.

La gravità dell'evento può essere sintetizzato dalla scelta del vettore Easy Jet che dal 30 marzo ha messo a

terra la sua intera flotta composta da oltre 300 aerei.

Ryanair, altra compagnia che attualmente dispone di oltre 300 aeromobili e i cui programmi prevedevano il superamento di 500 macchine nel 2024, ha annunciato che poiché la maggior parte dei Paesi dell'UE ha imposto divieti di volo o altre restrizioni, oltre il 90% della sua flotta rimarrà a terra per le prossime settimane. La compagnia ha dichiarato di collaborare con i governi dell'UE per cercare di mantenere aperti alcuni collegamenti minimi per motivi di emergenza, benché sia previsto un numero di passeggeri molto basso sui voli.

A tale evento e all'analisi delle conseguenze da esso derivanti verrà dato ampio spazio nei paragrafi dedicati all'evoluzione prevedibile della gestione ma anche in altri segmenti del presente documento.

1. CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

La SOGAER svolge la propria attività nel settore aeroportuale dove opera in qualità di gestore del più importante aeroporto della Sardegna sia per volumi di traffico che dimensioni. L'aeroporto di Cagliari – Elmas gestisce infatti circa il 50% dell'intero traffico passeggeri della Sardegna e dispone del principale network di collegamento nazionale e internazionale.

L'attività è svolta dalla SOGAER in base alla convenzione n° 46, sottoscritta in data 21 novembre 2006 che, a seguito del decreto 52T del Ministero dei Trasporti, registrato dalla Corte dei Conti in data 8 giugno 2007, ha affidato alla nostra società la gestione totale dell'aeroporto per la durata di quarant'anni decorrenti dal 13 aprile 2007. Con l'affidamento in gestione totale dell'aeroporto la società si è impegnata a portare avanti un ambizioso piano di sviluppo a costante adeguamento sia dimensionale che tecnologico delle infrastrutture.

Ai sensi dell'art. 2428 si segnala che l'attività viene interamente svolta nella sede di Cagliari.

Di seguito si espone la struttura del Gruppo al 31/12/2019, fornendo una breve descrizione delle attività svolte dalle società partecipate.

Sotto il profilo giuridico la società SO.G.AER. SpA controlla direttamente al 100% la Sogaerdyn e la Sogaer Security. Le società sono soggette a direzione e coordinamento della capogruppo. Inoltre la SOGAER Security è soggetta a controllo analogo e svolge la propria attività quasi esclusivamente in favore di SO.G.AER. in regime di "In House".

Le controllate svolgono attività complementari e funzionali al core business del gruppo.



Nel corso dell'esercizio non sono intervenute variazioni nella struttura del Gruppo.

2. LA CORPORATE GOVERNANCE AZIENDALE

Come noto con l'approvazione del bilancio 2019 giungerà a termine il mandato dell'attuale Organo Amministrativo e pertanto l'Assemblea sarà chiamata a nominare il nuovo Board aziendale.

Nel corso dell'ultimo triennio la società ha intrapreso un profondo e impegnativo percorso di innovazione del proprio modello di governance sia per adeguarsi ad alcuni obblighi normativi determinati dalla sua natura di società a prevalente partecipazione pubblica, sia soprattutto per dotarsi di una struttura e di regole adeguate ad affrontare le numerose e mutevoli sfide del mercato nel quale opera.

Tale adeguamento, a oggi, non può dirsi concluso e sta portando a progressivi mutamenti.

La corporate governance è, come noto, tutto quell'insieme di regole e strutture organizzative che stanno alla base di un corretto governo societario.

Essa abbraccia diversi ambiti in una società; infatti può riferirsi tanto ad una serie di attività e regole atte a far seguire a una azienda dei codici specifici, quanto ai processi attraverso cui le società sono dirette e controllate.

Tra le regole rientrano sia le leggi del Paese in cui l'azienda opera, sia le regole interne alla società.

Nel mese di settembre 2019, dopo un approfondito studio e dopo numerosi benchmark si è dato luogo a una sostanziale e radicale revisione della struttura organizzativa aziendale che viene sinteticamente rappresentata dal nuovo organigramma aziendale.

Attualmente la gestione della società è fortemente influenzata da numerose norme prime tra le quali la **L. 124/2015 recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche"**, meglio conosciuta come **Legge Madia di Riforma della PA**.

Il provvedimento contiene **14 importanti deleghe legislative**: pubblico impiego, riorganizzazione dell'amministrazione statale centrale e periferica, digitalizzazione della PA, semplificazione dei procedimenti amministrativi, razionalizzazione e controllo delle società partecipate, anticorruzione e trasparenza.

Sogaer ha attuato significativi interventi per lo sviluppo delle attività legate alla compliance aziendale, completando e integrando procedure e policy finalizzate a prevenire il rischio di non conformità dell'attività alle norme.

La società da diversi anni si è dotata del Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001, integrato con le disposizioni della L. 190/12 in materia di Prevenzione della Corruzione e in materia di Trasparenza.

Il MOG costituisce un valido strumento di sensibilizzazione dei destinatari ad assumere comportamenti orientati alle best practice, rispetta e assume come valori a cui sono tenuti a conformarsi tutti i destinatari dello stesso.

Nel mese di marzo 2020, il MOG è stato aggiornato alla luce del nuovo e articolato assetto di deleghe, così da assicurare l'operatività dell'azienda in compliance con l'attività di prevenzione delle sempre più numerose fattispecie di reato incluse nel menzionato decreto.

Al Modello si accompagna, costituendone parte integrante, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza con cui l'azienda, quale controllata pubblica ex D.Lgs. 175/2016.

Il Piano Triennale, per il triennio 2020 – 2022 è stato adottato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31/01/2020 alla luce delle rilevanti modifiche organizzative deliberate dal medesimo organo amministrativo e a seguito della approvazione definitiva del Piano Nazionale Anticorruzione 2019, avvenuta con delibera ANAC numero 1064 del 13 novembre 2019.

L'attuazione del Piano risponde all'obiettivo del Gruppo SOGAER di rafforzare i principi di legalità, di correttezza e di trasparenza, così da prevenire il rischio di corruzione e, al tempo stesso, promuovere il corretto funzionamento della struttura e tutelare il patrimonio reputazionale la credibilità dell'azione del Gruppo nei confronti di tutti i suoi interlocutori.

La società, in linea con le disposizioni della L. 190/2012, ha nominato il Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza.

Al MOG e al Piano Anticorruzione si affianca il Regolamento di cui la società si è dotata per definire le modalità operative di gestione dei rischi di cui al D.Lgs. 231/07.

Il Regolamento costituisce la misura di contrasto del riciclaggio e del finanziamento al terrorismo, calibrata in ragione del rischio desumibile da una serie di elementi, tra cui la natura della controparte, il servizio richiesto, l'area geografica di riferimento. L'elemento del rischio viene preso in considerazione per l'individuazione e la comunicazione delle operazioni sospette e, ancor prima, per l'applicazione di misure differenziate di verifica degli operatori economici con i quali la società intrattiene rapporti di appalto o di fornitura di servizi.

Unitamente al Regolamento, è stata predisposta la Policy per la gestione del rischio di riciclaggio, che definisce responsabilità, compiti e modalità operative per la gestione del rischio.

La società, in linea con le istruzioni UIF Banca d'Italia, ha nominato il Responsabile della Funzione Antiriciclaggio.

Ulteriore settore di particolare rilevanza nell'ambito della compliance aziendale è quello regolato dal Regolamento 2016/679/EU.

Tutte le attività che richiedono il trattamento di dati personali, in attuazione delle normative nazionali e comunitarie di settore, devono trovare fondamento in un'adeguata base giuridica alla quale l'azienda titolare del trattamento deve prestare la massima attenzione, anche tenuto conto degli obblighi di legge e dell'interesse pubblico perseguito dalla società. In questa prospettiva la Sogaer si è dotata delle policy utili a fornire regole organizzative semplificate e di immediata attuazione e, al contempo, consolidare un processo finalizzato a governare la materia in linea con le previsioni di legge.

La società, dotata del Data Protection Officer, dopo la costituzione del Registro dei trattamenti dei dati personali e la predisposizione delle informative sul trattamento dei dati, ha avviato il risk assessment (DIPIA) e si è dotata del regolamento per l'uso del sistema informatico, PEC aziendale e per la gestione dei casi di data breach. Con l'introduzione dei descritti strumenti si dà seguito alle best practices comunemente usate in contesti aziendali simili. Gli strumenti di cui si propone l'adozione, potendosi considerare uno specifico modello organizzativo aziendale, consentono al titolare di dimostrare l'avvenuta adozione di un processo complessivo di misure giuridiche, organizzative e tecniche adeguate alla protezione dei dati personali.

La prevenzione e la gestione del data breach è attualmente il punto cardine delle politiche di sicurezza. La società ha quindi implementato misure tecniche ed organizzative adeguate a prevenire il rischio che il data breach si verifichi. Si tratta di accorgimenti che risultano necessari sia per prevenire la violazione dei dati personali, sia per reagire tempestivamente laddove un incidente si dovesse verificare. L'obiettivo fondamentale è quello di evitare che, attraverso la violazione dei dati personali, si verifichino rischi per i diritti e le libertà fondamentali degli interessati i cui dati sono coinvolti nell'evento.

Per la gestione dell'evento di data breach è stato costituito un apposito Team in grado di svolgere una funzione di guida in merito alle modalità operative che l'organizzazione aziendale dovrà adottare, ivi comprese le attività eventuali di notificazione al Garante Privacy e comunicazione agli interessati.

I regolamenti, integrati con gli altri modelli organizzativi aziendali, quali il MOG ex D.LGS 231/01, si armonizzano con le procedure che vanno definendosi anche in materia di cybersecurity, nella misura in cui sussistono punti di contatto, così da favorire l'operatività di un insieme di procedure aziendali organico, efficiente ed efficace, il cui monitoraggio e conseguente aggiornamento consentiranno di evitare il rischio di obsolescenza.

3. ANDAMENTO ECONOMICO GENERALE

3.1 IL CONTESTO ECONOMICO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

Fino a pochi mesi addietro, prima del COVID 19, tutte le informazioni economiche che esaminavano i tassi di crescita dell'economia mondiale fornivano informazioni dalle quali emergeva che nonostante la guerra commerciale in corso tra USA e Cina la prima vedeva crescere il PIL con un tasso superiore al 3% mentre la Cina addirittura del 6%. L'ultimo trimestre ha radicalmente mutato lo scenario e risulta pertanto inutile esaminare quelle che erano le precedenti previsioni, si rende invece necessario esaminare le informazioni più recenti ad oggi disponibili, benché si tratti solo di stime che vengono quotidianamente aggiornate.

I vari analisti tuttavia concordano nel considerare che l'Italia sta attualmente attraversando la recessione globale più profonda dal secondo dopoguerra.

La struttura economica nazionale, caratterizzata in parte significativa da piccole e medie imprese, e il debito pubblico nazionale determinano una forte fragilità per l'Italia che, non a caso, nonostante le divergenze di opinioni guarda con attenzione alla possibilità di un forte e tempestivo piano di intervento a livello europeo per fronteggiare l'emergenza e rilanciare l'attività economica, non solo sotto il profilo finanziario, ma anche della crescita reale.

Confindustria ritiene che nel 2020 un netto calo del PIL è ormai inevitabile e lo stima al -6,0%, nell'ipotesi che la fase acuta dell'emergenza sanitaria termini a maggio. Qualora l'attuale stato di blocco dovesse protrarsi ritiene che ogni settimana in più di blocco normativo delle attività produttive, potrebbe causare una ulteriore riduzione PIL nell'ordine di almeno lo 0,75%.

Altre analisi indicano inoltre che nonostante le misure fiscali già annunciate per un valore pari a oltre due punti percentuali di PIL, benché cospicue ma limitate dall'elevato debito pubblico lo stato di crisi determinato e la difficoltà nella ripresa indebolirà ulteriormente la capacità produttiva e le finanze pubbliche italiane.

L'Organizzazione mondiale del commercio (WTO) ha diffuso un nuovo rapporto secondo cui, a causa dell'epidemia di COVID-19, nel 2020 il commercio globale diminuirà di una percentuale compresa tra il 13 e il 32 per cento.

La variabile principale in queste stime deriverà dall'efficacia delle misure che verranno assunte dagli stati. Gli economisti dell'organizzazione ritengono che la crisi in corso sarà peggiore di quella del 2008 e se si manifesteranno le ipotesi peggiori potrebbe addirittura essere simile a quella del 1929, la cosiddetta Grande Depressione.

Qualora invece le cose andassero nel miglior modo possibile gli scambi commerciali potranno ripartire nella seconda metà dell'anno.

I dati forniti dal WTO indicano una previsione per il 2021 nel quale ci sarà una ripresa del commercio, ma il ritmo della ripresa sarà condizionato dalla durata della crisi.

WTO ritiene che i volumi diminuiranno di almeno 10 punti percentuali in tutte le regioni del mondo e che le esportazioni del Nord America e quelle dell'Asia dovrebbero essere le più colpite.

Tutti sono concordi nell'affermare che la politica deve cominciare a pianificare cosa succederà dopo la pandemia.

3.2 L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

Anche nel 2019, secondo i dati forniti da ENAC, il trasporto aereo ha evidenziato un trend in forte crescita nei 39 aeroporti italiani monitorati con un numero di passeggeri pari a 193,1 milioni in aumento del 4% corrispondenti a +7,4 milioni e nei movimenti, pari a 1,6 milioni, cresciuti del +2,7% rispetto al 2018.

Per quanto concerne i movimenti si evidenzia che alla crescita complessiva pari a +2,7% hanno contribuito in modo significativo quello relativo alle destinazioni internazionali, + 3,9%, e in particolare di quelle extra UE, cresciute del 7,4%.

Prima della crisi sanitaria in corso pertanto risultava pressante l'esigenza di interventi infrastrutturali per adeguare gli aeroporti ai crescenti volumi di traffico in persistente crescita nei prossimi anni. Tale esigenza attualmente invece risulta rinviabile seppur sempre necessaria.

Certamente resta immutata l'esigenza primaria di garantire l'innalzamento dei livelli di sicurezza del volo e la qualità dei servizi resi agli utenti. In tale ambito si inserisce anche l'obbligo di adeguamento dei sistemi di controllo radiogeno dei bagagli da stiva al cosiddetto standard 3 a cui oggi si sommano tutte le nuove esigenze di realizzare metodologie utili a prevenire la diffusione delle crisi sanitarie che mai in passato avevano interessato con tali effetti l'intero sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale.

La crescita del 4% risulta in linea con il trend del periodo 2014-2019, benché risulti inferiore al dato riscontrato nel 2018 (+5,9%) e nel 2017 (+6,4%).

Sempre soffermandosi sul 2019 i dati Assaeroporti evidenziano la contrazione del traffico cargo iniziata nel 2018 e che nel 2019 è stata del 3,2% con 1,1 milioni di tonnellate di merci trasportate.

Proseguendo nell'analisi dei dati forniti da Assaeroporti emerge che il traffico internazionale ha superato nel 2019 i 128 milioni di passeggeri, in crescita del 5,8% rispetto al 2018.

Per quanto riguarda il traffico nazionale invece, la crescita 2019 è stata del +0,7% in forte contrazione rispetto al +3,3% registrata nel 2018.

Nel mese di dicembre nel formulare la sintesi dell'andamento 2019 e delle previsioni 2020 IATA comunicava che si riteneva che il 2019 si sarebbe chiuso con profitti pari a circa 25,9 miliardi di dollari rispetto ai 28 miliardi precedentemente previsti ed in calo rispetto ai 27,3 miliardi del 2018.

Si riteneva tuttavia che gli utili avrebbero ripreso a crescere nel 2020.

Si riteneva che il rallentamento della crescita economica, le guerre commerciali, le tensioni geopolitiche ed i disordini sociali e le incertezze causate dalla Brexit avessero influito negativamente.

Ancora nel mese di dicembre quando l'emergenza COVID-19 non si era manifestata, si riteneva che se da un lato il 2019 non era stato particolarmente positivo, il 2020 avrebbe portato risultati in crescita.

Si prevedeva che il numero di passeggeri avrebbe raggiunto i 4,72 miliardi con una crescita del 4%.

Oggi tali previsioni risultano lontane e superate e in una nota pubblicata il 7 aprile, IATA dichiara che lo shutdown dell'aviazione mondiale causato dal COVID-19 sta mettendo a rischio 25 milioni di posti di lavoro in diretta conseguenza del crollo della domanda di trasporto aereo.

IATA stima che a livello globale il settore sia fonte di sostentamento per circa 65,5 MLN di persone, azione, inclusi i settori viaggi e turismo.

La IATA ritiene che a causa della pandemia di coronavirus, le compagnie aeree vedranno ridursi i ricavi a livello globale di 314 miliardi di dollari con una riduzione del 55% rispetto al 2019.

Come già detto le stime vengono costantemente aggiornate all'evoluzione dell'evento in corso.

Tuttavia, nonostante i devastanti effetti economici che il Corona Virus sta causando, provando ad analizzare alcuni degli effetti da esso determinati possiamo rilevare che esso ha determinato in Italia l'esigenza di una repentina evoluzione delle metodologie di lavoro in molti settori con interventi massici volti ad adeguare le tecnologie di comunicazione e le reti di collegamento informatico.

Va detto che tali attività poste in atto determineranno per il futuro effetti molto positivi in termini di ammodernamento nelle tecnologie e protocolli di comunicazione che, seppur a causa di un drammatico evento come quello attualmente in corso, stanno generando una velocizzazione nelle infrastrutture di rete a lungo perseguita e mai realizzata in Italia.

Ciò ovviamente nulla toglie alla drammaticità degli eventi attualmente in corso.

Altri effetti indotti dalla crisi sanitaria riguardano i protocolli di controllo dei passeggeri in arrivo e in partenza negli aeroporti. E' facile prevedere che una parte delle procedure poste in atto non si esauriranno con la fine della pandemia in corso, ma verranno inglobate in nuovi regolamenti e prescrizioni.

Oltre a quanto indicato, la pandemia ha determinato lo sviluppo di nuove tecnologie di trattamento e sanificazione di strumenti e attrezzature negli aeroporti quali carrelli portabagagli, sedie a rotelle per il servizio PRM e vaschette portaoggetti in uso ai varchi di sicurezza.

Tali tecnologie sono state tutte prontamente adottate da SOGAER che, peraltro, attualmente risulta uno tra i 16 aeroporti nazionali rimasti operativi in Italia e in particolare l'unico aeroporto Sardo in esercizio.

Le tecnologie citate fanno parte di un più ampio progetto in corso di attuazione da parte dell'azienda e volto a garantire altissimi standard di sicurezza sanitaria agli utenti.

Se quindi nel corso del 2019 l'elemento di maggiore innovazione, che stava interessando molte strutture tra le quali gli aeroporti, era quello della Cyber Security oggi a questo si aggiunge quello della sicurezza sanitaria a livelli mai visti prima.

Ciò ovviamente non fa ridurre o venir meno la forte attenzione all'argomento della sicurezza informatica nella quale la nostra azienda si stava già addentrando e la cui attuazione non sarà certamente interrotta dall'evento in corso.

4. POSIZIONAMENTO DELL'AEROPORTO DI CAGLIARI – ELMAS

4.1 IL CONTESTO REGIONALE

Passando all'esame del mercato del trasporto aereo regionale si conferma che l'Aeroporto di Cagliari nel 2019 ha gestito il 52,1% del traffico complessivo .

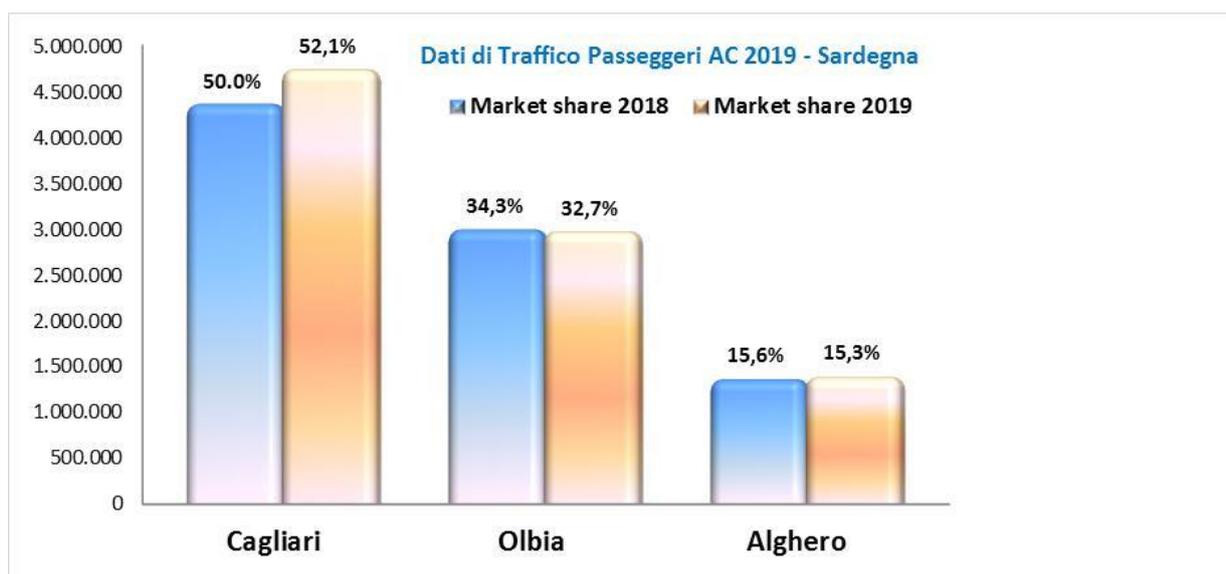
Nel corso del 2019, la quota di mercato del nostro aeroporto si è mantenuta tendenzialmente in linea con quella del biennio precedente.

Si segnala che per quanto riguarda i dati relativi al 2020, oltre all'effetto che deriverà dall'emergenza Corona Virus e che determinerà inevitabilmente il crollo nel numero dei passeggeri in tutti gli aeroporti nazionali, i dati relativi alla distribuzione del traffico passeggeri in Sardegna saranno anche influenzati dalla temporanea chiusura dell'aeroporto Costa Smeralda di Olbia attualmente impegnata in importanti lavori di allungamento della pista di volo. Tuttavia la chiusura stimata in circa quarantacinque giorni compresi tra febbraio e marzo è avvenuta in un periodo che a seguito degli eventi sopravvenuti è stato fortemente influenzato anche dagli effetti dell'emergenza sanitaria.

Di seguito si propone una tabella di sintesi su quanto avvenuto nel 2019:

| SARDEGNA DATI DI TRAFFICO PASSEGGERI 2019 | | | | | | | | |
|---|-------------------|--------------|--------------------|--------------|----------------|----------------|--------------------|-------------|
| Aeroporto | Pax Nazionali | Nazionali % | Pax Internazionali | Internaz. % | Transiti | AG | TOTALE | TOTALE % |
| Cagliari | 3.361.623 | 58,5% | 1.377.454 | +41,3% | 4.501 | 4.228 | 4.747.806 | 52,1% |
| Olbia | 1.396.826 | 24,3% | 1.554.911 | 46,6% | 1.971 | 25.061 | 2.978.769 | 32,7% |
| Alghero | 983.953 | 17,1% | 401.196 | 12,0% | 4.359 | 871 | 1.390.379 | 15,3% |
| Totale regionale | 5.742.402 | 100% | 3.333.561 | 100% | 10.831 | 30.160 | 9.116.954 | 100% |
| Totale Italia | 64.391.258 | +0,7% | 128.035.697 | +5,8% | 419.196 | 256.509 | 193.102.660 | |

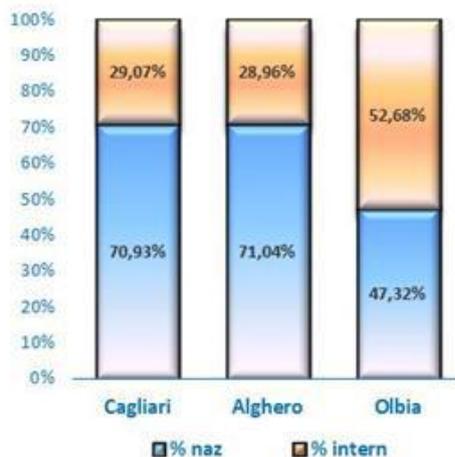
Fonte dati Assaeroporti - Valori espressi in unità di passeggeri



Al 31 dicembre 2019 l'Aeroporto di Cagliari cresce complessivamente del **+8,65%**, contro una crescita media degli aeroporti italiani del **+4%**.

Nonostante questo elemento positivo, i dati in nostro possesso e di seguito riportati evidenziano che Cagliari continua ad avere un mix di traffico nel quale la componente internazionale è caratterizzata da margini di crescita per conseguire i quali la struttura è fortemente impegnata. Tale gap è riscontrabile sia nel confronto panel di confronto nazionale ma anche nel confronto con gli altri aeroporti sardi.

SARDEGNA MIX TRAFFICO PASSEGGERI 2019



SOGAER da alcuni anni ha avviato un importante progetto finalizzato alla destagionalizzazione dei flussi di passeggeri in arrivo e in partenza con il lancio di nuove rotte tramite accordi di partnership strategici e di marketing con le compagnie aeree.

Tale progetto consentirà di incrementare i flussi di passeggeri anche nei mesi invernali riducendo in tal modo il divario attuale rispetto ai mesi della stagione estiva caratterizzati dai maggiori picchi di traffico.

Inoltre il progetto mira a favorire la crescita della componente relativa al traffico internazionale dei passeggeri.

A oggi, nonostante gli indubbi effetti positivi che sono attestati dai dati ufficiali, l'obiettivo non può dirsi ancora raggiunto, per l'entità della stagionalità dell'aeroporto che risulta ancora superiore rispetto a quello che il clima e le caratteristiche del nostro territorio potrebbero ritenere invece maggiormente fisiologico. Inoltre come già indicato il mix di traffico risulta ancora eccessivamente caratterizzato dalla componente nazionale. Si ritiene che vi siano ancora ampi spazi di crescita per tale flusso di traffico.

In merito a ciò il nostro aeroporto guarda con grande interesse alle strategie poste in atto dalle isole Canarie. Su tali aspetti ci soffermeremo in un successivo paragrafo del documento.

La mission affidata alla nostra società prevede che tra il nostro Aeroporto e il territorio circostante debba esistere un'importante correlazione di natura sinergica. Le infrastrutture aeroportuali rappresentano, infatti, elementi fondanti all'interno del tessuto economico e produttivo, turistico e commerciale di un territorio in ragione dell'effetto moltiplicatore che viene attivato a beneficio dell'intero sistema commerciale e produttivo dell'area circostante. La presenza di un aeroporto in crescita, in grado di erogare servizi di qualità, rappresenta un importante elemento in sostegno del livello di competitività del territorio circostante.

Si evidenziano al riguardo gli effetti benefici che si possono riversare sull'economia locale e che sono certamente potenziati dalle azioni di promozione dell'immagine del territorio.

In relazione a tale ultimo aspetto si segnala il contratto commerciale stipulato con la Regione Sardegna nell'ambito del quale la SOGAER sta attuando una importante promozione del brand Sardegna. Il contratto ha avuto avvio nel 2017 e si è concluso nel 2019. Successivamente la Regione avvalendosi di alcune clausole contrattuali ha prorogato la durata del contratto per un ulteriore trimestre.

Nel momento in cui viene redatto il presente documento sono in corso le trattative con la Regione Sardegna per verificare se vi sia da parte dell'ente l'interesse a rinnovare il contratto commerciale precedentemente stipulato.

4.2 IL CONTESTO NAZIONALE

La tabella di seguito esposta evidenzia il traffico di passeggeri degli aeroporti nazionali, le cui caratteristiche sono confrontabili con quelli dell'aeroporto di Cagliari – Elmas, esaminandone la dinamica 2019 e confrontandola con l'esercizio precedente.

| PASSEGGERI TOTALI (AC + AG + TRANSITI) | | | |
|--|----------------------|----------------------|--------------|
| Aeroporto | Pax complessivi 2019 | Pax complessivi 2018 | % crescita |
| GESAC (Napoli) | 10.860.068 | 9.932.029 | 9,34% |
| SAGAT (Torino) | 3.952.158 | 4.084.923 | -3,25% |
| Bologna Airport | 9.405.920 | 8.506.658 | 10,57% |
| Verona Airport | 3.638.088 | 3.459.807 | 5,15% |
| Bari | 5.545.588 | 5.030.760 | 10,23% |
| Palermo | 7.018.087 | 6.628.558 | 5,88% |
| SOGAER | 4.747.806 | 4.370.008 | 8,65% |

Fonte dati Assaeroporti

I dati rilevati per quanto riguarda gli aeroporti comparabili evidenzia una situazione variegata. Infatti a fronte di alcuni di essi che evidenziano crescite notevolissime, quali:

- Napoli +9,34% nel 2019 e 15,79% nel 2018;
- Bari +10,23% nel 2019 e 7,36% nel 2018;
- Bologna +10,57% nel 2019 e 3,76% nel 2018;

altri evidenziano invece un rallentamento rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni.

Cagliari in tale contesto continua ad evidenziare una significativa crescita mantenendosi al di sopra della media nazionale.

Tutti questi aeroporti evidenziano dati che possono far ritenere che vi siano in atto azioni di forte sviluppo dell'aeroporto che successivamente danno luogo a fasi di consolidamento caratterizzate da percentuali di crescita più contenute.

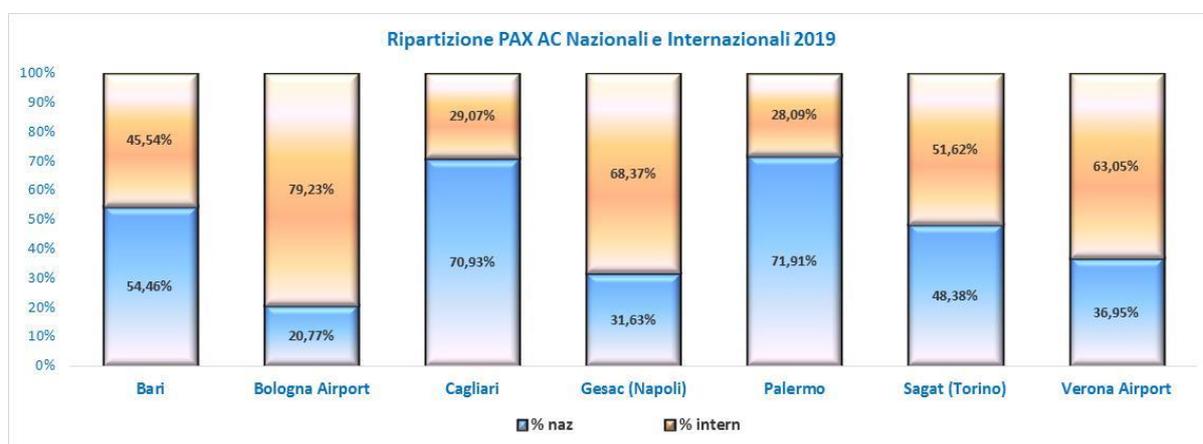
Certamente un aeroporto da tenere a esempio per quanto ha saputo realizzare nel corso dell'ultimo decennio è certamente quello di Bologna.

L'evoluzione che ha interessato l'aeroporto di Bologna non avrebbe potuto concretizzarsi in assenza di una contestuale forte capacità di evolvere l'organizzazione.

Tale aeroporto pertanto costituisce un esempio di successo in tale ambito.

Attualmente la SO.G.AER. che sta progressivamente crescendo, ha preso consapevolezza che ciò potrà essere attuato solo in presenza di un indispensabile adeguamento nella governance, nei processi e nella disponibilità di strumenti HW e SW adeguati.

Di seguito si presentano alcune tabelle nelle quali viene esaminata l'andamento per i vari aeroporti nazionali del traffico di aviazione commerciale distinto tra traffico nazionale e internazionale e relative percentuali di incidenza:

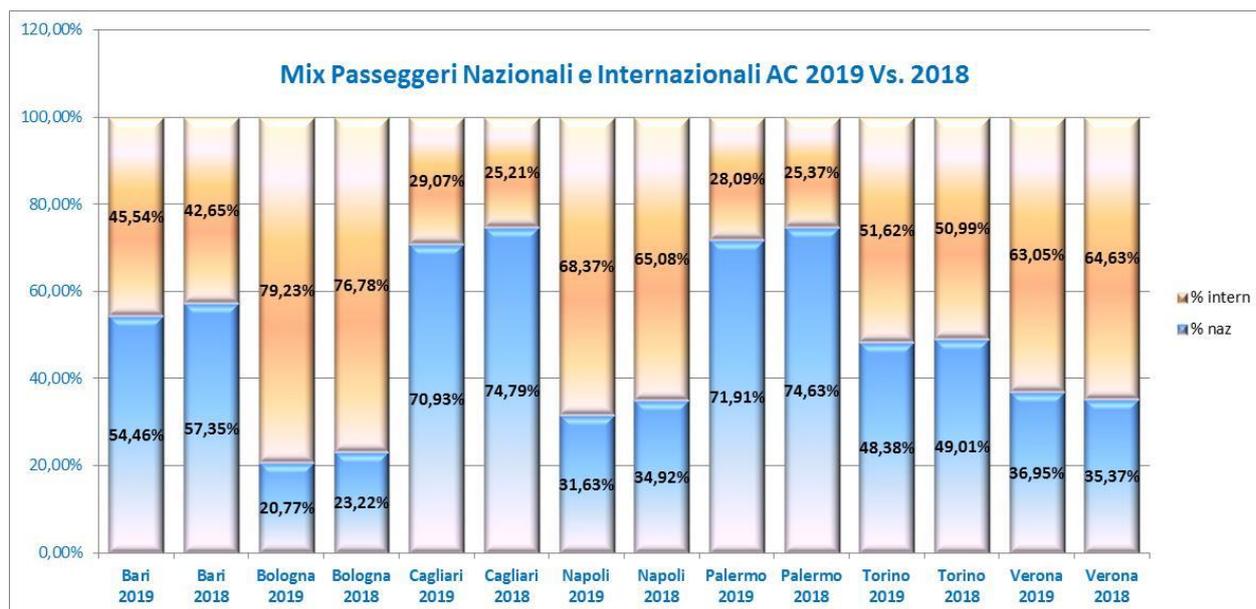


| Pax AC 2019 | | | |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| Aeroporto | Nazionali | Internazionali | Totali |
| Bari | 3.009.993 | 2.516.913 | 5.526.906 |
| Bologna Airport | 1.948.713 | 7.434.505 | 9.383.218 |
| Cagliari | 3.361.623 | 1.377.454 | 4.739.077 |
| Gesac (Napoli) | 3.426.963 | 7.407.533 | 10.834.496 |
| Palermo | 5.032.691 | 1.965.645 | 6.998.336 |
| Sagat (Torino) | 1.903.116 | 2.030.973 | 3.934.089 |
| Verona Airport | 1.336.036 | 2.279.404 | 3.615.440 |

Fonte Assaeroporti (Passeggeri Nazionali -Passeggeri Internazionali - esclusi transiti diretti)

| Pax AC gen - dic 2018 | | | |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|
| Aeroporto | Nazionali | Internazionali | Totali |
| Bari | 2.875.855 | 2.139.071 | 5.014.926 |
| Bologna Airport | 1.970.905 | 6.518.477 | 8.489.382 |
| Cagliari | 3.257.527 | 1.097.824 | 4.355.351 |
| Gesac (Napoli) | 3.458.616 | 6.444.935 | 9.903.551 |
| Palermo | 4.926.844 | 1.674.628 | 6.601.472 |
| Sagat (Torino) | 1.995.805 | 2.076.807 | 4.072.612 |
| Verona Airport | 1.216.924 | 2.223.879 | 3.440.803 |

Fonte Assaeroporti (Passeggeri Nazionali -Passeggeri Internazionali - esclusi transiti diretti)



5. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NEI SETTORI IN CUI OPERA LA SOCIETA'

Le attività prestate dal gestore nell'ambito della sua attività sono distinte sinteticamente in Aviation e Non aviation.

La prima concerne prevalentemente la realizzazione, manutenzione, gestione e messa a disposizione delle infrastrutture e servizi a favore di compagnie aeree, operatori aeroportuali e passeggeri.

La seconda riguarda invece un'attività di carattere commerciale gestita nel "libero mercato".

5.1 LA BUSINESS UNIT AVIATION

La BU Aviation comprende principalmente attività di progettazione e sviluppo dell'aeroporto di Cagliari – Elmas, nonché le attività di manutenzione e conduzione degli impianti e delle infrastrutture. Tale attività è finalizzata alla messa a disposizione dei passeggeri e operatori, con efficienza e qualità, di servizi quali a solo titolo di esempio: terminal, trattamento bagagli, spazi operativi, utilizzo piste e piazzali aeromobili, servizi di sicurezza, servizi ai passeggeri a ridotta mobilità, informativa al pubblico. L'attività aviation corrisponde all'attività di "essential facility".

La BU Aviation comprende attività di natura aeronautica che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. I ricavi correlati a tale area di business sono i diritti di approdo, decollo e sosta degli aeromobili, i diritti di imbarco dei passeggeri, i diritti di imbarco e sbarco merci, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo dei bagagli da stiva. Sono inoltre i ricavi per l'assegnazione in uso di tutte le infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune ed esclusivo.

Tali attività sono remunerate dalle compagnie aeree e dagli operatori avio e dai passeggeri, mediante il pagamento di diritti aeroportuali il cui livello è soggetto a precise normative di regolamentazione, per rispondere all'interesse pubblico, soggette al controllo e a iter di approvazione gestiti dall'ART – Autorità di Regolamentazione dei Trasporti e dall'ENAC, ciascuna per le parti di propria competenza.

La BU aviation riguarda infatti, servizi e beni che il gestore mette a disposizione in una sorta di regime di "monopolio naturale" per effetto del contratto di concessione che assegna al gestore in modo esclusivo l'utilizzo delle infrastrutture. Tali tariffe sono soggette a controllo da parte delle Autorità ART.

Le voci di ricavo regolamentate riconducibili alla BU Aviation sono sintetizzabili in Diritti imbarco passeggeri, diritti di approdo e partenza, diritti di sosta e ricovero, tasse di imbarco e sbarco merci, corrispettivi per controlli di sicurezza, corrispettivi PRM, corrispettivi per utilizzo di infrastrutture centralizzate e di beni a uso esclusivo.

5.1.1 LA BUSINESS UNIT AVIATION: DATI DI TRAFFICO

Come già indicato in premessa, il 2019 per l'Aeroporto di Cagliari ha registrato un ottimo andamento con un incremento complessivo relativamente al traffico passeggeri dell'8,6% e quindi significativamente maggiore del dato medio pari al 4% registrato da Assaeroporti su tutti gli aeroporti da essa monitorati. In particolare il numero dei passeggeri (arrivi + partenze) è stato a Cagliari pari a 4.747.806 passeggeri.

Proseguendo nell'analisi del dato si evidenzia che i passeggeri nazionali (transiti esclusi) nel 2019 sono stati pari a 3.361.623 con un incremento del 3,20% rispetto all'anno precedente, quando si erano attestati a 3.257.527.

Passando invece all'analisi del dato passeggeri internazionali, che come noto costituisce un termometro importante delle attività svolte dal management per favorire lo sviluppo dell'aeroporto e attraverso esso del territorio, emerge che nel 2019 le azioni attuate hanno continuato ad avere ottimi risultati infatti nel 2019 in questo segmento di traffico si è registrata una crescita del 25,47% rispetto al dato 2018 con un numero di passeggeri (arrivi + partenze) pari a 1.377.454 rispetto al 1.097.830 del 2018.

Approfondendo l'esame del dato relativo al segmento domestico, come di consueto è necessario soffermarsi sull'andamento delle rotte coperte in regime di continuità territoriale CT1 (Fiumicino + Linate) su cui sono transitati 1.512.905 passeggeri rispetto ai 1.612.555 passeggeri del 2018 con una flessione del -6,18%.

La CT1 ha rappresentato nel 2019 il 45,01% dell'intero traffico nazionale che seppur in discesa rispetto al 49,50% registrato nel 2018 costituisce comunque una quota estremamente significativa dell'intero traffico nazionale. Tuttavia la riduzione del traffico nazionale CT1 è stato più che recuperato dalla crescita del traffico su altre rotte o in taluni casi su rotte alternative a Linate e Fiumicino.

Infatti il traffico passeggeri coperto su voli classificati come low cost è stato invece pari a 1.714.555 con una crescita dell'8,47% registrato nel 2018 quando i passeggeri erano stati 1.594.368.

La quota low cost è stata pertanto nel 2019 al 51% del traffico complessivo nazionale, in crescita rispetto al

48,94% dell'anno precedente.

Risulta pertanto immediatamente evidente che il traffico passeggeri per l'aeroporto di Cagliari – Elmas, pur restando fortemente legato ai flussi connessi alle rotte in continuità territoriale, si è progressivamente maggiormente orientato verso i servizi resi da vettori cosiddetti low cost e ciò non potrà in alcun modo essere trascurato nella scelta di una quota dei futuri investimenti infrastrutturali.

Va tuttavia precisato che col passare degli anni le differenze tra i vettori cosiddetti tradizionali e quelli classificati come low cost si è fortemente assottigliata con un progressivo mutamento delle strategie dei vettori tradizionali e una quindi sempre maggiore difficoltà nella separazione a livello statistico.

Tale ultimo dato tuttavia non è sufficiente a comprendere l'evoluzione registrata nel 2019 nella B.U. aviation nel nostro aeroporto. Infatti per una completa valutazione delle informazioni è necessario procedere anche alla verifica dell'andamento del numero dei movimenti e del tonnellaggio degli aeromobili.

Relativamente al numero movimenti degli aeromobili a Cagliari nel 2019 si segna una importante crescita rispetto all'anno precedente. Infatti complessivamente gli atterraggi e decolli di aviazione commerciale del 2019 sono stati pari a 34.921 a fronte dei 31.371 del 2018 con un incremento di 3.550 movimenti.

Tuttavia la sola analisi del numero dei movimenti non risulta sufficiente a comprendere in dettaglio la dinamica delle scelte attuate dai vettori se non si procede contestualmente all'esame del tonnellaggio degli aeromobili impiegati.

Si segnala che in linea con l'andamento generale riscontrabile a livello globale, anche a Cagliari si rileva il rinnovamento delle flotte da parte delle compagnie aeree, con una crescita media di posti sull'aeromobile tipo impiegato, che presso il nostro aeroporto è attualmente rappresentato da Boeing 737NG e da Airbus A320, aeromobili in grado di trasportare in media 180 passeggeri.

Per quanto riguarda i modelli di aeromobili in esercizio non si può non ricordare quanto avvenuto nel 2019 relativamente al Boeing 737/800 MAX. Infatti nel mese di marzo 2019 tale velivolo è stato interdetto al volo da parte delle autorità aeronautiche di tutto il mondo, dopo che due velivoli di questo tipo sono stati coinvolti in altrettanti fatali incidenti in soli cinque mesi, uccidendo tutte le 346 persone a bordo.

Il Boeing 737 MAX è un modello di aeroplano a fusoliera stretta, in servizio dal 2017, prodotto dalla Boeing e messo in produzione per sostituire il Boeing 737 Next Generation (737 NG), quest'ultimo è un aeromobile fortemente diffuso e apprezzato.

Il 737 MAX rappresentava la quarta generazione del Boeing 737. A dicembre 2018 la Boeing aveva firmato ordini per un totale di 5005 unità di questo nuovo aeromobile ma dopo i gravi incidenti e l'interdizione globale al volo, Boeing ha annunciato la sospensione della produzione di tutte le varianti del 737 MAX a partire da gennaio 2020.

Passando all'analisi dei dati complessivi a livello mondiale, si assiste a una continua crescita del traffico passeggeri e nel numero dei movimenti a livello globale, che evidenzia la continua e costante ricerca di connessione da parte di aree del pianeta precedentemente non servite.

Non soffermandosi sugli effetti che sul 2020 e su quelli immediatamente successivi avrà la crisi globale causata dall'emergenza sanitaria determinata dal Covid-19, relativamente alla quale ci soffermeremo in diverse parti della relazione analizzando le possibili evoluzioni e impatti sullo sviluppo dell'aeroporto in relazione agli andamenti globali, ci soffermeremo in questo paragrafo sulle analisi dell'andamento che il trasporto aereo aveva evidenziato nel corso dell'anno e su quelle che erano le previsioni per il 2020 prima che gli scenari venissero totalmente sconvolti dalla crisi sanitaria e dalla conseguente crisi economica, i cui effetti si proietteranno a lungo sul futuro nonostante tutte le azioni che si sta fin da subito cercando di porre in atto.

Nonostante il positivo andamento del traffico aereo a Cagliari, testimoniato dai dati precedentemente forniti, il 2019 era stato giudicato dagli analisti IATA un anno con dati "in frenata" rispetto all'anno precedente e si prevedeva invece un 2020 in miglioramento.

Il 2019, pur restando un anno complessivamente positivo, aveva subito gli effetti del rallentamento della crescita economica globale conseguente alle tensioni geopolitiche in particolare causate dalla guerra economica posta in atto da USA e Cina, a essa si è sommata la continua incertezza sulla Brexit che ha determinato uno scenario più difficile del previsto per le compagnie aeree.

Analizzando la situazione italiana ed europea va tuttavia precisato che l'Europa nel 2019 ha visto anche la crisi di diverse compagnie aeree, argomento del quale si è precedentemente detto in premessa.

Negli ultimi anni infatti si sta assistendo a una progressiva concentrazione, con difficoltà a rimanere sul mercato delle piccole compagnie, che pur gestendo l'attività con livelli di qualità adeguata hanno maggiore difficoltà a creare strategie commerciali articolate in grado di consentire di creare accordi e sinergie con le società di gestione aeroportuali. Pertanto, indipendentemente dai marchi esposti, la riduzione nel numero delle compagnie sembra un percorso ormai pienamente in atto benché d'altro canto la grossa dimensione delle compagnie e conseguentemente l'elevato numero di aerei possa creare problemi di adattamento in situazioni di crisi imprevedibili come quella che nel 2020 sta generando il Corona Virus a causa della rigidità dei costi fissi che una grande compagnia si trova a dover gestire.

Secondo quanto riportato da "Il Sole 24 Ore", Michael O'Leary di Ryanair ha dichiarato che in futuro i vettori guadagneranno attraverso le vendite accessorie e la condivisione degli utili con gli aeroporti, azzerando le tariffe. Proseguendo ha dichiarato che tale prospettiva potrà essere sostenuta solo dai colossi come Ryanair mentre per le compagnie minori diventerà una questione di sopravvivenza.

A oggi tuttavia la componente tariffaria, come noto, è ancora una componente rilevante del business delle compagnie inclusa Ryanair.

Un aiuto importante alla ripresa delle compagnie dopo la crisi potrebbe arrivare dall'andamento del prezzo del petrolio e, conseguentemente, del prezzo del carburante avio.

Le previsioni 2020 sul prezzo del petrolio stanno continuando a cambiare di pari passo con le notizie riguardanti sia il coronavirus che la guerra esplosa fra Russia e Arabia Saudita.

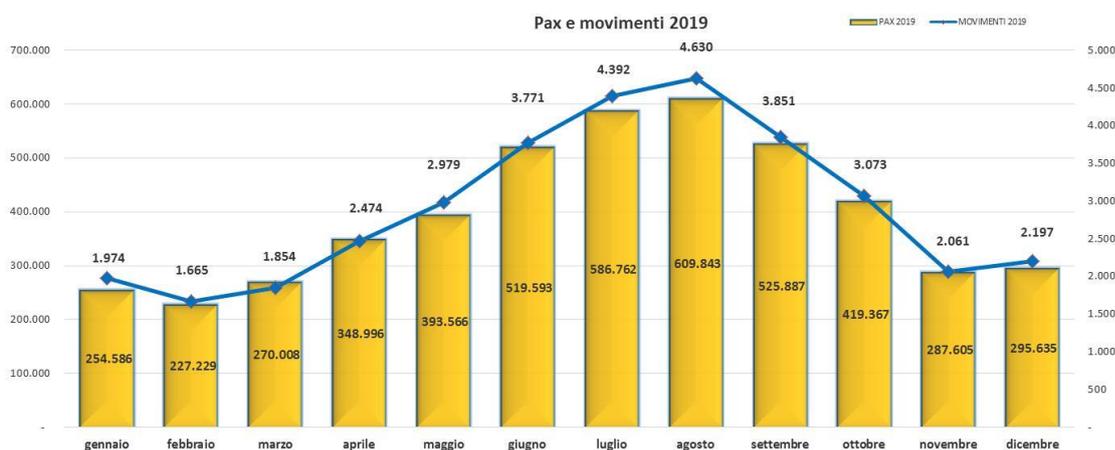
All'inizio di marzo 2020, la quotazione del WTI e quella del Brent sono crollate di oltre il 30% in conseguenza del fallimento del meeting OPEC e delle successive decisioni prese dai produttori.

Allo stesso tempo, le previsioni sul prezzo del petrolio sono costantemente influenzate dal corona virus che da epidemia è stato poi ufficialmente promosso a pandemia mondiale.

Era dal 1991 che non si registravano simili dati sui mercati globali, e questo risultato non è soltanto il prodotto delle misure stringenti adottate in Cina e in Italia. A concorrere nel raggiungimento di questo risultato ci sono anche altri fattori, come le tensioni USA-Iran che hanno raggiunto il picco ad inizio anno e il crollo delle borse per le principali potenze economiche del pianeta.

Questa situazione potrebbe contribuire, al momento opportuno, a favorire la ripresa delle compagnie aeree. Le compagnie aeree infatti utilizzano contratti a termine e derivati per coprire la loro esposizione al prezzo del jet fuel.

Nelle tabelle seguenti viene riportato l'andamento del 2019 per quanto riguarda il traffico passeggeri (esclusi transiti) e movimenti relativamente all'aviazione commerciale.



Di seguito viene riportato l'andamento su base mensile dei dati relativi a passeggeri (Arrivi + Partenze, esclusi transiti diretti) e movimenti nel 2019 e relativi sconti rispetto al 2018.

| | gennaio | febbraio | marzo | aprile | maggio | giugno | luglio | agosto | settembre | ottobre | novembre | dicembre | Totale |
|------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|------------------|
| PAX 2019 | 254.586 | 227.229 | 270.008 | 348.996 | 393.566 | 519.593 | 586.762 | 609.843 | 525.887 | 419.367 | 287.605 | 295.635 | 4.739.077 |
| PAX 2018 | 230.810 | 206.765 | 257.452 | 314.323 | 373.685 | 464.245 | 542.055 | 556.320 | 501.608 | 365.521 | 257.415 | 285.152 | 4.355.351 |
| Var % PAX | 10,3% | 9,9% | 4,9% | 11,0% | 5,3% | 11,9% | 8,2% | 9,6% | 4,8% | 14,7% | 11,7% | 3,7% | 8,8% |

| | gennaio | febbraio | marzo | aprile | maggio | giugno | luglio | agosto | settembre | ottobre | novembre | dicembre | Totale |
|-----------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| MOVIMENTI 2019 | 1.974 | 1.665 | 1.854 | 2.474 | 2.979 | 3.771 | 4.392 | 4.630 | 3.851 | 3.073 | 2.061 | 2.197 | 34.921 |
| MOVIMENTI 2018 | 1.743 | 1.473 | 1.739 | 2.211 | 2.666 | 3.246 | 4.041 | 4.144 | 3.528 | 2.704 | 1.815 | 2.061 | 31.371 |
| Var % movimen | 13,3% | 13,0% | 6,6% | 11,9% | 11,7% | 16,2% | 8,7% | 11,7% | 9,2% | 13,6% | 13,6% | 6,6% | 11,3% |

Come di consueto i mesi di luglio e agosto nel nostro aeroporto sono quelli nei quali viene registrato il maggior traffico. Nel 2019 il traffico è stato pari a 586.762 nel mese di luglio con un +8,2% sul 2018 e 609.843 ad agosto con +9,6% sullo stesso mese dell'anno precedente.

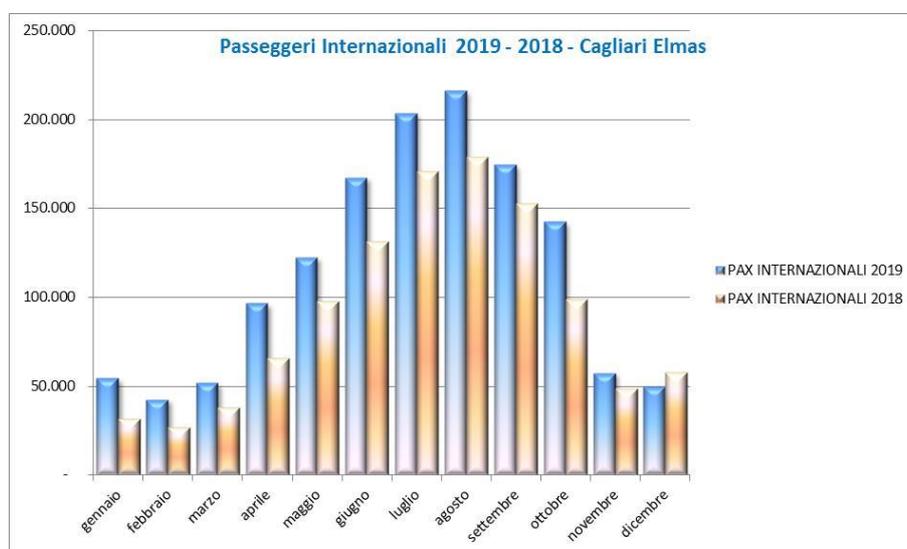
Nei medesimi mesi si registrano anche i picchi per quanto attiene il numero di movimenti.

In Sardegna, Cagliari si conferma comunque l'aeroporto non solo con il maggior traffico passeggeri ma anche quello con minore effetto stagionalità nei vari mesi dell'anno.

Inoltre, sempre nel mese di agosto, sono stati registrati i picchi di traffico giornalieri sia per quanto riguarda i passeggeri nazionali che per quelli internazionali. Il 10 agosto è stato il giorno nel quale si è registrato il picco di traffico complessivo 2019.

Passando all'esame di dettaglio del traffico internazionale a Cagliari si è precedentemente indicato che il volume complessivamente raggiunto nell'esercizio 2019 è stato pari a 1.377.454 con un incremento del 25,47% sul 2018 quando il dato si attestò a 1.097.830, in crescita sul 2017 del 24,3% quando i passeggeri internazionali furono 882.911.

Di seguito viene riportato, relativamente a tale segmento di traffico, l'andamento nel corso dei singoli mesi del 2019 con raffronto al 2018 e relativo scostamento percentuale.



| | gennaio | febbraio | marzo | aprile | maggio | giugno | luglio | agosto | settembre | ottobre | novembre | dicembre | Totale |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------------|
| PAX INTERNAZIONALI 2019 | 54.256 | 42.368 | 51.703 | 96.551 | 122.260 | 167.273 | 203.228 | 215.907 | 174.465 | 142.452 | 57.239 | 49.752 | 1.377.454 |
| PAX INTERNAZIONALI 2018 | 31.699 | 26.828 | 37.776 | 65.759 | 97.393 | 131.067 | 170.522 | 178.992 | 152.639 | 98.976 | 48.338 | 57.841 | 1.097.830 |
| Var % PAX | 71,2% | 57,9% | 36,9% | 46,8% | 25,5% | 27,6% | 19,2% | 20,6% | 14,3% | 43,9% | 18,4% | -14,0% | 25,5% |

Di seguito vengono proposte alcune analisi sull'evoluzione del traffico a livello nazionale, relativamente agli aeroporti Italiani monitorati da Assaeroporti, nel periodo 2010-2019 con separata indicazione dei dati relativi ai flussi nazionali e internazionali:

Trend storico pax nazionali-internazionali



| Anno | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Nazionali | 59.228 | 63.415 | 60.128 | 56.367 | 57.748 | 58.593 | 60.094 | 61.916 | 63.952 | 64.391 |
| Internazionali | 79.296 | 84.290 | 85.719 | 86.845 | 91.927 | 97.842 | 103.945 | 112.867 | 121.046 | 128.035 |
| Totale | 138.524 | 147.705 | 145.847 | 143.212 | 149.675 | 156.435 | 164.039 | 174.783 | 184.998 | 192.426 |

Incidenza percentuale nazionali e internazionali su totale

| | | | | | | | | | | |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| % nazionali | 43% | 43% | 41% | 39% | 39% | 37% | 37% | 35% | 35% | 33% |
| % internazionali | 57% | 57% | 59% | 61% | 61% | 63% | 63% | 65% | 65% | 67% |

Fonte dati Assaeroporti - Valori espressi in migliaia di passeggeri

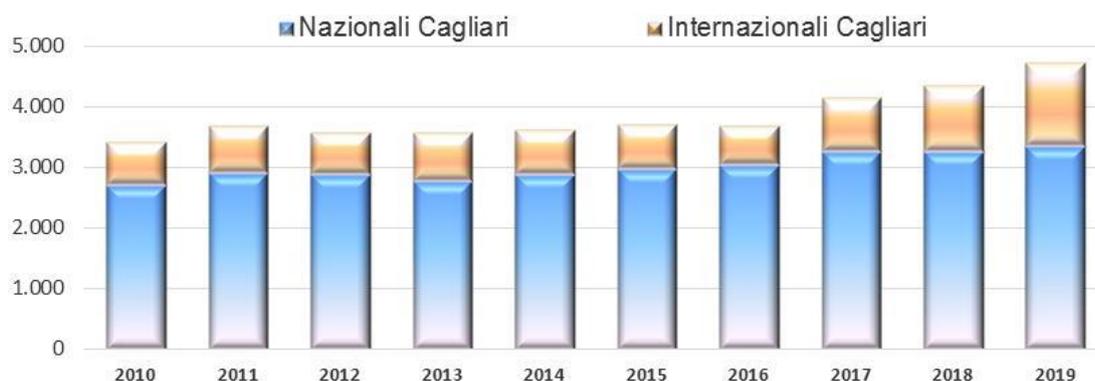
Risulta immediatamente evidente, dai dati sopra esposti, la progressiva maggiore incidenza del traffico passeggeri internazionali che nel 2019 risulta pari al 67% del totale.

Di seguito viene fornita la medesima analisi riferita all'aeroporto di Cagliari dove negli ultimi anni molti sforzi sono stati compiuti per modificare il mix di traffico passeggeri, ricercando una maggiore incidenza della componente internazionale.

Il risultato di tale impegno è decisamente positivo. Infatti il traffico internazionale si è attestato nel 2019 al 29% del totale, in deciso miglioramento rispetto al passato in cui la percentuale si attestava da anni intorno al 20/21%.

Tuttavia, il dato non risulta ancora soddisfacente e in linea con le strategie aziendali e pertanto molto lavoro resta ancora da fare.

Trend storico pax nazionali-internazionali Cagliari Airport



| AEROPORTO DI CAGLIARI - PASSEGGERI AVIAZIONE COMMERCIALE | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Anno | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Nazionali Cagliari | 2.709 | 2.909 | 2.880 | 2.775 | 2.881 | 2.975 | 3.049 | 3.267 | 3.258 | 3.362 |
| Internazionali Cagliari | 714 | 773 | 691 | 799 | 748 | 737 | 638 | 883 | 1.098 | 1.377 |
| Totale | 3.423 | 3.682 | 3.571 | 3.575 | 3.629 | 3.713 | 3.687 | 4.150 | 4.356 | 4.739 |

Incidenza percentuale nazionali e internazionali su totale

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| % nazionali Cagliari | 79% | 79% | 81% | 78% | 79% | 80% | 83% | 79% | 75% | 71% |
| % internazionali Cagliari | 21% | 21% | 19% | 22% | 21% | 20% | 17% | 21% | 25% | 29% |

Fonte dati Assaeroporti - Valori espressi in migliaia di passeggeri

Relativamente al 2019 il confronto tra sistema nazionale e Cagliari viene di seguito sintetizzato può essere così sintetizzato:

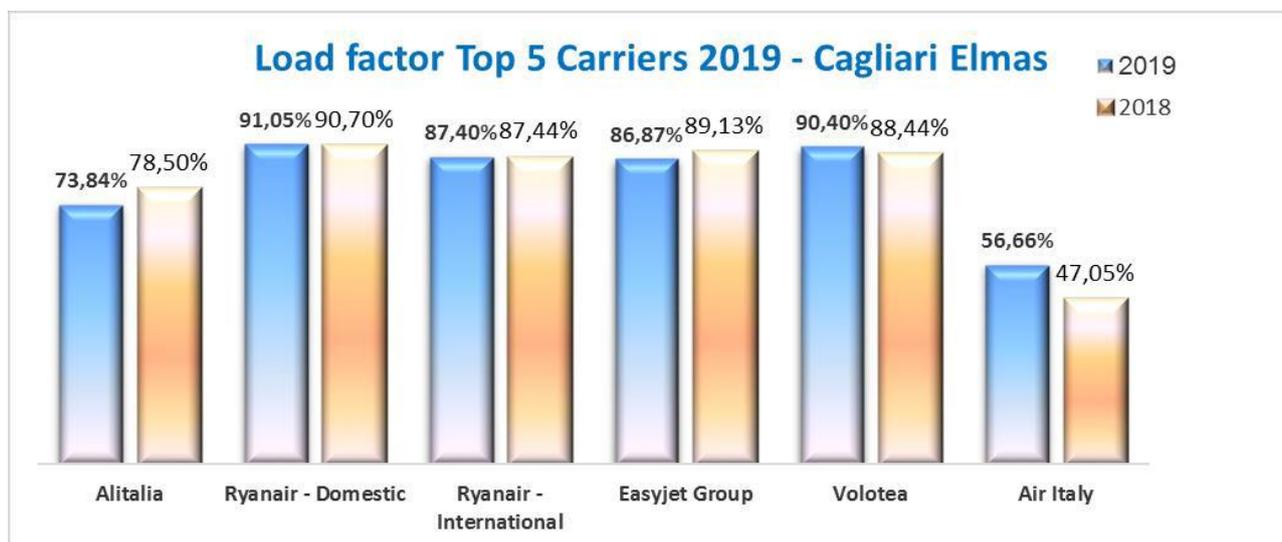
| ITALIA VS AEROPORTO DI CAGLIARI | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----|--------------|-----|----------------|----------|--|
| 2019 | Altri aeroporti | % | Cagliari | % | Totale | % Totale | |
| Nazionali | 61.029 | 33% | 3.362 | 71% | 64.391 | 33% | |
| Internazionali | 126.658 | 67% | 1.377 | 29% | 128.035 | 67% | |
| Totale | 187.687 | | 4.739 | | 192.426 | | |

Fonte dati Assaeroporti - Valori espressi in migliaia di passeggeri

Di seguito viene fornita una tabella dei principali vettori operanti a Cagliari per numero di passeggeri trasportati nel 2019.

| Cagliari - Elmas Airport: Top 10 vettori aerei 2019: Aviazione Commerciale | | |
|--|------------------|-------------|
| Vettore | Passeggeri | % |
| RYANAIR | 1.773.122 | 37% |
| ALITALIA | 1.521.365 | 32% |
| GRUPPO EASY JET | 438.543 | 9% |
| VOLOTEA | 372.593 | 8% |
| AIR ITALY (EX MERIDIANA) | 91.233 | 2% |
| GERMANWINGS-EUROWINGS | 82.998 | 2% |
| VUELING AIRLINES S.A. | 59.914 | 1% |
| BRITISH AIRWAYS | 44.145 | 1% |
| LUFTHANSA | 40.377 | 1% |
| ISRAIR | 39.461 | 1% |
| ALTRI | 275.326 | 6% |
| TOTALE | 4.739.077 | 100% |

Si riporta di seguito il Load Factor medio del 2019 rispetto all'anno precedente dei principali vettori che hanno operato nell'Aeroporto di Cagliari – Elmas.



| Load factor Principali Vettori operanti a Cagliari 2019 Vs 2018 | | | |
|---|--------|--------|--------|
| Vettore | 2019 | 2018 | Δ L/F |
| Alitalia | 73,84% | 78,50% | -4,66% |
| Ryanair - Domestic | 91,05% | 90,70% | 0,35% |
| Ryanair - International | 87,40% | 87,44% | -0,04% |
| Easyjet Group | 86,87% | 89,13% | -2,26% |
| Volotea | 90,40% | 88,44% | 1,96% |
| Air Italy | 56,66% | 47,05% | 9,61% |

5.1.2 La Business Unit Aviation: sintesi dei risultati conseguiti

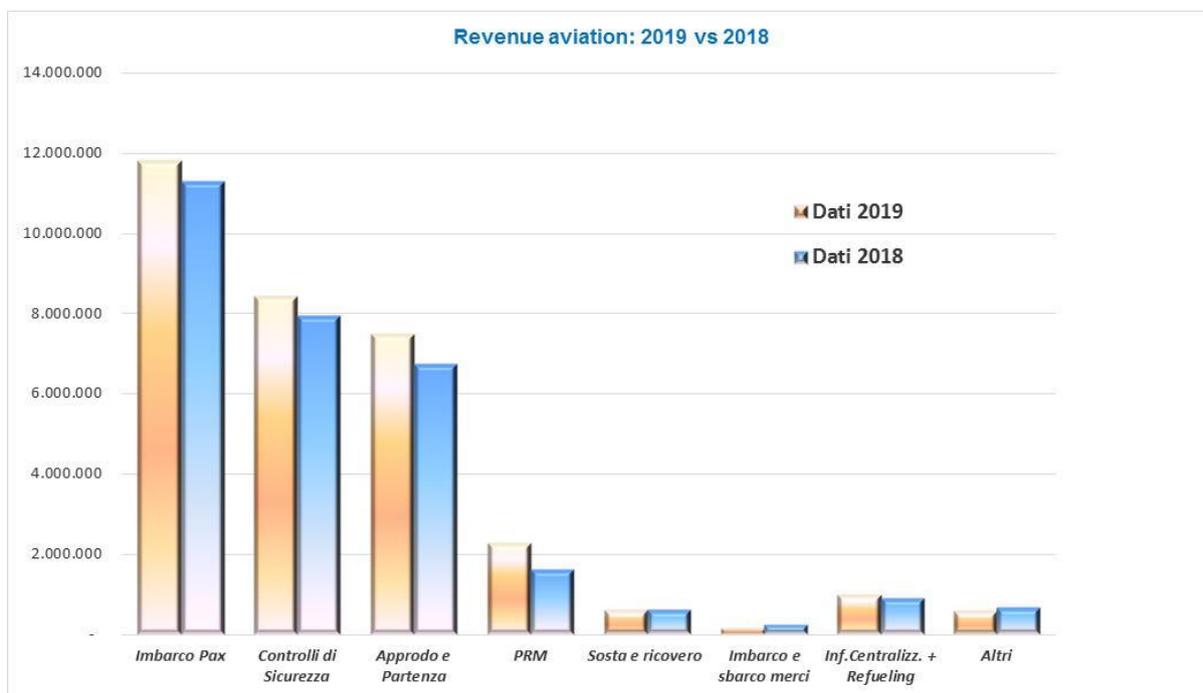
Come emerge dalle seguenti tabelle, complessivamente i Ricavi Aviation nel 2019 si incrementano rispetto all'esercizio precedente di 2,3 MLN pari al **+7,78%**. Il risultato è riconducibile all'incremento del traffico.

Si riducono, invece, i ricavi relativi al segmento AG a seguito di una riduzione del traffico aeromobili e passeggeri di tale settore dell'aviazione.

Si propone di seguito l'andamento dei ricavi Avio per prodotto presso l'aeroporto di Cagliari.

| PRODOTTO | 2019 | % 2019 | 2018 | % 2018 | VARIAZIONE | VAR. % |
|--|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|--------------|
| Tasse di imbarco passeggeri AC | 11.803.533 | 36,49% | 11.290.401 | 37,62% | 513.132 | 4,54% |
| Tasse di imbarco passeggeri AG | 11.351 | 0,04% | 13.298 | 0,04% | - 1.946 | -14,64% |
| Controllo passeggeri e bag. A mano | 6.477.354 | 20,02% | 6.157.345 | 20,52% | 320.009 | 5,20% |
| Controllo Bag. Stiva | 1.952.732 | 6,04% | 1.796.805 | 5,99% | 155.926 | 8,68% |
| Diritti Approdo e Partenza AC | 7.360.945 | 22,76% | 6.598.854 | 21,99% | 762.091 | 11,55% |
| Diritti Approdo e Partenza AG | 125.760 | 0,39% | 138.967 | 0,46% | - 13.207 | -9,50% |
| PRM | 2.284.102 | 7,06% | 1.619.771 | 5,40% | 664.331 | 41,01% |
| Diritti di sosta e ricovero AC | 510.268 | 1,58% | 498.864 | 1,66% | 11.404 | 2,29% |
| Diritti di sosta e ricovero AG | 85.079 | 0,26% | 98.811 | 0,33% | - 13.732 | -13,90% |
| Tasse di imbarco e sbarco merci | 153.241 | 0,47% | 239.950 | 0,80% | - 86.709 | -36,14% |
| Infrastrutture Centralizzate + Refueling | 992.429 | 3,07% | 905.293 | 3,02% | 87.136 | 9,63% |
| Altri | 590.138 | 1,82% | 654.852 | 2,18% | - 64.715 | -9,88% |
| TOTALE | 32.346.932 | 100% | 30.013.212 | 100% | 2.333.720 | 7,78% |

Valori espressi in unità di €



Si riportano di seguito i dati di fatturato per vettore.

I dati ancora una volta evidenziano una fortissima concentrazione del fatturato in capo a due soli vettori.

Viene pertanto sostanzialmente confermata la situazione che da anni caratterizza l'aeroporto di Cagliari. Il dato relativo al 2018 evidenziava che il 69% del fatturato era in capo ad Alitalia SAI per il 38% e a Ryanair per il 31%, mentre nel 2019 i due vettori da soli rappresentano il 67% del traffico e in particolare il 34% Alitalia SAI e il 33% Ryanair.

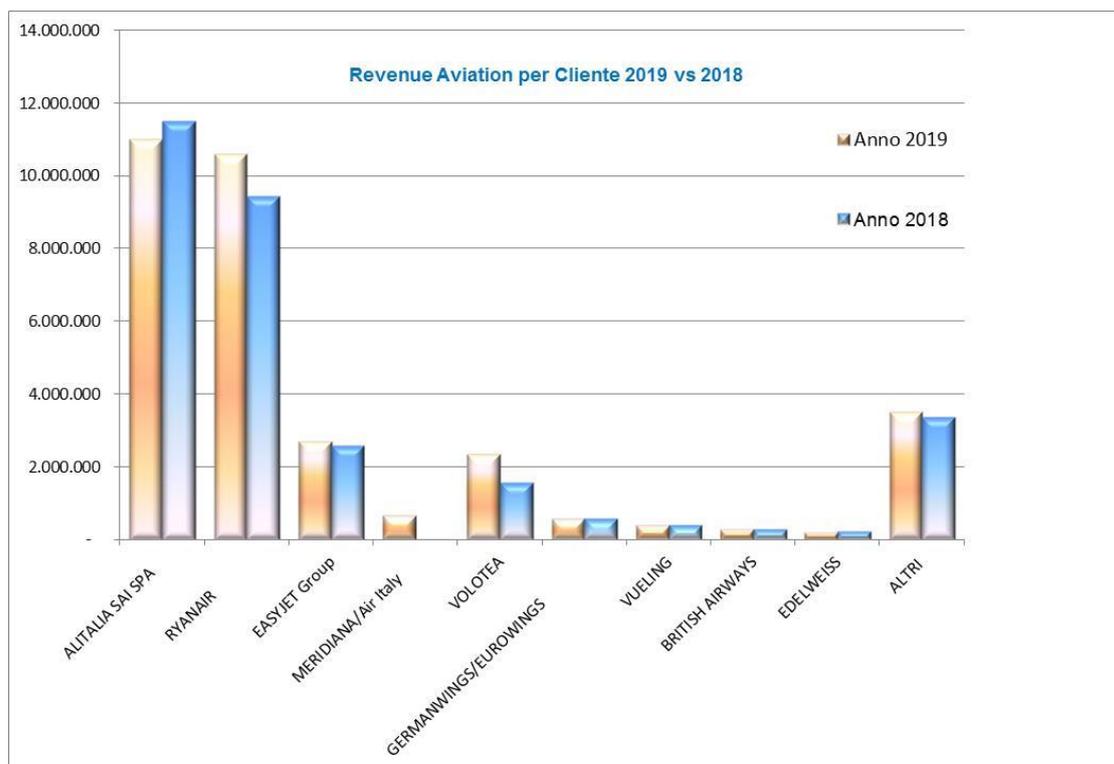
Il tentativo che da anni il nostro aeroporto sta effettuando per diversificare il portafoglio clienti, oltre che il mix di traffico tra nazionali e internazionali, non risulta ancora aver conseguito i risultati attesi.

Tale esigenza pertanto continua a rimanere un obiettivo primario dei vertici aziendali quale strategia indispensabile per ridurre i rischi legati alle crisi economiche del mercato nazionale e per ridurre altresì il rischio di credito legato all'eventuale crisi di un singolo vettore.

Quest'ultima peraltro è un rischio molto evidente in quanto sono ben note le vicende in corso della Compagnia Alitalia SAI.

| RIPARTIZIONE FATTURATO AVIO PER CLIENTE | | | | | | |
|---|------------------------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|-------------|
| CLIENTE | IMPORTO FATTURATO 2019 | % 2019 | IMPORTO FATTURATO 2018 | % 2018 | IMPORTO FATTURATO 2017 | % 2017 |
| ALITALIA SAI SPA | 11.023.281 | 34% | 11.508.999 | 38% | 10.614.027 | 38% |
| RYANAIR | 10.615.897 | 33% | 9.453.922 | 31% | 8.721.107 | 31% |
| EASYJET Group | 2.691.334 | 8% | 2.573.850 | 9% | 2.079.400 | 7% |
| MERIDIANA/Air Italy | 674.464 | 2% | 26.510 | 0% | 1.406.714 | 5% |
| VOLOTEA | 2.343.541 | 7% | 1.567.132 | 5% | 906.093 | 3% |
| GERMANWINGS/EUROWINGS | 583.981 | 2% | 589.638 | 2% | 520.854 | 2% |
| VUELING | 395.972 | 1% | 407.976 | 1% | 336.242 | 1% |
| BRITISH AIRWAYS | 292.968 | 1% | 280.426 | 1% | 273.098 | 1% |
| EDELWEISS | 210.854 | 1% | 241.519 | 1% | 66.352 | 0% |
| ALTRI | 3.514.639 | 11% | 3.363.340 | 11% | 3.172.632 | 11% |
| TOTALE REVENUE AVIO | 32.346.932 | 100% | 30.013.312 | 100% | 28.096.518 | 100% |

Valori espressi in unità di €



A oggi la pur significativa presenza della base Volotea non è stata sufficiente a conseguire una riduzione della concentrazione dei ricavi nelle mani di due soli vettori.

Si rende quindi necessario monitorare tale aspetto per il quale è necessario agire attivando possibili incrementi di traffico in capo ad almeno un altro importante vettore.

A completamento delle informazioni fornite in merito alle attività avio poste in essere dalla SOGAER nel 2019 non si può non ricordare che dal 5 al 7 Giugno 2019, SOGAER ha organizzato l'importante evento denominato CONNECT.

In tal modo Cagliari, e quindi la Sardegna, sono state al centro dell'attenzione da parte delle compagnie aeree per via del Forum sullo sviluppo delle rotte aeree.

L'evento ha portato a Cagliari molte decine di compagnie aeree, società di gestione aeroportuale e tour operator, per discutere in merito all'attivazione di nuove rotte, nuovi contratti e nuove prospettive per lo sviluppo turistico e business mondiale.

5.2 La Business Unit Non Aviation

La Business Unit non Aviation riguarda, in sintesi, le attività di sviluppo del potenziale commerciale dell'aeroporto. Le principali attività prestate nell'ambito della BU riguardano la gestione dei parcheggi, subconcessionari retail, pubblicità e autonoleggi, servizi vari al passeggero, tutte attività svolte in "libero mercato".

5.2.1 La Business Unit Non Aviation: sintesi dei risultati conseguiti

Per quanto riguarda la BU non aviation il 2019 evidenzia un'ottima performance con una crescita complessivamente pari a € 1.6 MLN.

I ricavi complessivi di tale area di ricavi sono infatti cresciuti dai 14,3 MLN circa del 2018 ai 16,1 MLN circa del 2019. Viene pertanto consolidato il trend positivo in atto dal 2017.

L'incremento della gamma di prodotti offerti unita alla crescita del traffico, accompagnata alla ricerca di una immagine più accattivante per tutti gli utenti aeroportuali hanno consentito il raggiungimento dei risultati sintetizzati nei passaggi precedenti.

Da segnalare che oltre ai nuovi spazi food & beverage a marchio Chef Express realizzati nel corso del 2019, per il 2020 lo stesso marchio ha previsto una ulteriore diversificazione del suo ventaglio di offerte e attualmente, benché temporaneamente sospesi a causa dell'emergenza in corso, è in fase realizzativa la riconfigurazione di una parte degli spazi da essi gestiti.

Per quanto concerne la pubblicità, nonostante il lieve calo dello 0,9%, si conferma un'ottima performance in termini di raccolta pubblicitaria anche per l'anno in chiusura.

In merito al segmento advertising la società negli ultimi anni ha radicalmente aggiornato gli impianti offerti disponendo attualmente di un modernissimo circuito video composto anche impianti di notevoli dimensioni.

In particolare, si ricorda che nel 2019 è stato realizzato un portale pubblicitario in land side ai varchi d'accesso all'aeroporto. Tale modernissimo impianto ha una dimensione di 17,30 metri per 2,90 metri.

Gli impianti video si aggiungono ovviamente a tipologie di impianti maggiormente tradizionali quali i pannelli retroilluminati, banner di vario genere e dimensione, torri pubblicitarie e "maxiposter".

Il rinnovamento impiantistico ha tenuto conto delle tendenze del mercato per quanto attiene gli strumenti più evoluti per la trasmissione del messaggio pubblicitario.

Si evidenzia che SO.G.AER. gestisce direttamente sia i parcheggi a pagamento che l'advertising mediante strutture dedicate.

Si ritiene importante ricordare che anche nel 2019 risultava attivo un importante contratto Regione Autonoma della Sardegna.

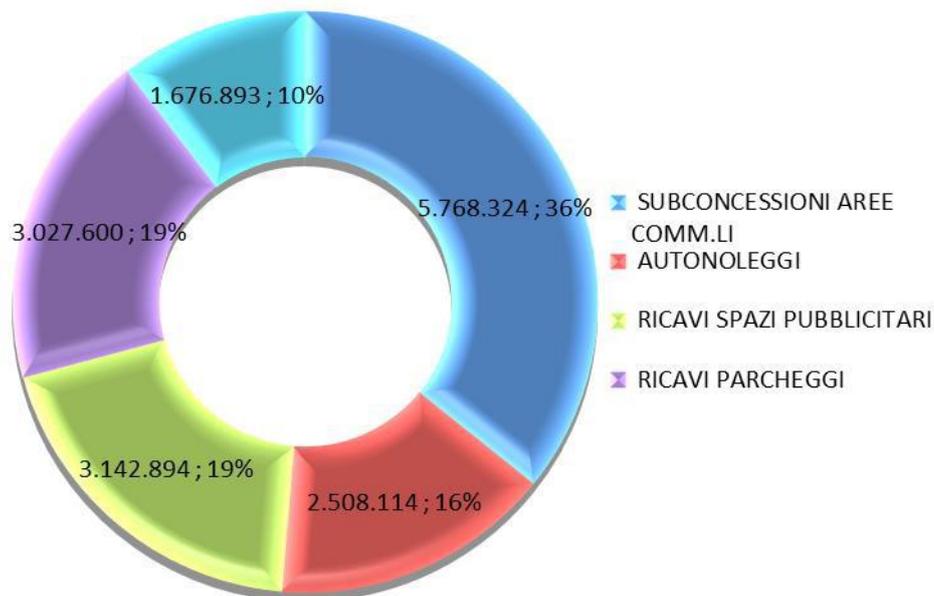
Il contratto è relativo alla promozione del Marchio Sardegna e vede un'azione di ampio respiro da parte della RAS che ha infatti stipulato contratti con tutte e tre le società di gestione degli aeroporti Sardi.

L'impatto a ricavo di tale contratto è stato pari nel 2019 a 3,8 MLN.

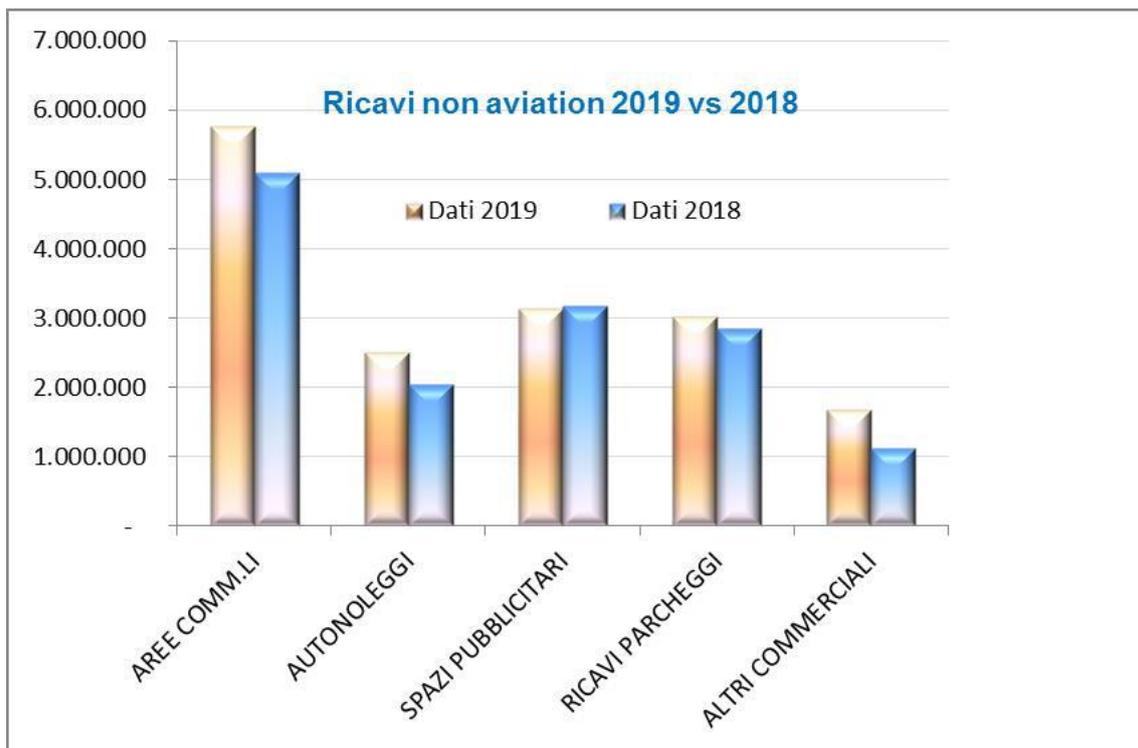
Si propone di seguito l'andamento dei ricavi non Avio per prodotto presso l'aeroporto di Cagliari:

| PRODOTTO | 2019 | % 2019 | 2018 | % 2018 | VARIAZIONE | VAR. % |
|--|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|---------------|
| Subconcessione aree operatori commerciali | 4.772.743 | 30% | 4.000.505 | 28% | 772.237 | 19,30% |
| Royalties subconcessione spazi commerciali | 964.777 | 6% | 1.062.759 | 7% | - 97.982 | -9,22% |
| Iniziativa Promo | 30.804 | 0% | 36.950 | 0% | - 6.146 | -16,63% |
| SUBCONCESSIONI AREE COMM.LI | 5.768.324 | 36% | 5.100.215 | 36% | 668.109 | 13,10% |
| Ricavi subconcessione aree autonoleggi | 1.162.368 | 7% | 898.700 | 6% | 263.668 | 29,34% |
| Royalties Autonoleggi | 1.345.747 | 8% | 1.148.954 | 8% | 196.793 | 17,13% |
| AUTONOLEGGI | 2.508.114 | 16% | 2.047.654 | 14% | 460.461 | 22,49% |
| Ricavi vendita spazi pubblicitari | 3.142.894 | 19% | 3.173.454 | 22% | - 30.560 | -0,96% |
| RICAVI SPAZI PUBBLICITARI | 3.142.894 | 19% | 3.173.454 | 22% | - 30.560 | -0,96% |
| Ricavi parcheggi | 3.027.600 | 19% | 2.840.238 | 20% | 187.362 | 6,60% |
| RICAVI PARCHEGGI | 3.027.600 | 19% | 2.840.238 | 20% | | |
| Ricavi subc. Spazi vari e welk. Desk | 171.976 | 1% | 236.972 | 2% | - 64.996 | -27,43% |
| Ricavi ufficio pass | 72.786 | 0% | 35.583 | 0% | 37.203 | 104,55% |
| Ricavi Boutique AG | 77.648 | 0% | 93.764 | 1% | - 16.115 | -17,19% |
| Ricavi Negozio AC | 229.483 | 1% | 234.927 | 2% | - 5.444 | -2,32% |
| Ricavi organizzazione eventi | 1.125.000 | 7% | 525.300 | 4% | 599.700 | 114,16% |
| ALTRI RICAVI COMMERCIALI | 1.676.893 | 10% | 1.126.545 | 8% | 550.348 | 48,85% |
| RICAVI NON AVIATION | 16.123.826 | 100% | 14.288.106 | 100% | 1.648.357 | 12,85% |

Ricavi non Aviation Anno 2019



Di seguito viene proposto il raffronto dell'andamento delle diverse categorie di ricavi aviation nel 2019 confrontato con i dati relativi all'esercizio precedente.



6. EVOLUZIONE ATTESA 2020: BU AVIATION

Per quanto attiene allo sviluppo della business Unit Aviation è necessario effettuare due differenti analisi delle quali una relativamente all'aspetto tecnico e tecnologico e l'altra relativa ai livelli di attività attesi.

Infatti mentre relativamente al primo aspetto le strategie di fondo dell'azienda non risentono dell'attuale situazione e vedono la conferma di tutti i principali obiettivi previsti, salvo eventuali parziali ripianificazioni temporali, per quanto attiene ai livelli di attività, da misurare in termini di numero di passeggeri e di movimenti aeromobili, il 2020 sarà un anno di forte decrescita e a tal proposito l'azienda si è subito attivata mediante riprogrammazione del proprio budget al fine del mantenimento delle condizioni di sostenibilità ed equilibrio finanziario che saranno meglio descritti nel paragrafo 11.

In merito all'aspetto tecnologico sono confermate le strategie volte alla realizzazione della nuova torre di controllo che, seppur lentamente, sta trovando le necessarie formalizzazioni.

Con data 23/10/2019 è stato ricevuto da SOGAER, per la sottoscrizione da noi regolarmente effettuata, la convenzione tra il M.I.T. la R.A.S., la SOGAER e l'ENAC, regolante il finanziamento statale destinato alla realizzazione della torre di controllo.

Restano da sottoscrivere appositi atti tra SOGAER ed ENAV già oggetto di numerose elaborazioni attualmente in corso di perfezionamento.

A tale documento dovrà seguire un ulteriore atto formale con la RAS.

Altri interventi in programma che verranno mantenuti e per alcuni dei quali sono già state esperite le gare riguardano interventi urgenti sulle pavimentazioni in zona apron, i lavori connessi all'ampliamento del BHS e tecnologie nastri e radiogeni inclusi.

Per quanto concerne invece l'operatività aeroportuale legata al numero di aeromobili e passeggeri, l'azienda sta effettuando continui aggiornamenti ma i dati in nostro possesso indicano che il numero dei passeggeri scenderà con elevatissima probabilità dai 4.7 MLN circa del 2019 a 2.6 MLN circa con una riduzione nei ricavi avio che vedrà una riduzione dagli oltre 31 previsti nel budget 2020 ante crisi ai 17.5 attualmente previsti.

A ciò si somma la riduzione attesa nei ricavi della BU non aviation che verrà esaminata nel successivo paragrafo.

Ciò chiaramente è stato gestito dall'azienda con una accurata rimodulazione dei costi di cui si darà atto nel paragrafo 11.

7. EVOLUZIONE ATTESA 2020: BU NON AVIATION

Dal punto di vista logistico nell'ultimo triennio l'area commerciale ha attraversato una profonda trasformazione che l'ha resa più funzionale e accattivante ottenendo un giudizio positivo sia da parte degli operatori economici coinvolti che degli utenti aeroportuali che hanno potuto rilevare la presenza di una migliore e maggiore gamma di prodotti ma anche un forte miglioramento sotto l'aspetto estetico e funzionale.

Tale attività non si è limitato al solo aspetto infrastrutturale essendo anche mutata totalmente la struttura dei contratti di subconcessione stipulati con un effetto attrattivo verso gli imprenditori che hanno riscontrato una maggiore flessibilità da parte dell'azienda incentivandoli a operare in aeroporto.

Prova tangibile di ciò è la crescita dei ricavi non avio che al netto dell'effetto positivo generato da un importante contratto commerciale evidenzia comunque un trend fortemente positivo.

Tale BU nel periodo compreso tra il 2010 e il 2019 ha visto crescere i ricavi da 7,1 MLN a 16,1 MLN.

Tale ultimo valore una volta nettato del valore del sopra indicato contratto commerciale fa emergere ricavi pari a circa 12,3MLN che risultano quindi in crescita rispetto al 2010 di oltre il 73%.

Il piano d'investimenti prevede la realizzazione di nuovi parcheggi a pagamento in quanto il coefficiente di riempimento di quelli attualmente esistenti risultava eccessivamente elevato e inoltre in quanto una parte delle aree su cui sorgerà la nuova torre di controllo è attualmente dedicato ad aree di sosta a pagamento.

Certamente tali interventi inizialmente previsti in quota parte per il 2020 saranno traslati in avanti di uno o due anni in considerazione degli eventi in corso che determinano un temporaneo minore fabbisogno di posti auto.

Per lo stesso motivo anche alcuni interventi volti a potenziare e migliorare le infrastrutture commerciali in aeroporto verranno rinviati.

L'effetto della crisi in corso sulla BU non aviation viene sistematicamente monitorata dall'azienda che attraverso interpolazioni di dati e indici di correlazione e spesa media riesce a valutare in modo molto attendibile la possibile evoluzione di tali voci di ricavo.

Ad oggi, nell'ipotesi che il traffico 2020 si contraesse da 4,7 milioni di passeggeri a circa 2,6 milioni, si ritiene che i ricavi non avio scenderanno dai 15,7 milioni attesi a 9,5 milioni con una riduzione di circa 6,3 milioni.

8. OBIETTIVI AZIENDALI A BREVE E MEDIO TERMINE

Per quanto concerne gli obiettivi strategici, alla luce degli accadimenti ancora in corso, il primo e maggiormente rilevante obiettivo dell'azienda consiste nel mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario quale elemento determinate per il mantenimento di un'azienda sana e forte e in grado di essere pronta al momento della ripartenza.

Va tuttavia evidenziato che l'aeroporto di Cagliari nonostante il ridottissimo numero nei voli non ha mai cessato la propria attività.

Anche nel 2020, a prescindere dagli eventi in corso, per il Gruppo SOGAER restano valide le linee guida della strategia già avviata e alla base dello sviluppo di tutte le attività.

Certamente l'azienda è consapevole che gli avanzamenti nel 2020 non potranno avvenire in tutti i settori che verranno indicati a causa della crisi sanitaria in corso che sta già determinando una profonda crisi economica.

Su alcuni altri versanti, invece, le attività stanno procedendo senza rallentamenti cercando di massimizzare il tempo purtroppo reso disponibile dal calo di attività operativa.

Le linee strategiche sono le seguenti:

CREAZIONE DI CONNESSIONE AEROPORTUALE POINT TO POINT:

negli ultimi anni la società ha fortemente incrementato la propria offerta di connettività con nuove destinazioni.

Tale attività è funzionale alla più volte citata volontà di creare un mix di traffico nazionale e internazionale che veda crescere la seconda componente almeno fino al 40%.

La ricerca di bacini di traffico esteri è anche funzionale a mitigare gli effetti delle crisi economiche nazionali.

Per quanto riguarda il 2020, l'emergenza COVID-19 ha determinato non solo l'impossibilità di una crescita nel traffico ma anzi una drastica riduzione dello stesso.

Pertanto, per il 2020 l'obiettivo è solo quello di contenere al massimo la riduzione ponendo in essere azioni utili a rendere attrattiva la nostra isola non appena si renderà nuovamente possibile volare con ragionevole facilità. Tuttavia la nostra area dello sviluppo network sta già lavorando assiduamente agli accordi relativi al 2021 e al 2022.

Il mandato dell'Organo Amministrativo all'area sviluppo network è quello di mantenere un'offerta di voli variegata, di favorire l'incremento dei vettori per ridurre l'attuale concentrazione di traffico in due soli vettori e il mantenimento di una marginalità positiva sul traffico incrementale che verrà sviluppato.

SVILUPPO:

Tale linea strategica è relativa alla realizzazione degli investimenti previsti nel contratto di programma.

Tale attività è funzionale a favorire un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di armonizzare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico.

QUALITA':

la SOGAER mira a un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali sia sotto il profilo del confort nelle infrastrutture, sia dal punto di vista dei servizi tecnologici volti a garantire velocità nell'attuazione delle operazioni di imbarco, sbarco, trattamento bagagli e sicurezza aeroportuale in tutti i suoi vari aspetti.

SICUREZZA:

in merito a tale aspetto già introdotto al punto precedente, si inseriscono nel 2020 due nuovi elementi. Il primo relativo alla Cyber Security e il secondo alla sicurezza dei passeggeri sotto il profilo sanitario.

Relativamente alla sicurezza sanitaria, si segnala che a seguito dell'emergenza COVID-19 è stato il primo scalo in Europa ad aver adottato un nuovo sistema di disinfezione delle superfici a raggi ultravioletti tramite i dispositivi prodotti dall'azienda Sanycar, con sede ad Oristano.

Il dispositivo permette di sanificare le vaschette portaoggetti e porta bagagli a mano poste ai controlli di sicurezza, in modo che ad ogni utilizzo siano perfettamente sanificate grazie ai raggi UV-C che eliminano gli agenti patogeni, lavorando in sinergia con le normali procedure di pulizia e igienizzazione degli ambienti e degli oggetti.

Un ulteriore dispositivo installato consente di sanificare i carrelli dei bagagli utilizzati dai passeggeri e le sedie a rotelle utilizzate nell'ambito dei servizi PRM.

Per quanto concerne invece alla Cyber Security è noto che costituisce un argomento di grande attualità. Tale materia non costituisce un mero problema tecnico ma bensì un approccio sistemico da adottare in azienda nella gestione di vari aspetti fortemente pervasivi in materia informatica unitamente considerati alle problematiche di interconnessione di impianti e dispositivi di vario genere, alle reti di comunicazione interna ed esterna che se non adeguatamente valutate espongono la società a forti rischi sotto diversi profili quali attacchi alla sicurezza informatica, furti di dati, protezione dei dati e numerosi altri aspetti.

ADEGUAMENTO DEL MODELLO DI GOVERNANCE:

Tale argomento è fortemente sentito sia dai vertici dell'azienda ma anche da tutte le sue articolazioni a tutti i livelli. Il percorso intrapreso ha già portato numerosi risultati ma ad oggi non è ancora stato completato.

PERFORMANCE ECONOMICA E FINANZIARIA:

SOGAER pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie e a favorire un adeguato ritorno attraverso un continuo miglioramento dei propri processi di controllo e gestione nell'ambito della propria struttura interna.

9. ANALISI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

9.1 PRINCIPALI DATI ECONOMICI

Di seguito si espone il conto economico riclassificato confrontato con quello dell'esercizio precedente:

| SO.G.AER. SPA CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO | | | | | |
|---|-------------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|
| CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (importi in migliaia di euro) | 31/12/2019 | | 31/12/2018 | | Variazione |
| | Valori | % su fatturato | Valori | % su fatturato | |
| Ricavi Aviation | 32.346.932 | 66% | 30.013.212 | 66% | 2.333.720 |
| Ricavi non aviation | 16.126.826 | 33% | 14.288.106 | 31% | 1.838.720 |
| Variazione delle rimanenze | 138.158 | 0% | - 2.637.098 | -6% | 2.775.256 |
| Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 |
| Altri ricavi | 741.745 | 2% | 3.988.906 | 9% | - 3.247.161 |
| Totale ricavi della gestione caratteristica | 49.353.661 | 100% | 45.653.125 | 100% | 3.700.536 |
| Costo per acquisto materiali di consumo | 1.560.022 | 3% | 1.110.310 | 2% | 449.712 |
| Costi per servizi | 25.978.630 | 53% | 23.678.142 | 52% | 2.300.488 |
| Costo per godimento di beni di terzi | 4.084.184 | 8% | 3.706.781 | 8% | 377.403 |
| Oneri diversi | 945.292 | 2% | 949.927 | 2% | - 4.635 |
| Variazione delle rimanenze | - 5.783 | 0% | - 15.412 | 0% | 9.629 |
| Totale costi della gestione caratteristica | 32.562.345 | 66% | 29.429.748 | 64% | 3.132.597 |
| VALORE AGGIUNTO | 16.791.316 | 34% | 16.223.378 | 36% | 567.938 |
| Costo del personale | 8.705.437 | 18% | 8.554.729 | 19% | 150.708 |
| EBITDA | 8.085.879 | 16% | 7.668.649 | 17% | 417.230 |
| Ammortamenti | 7.968.510 | 16% | 7.550.916 | 17% | 417.594 |
| (contributi in c/capitale) | - 5.029.927 | -10% | - 5.071.861 | -11% | 41.934 |
| Accantonamenti e svalutazioni | 59.845 | 0% | 526.784 | 1% | - 466.939 |
| (Riduzione fondi rischi e oneri esuberanti) | - 128.907 | 0% | - | 0% | - 128.907 |
| EBIT | 5.216.358 | 11% | 4.662.809 | 10% | 553.549 |
| Proventi finanziari | 3.701 | 0% | 2.402 | 0% | 1.299 |
| (Oneri finanziari) | - 146.390 | 0% | - 144.508 | 0% | - 1.882 |
| Rettifiche positive/(negative) attività finanziarie | 1.796.546 | 4% | 782.461 | 2% | 1.014.085 |
| Proventi e (oneri) non ricorrenti | - 350.106 | -1% | - 85.086 | 0% | - 265.020 |
| Risultato ante imposte | 6.520.109 | 13% | 5.218.078 | 11% | 1.302.031 |
| Imposte dell'esercizio | 1.490.242 | 3% | 1.466.143 | 3% | 24.099 |
| Utile (perdita) dell'esercizio | 5.029.867 | 10% | 3.751.935 | 8% | 1.277.932 |

Valori espressi in unità di €

I dati evidenziano un EBITDA e un EBIT in significativa crescita rispetto a quello rilevato nell'esercizio precedente. Tale effetto si riverbera in modo positivo anche sul risultato netto.

Il dato riscontrato risulta inoltre fortemente coerente con le previsioni di budget 2019, che aveva previsto un forte incremento di alcune voci di spesa ma anche il positivo andamento dei ricavi riscontrabile nel presente documento.

Si evidenzia che a seguito delle innovazioni civilistico-contabili introdotte dal D.Lgs 139/2015, al fine di dare una migliore indicazione della capacità reddituale della Società, nella tabella precedentemente proposta, si è ritenuto utile riclassificare i "proventi e (oneri) non ricorrenti" prima del risultato ante-imposte al fine di non inficiare la determinazione dell'EBITDA e dell'EBIT.

Si è preferita tale impostazione per evidenziare il rendimento dell'attività derivante dagli ordinari cicli aziendali.

Di seguito si espone una tabella riepilogativa dei principali indicatori dell'andamento economico 2019 dell'azienda.

| DATI DI SINTESI | 31/12/2019 | 31/12/2018 | Variazione |
|----------------------------|---------------|---------------|--------------|
| | Valori | Valori | |
| RICAVI AVIATION | 32.347 | 30.013 | 2.334 |
| RICAVI NON AVIATION | 16.127 | 14.288 | 1.839 |
| EBITDA | 8.086 | 7.669 | 417 |
| EBIT | 5.216 | 4.663 | 554 |
| RISULTATO NETTO | 5.030 | 3.752 | 1.278 |

Valori espressi in migliaia di €

| CORRELAZIONE RICAVI PER PASSEGGERO | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Rapporto medio Aviation per passeggero | 6,82 | 6,88 | 6,76 | 6,34 | 6,35 | 6,21 | 5,94 |
| Rapporto medio Pubblicità per passeggero | 0,66 | 0,73 | 0,50 | 0,52 | 0,23 | 0,24 | 0,27 |
| Rapporto medio Parcheggi a pagamento per passeggero | 0,64 | 0,65 | 0,65 | 0,64 | 0,60 | 0,58 | 0,56 |

I dati esposti nella precedente tabella evidenziano la crescita sostanzialmente armoniosa dell'azienda che pur crescendo nei numeri dei passeggeri e conseguentemente nei ricavi e nei costi è riuscita a mantenere i principali indicatori del rendimento per passeggero sostanzialmente stabili.

Ciò significa che i nuovi flussi di traffico intercettati progressivamente in questi anni non risultano di tipo marginale.

Pertanto, allo stato attuale è ancora possibile agire con le leve di crescita ad oggi utilizzate.

9.2 PRINCIPALI DATI PATRIMONIALI

Di seguito si espone lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente.

Il bilancio in chiusura evidenzia un capitale circolante netto sostanzialmente in linea col dato dell'esercizio precedente. Esso è dato dalle Attività Correnti meno le Passività Correnti.

Tale indicatore di struttura del bilancio si mantiene positivo.

Poiché esso è un importante indicatore della situazione di liquidità dell'azienda, ossia della sua capacità di far fronte alle obbligazioni a breve termine attraverso flussi finanziari generati dalla gestione tipica dell'impresa, è importante cercare di migliorare nel tempo tale parametro.

Per tale motivo l'azienda nella scelta degli investimenti dovrà mantenere sotto attento monitoraggio l'aspetto relativo alla velocità di ritorno degli stessi mediante partecipazione al reddito aziendale.

Va tuttavia evidenziato l'aspetto positivo relativo al progressivo rafforzamento dei mezzi propri con tutti gli effetti positivi che da esso derivano sul fronte degli indici di struttura e di indipendenza finanziaria.

L'incremento nei mezzi propri è stato infatti notevolmente superiore rispetto alla crescita delle attività non correnti. Tale ultimo aspetto a consentito di migliorare la struttura patrimoniale del bilancio.

Dopo la tabella di seguito esposta, che esamina i dati numerici dello Stato Patrimoniale e la sua evoluzione nel corso degli anni, viene presentata una visualizzazione grafica dello stesso per quanto attiene al 2019.

Nel primo grafico le informazioni sono esposte come segue:

- Immobilizzazioni al lordo dei contributi concessi;
- Passività al lordo dei risconti passivi per contributi di competenza di esercizi successivi in correlazione all'impatto a conto economico degli ammortamenti.

Nel secondo grafico invece le informazioni sono espone come segue:

- Immobilizzazioni al netto dei contributi concessi;
- Passività al netto dei risconti passivi per contributi di competenza di esercizi successivi.

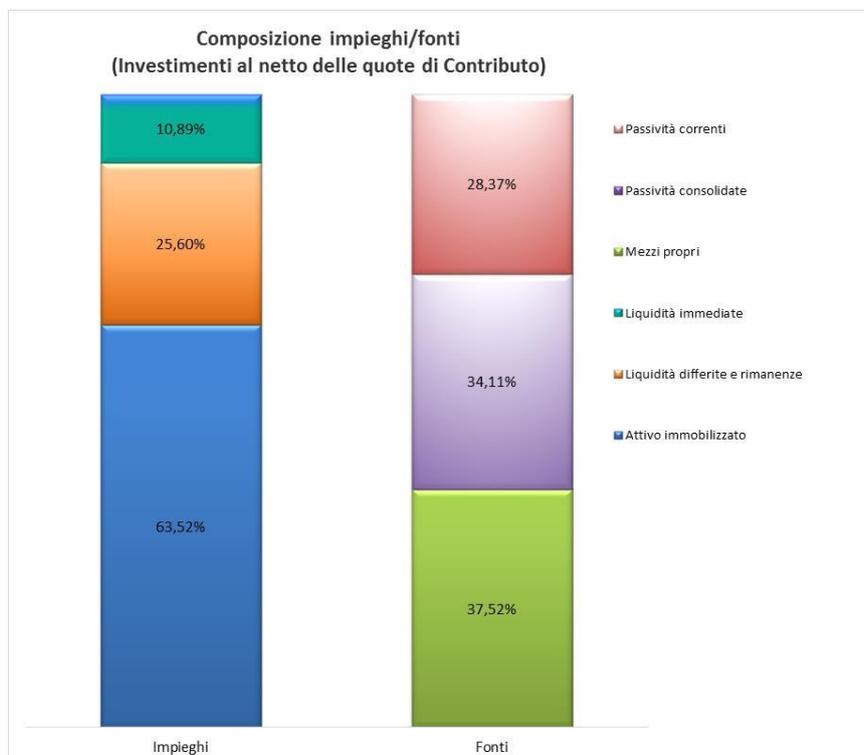
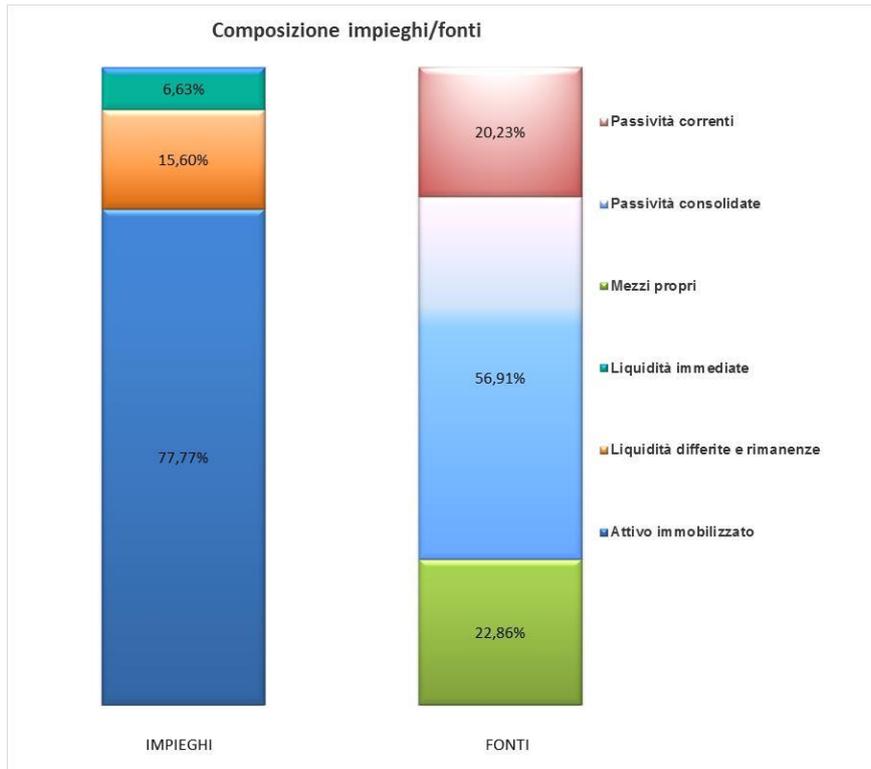
Con il secondo grafico si è simulato il caso in cui la gestione degli investimenti finanziati fosse avvenuta anziché con valori al lordo dei contributi e utilizzo del sistema dei risconti passivi pluriennali, direttamente a valori netti.

Tale seconda modalità di analisi offre una diversa lettura della percentuale di copertura degli investimenti al netto dei contributi, con i mezzi propri evidenziando meglio la solidità patrimoniale dell'azienda.

| IMPIEGHI <i>(importi in migliaia di euro)</i> | 2019 | % 2019 | 2018 | % 2018 | 2017 | % 2017 | 2016 | % 2016 |
|---|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Immobilizzazioni immateriali | 4.901 | 3,2% | 4.499 | 2,9% | 885 | 0,6% | 143 | 0,1% |
| Immobilizzazioni materiali | 90.384 | 58,4% | 91.368 | 58,1% | 88.458 | 57,0% | 80.559 | 54,9% |
| Immobilizzazioni finanziarie | 4.172 | 2,7% | 2.376 | 1,5% | 1.593 | 1,0% | 1.379 | 0,9% |
| Crediti commerciali oltre l'esercizio | 15.136 | 9,8% | 14.417 | 9,2% | 13.048 | 8,4% | 900 | 0,6% |
| Crediti verso altri oltre i 12 mesi | 5.732 | 3,7% | 6.936 | 4,4% | 7.281 | 4,7% | 16.329 | 11,1% |
| | | | | 0,0% | | | | |
| TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI | 120.326 | 77,8% | 119.597 | 76,1% | 111.265 | 71,7% | 99.310 | 67,7% |
| | | 0,0% | | | | 0,0% | | |
| Rimanenze finali | 3.053 | 2,0% | 2.910 | 1,9% | 5.531 | 3,6% | 4.616 | 3,1% |
| Liquidità differite | 21.082 | 13,6% | 22.627 | 14,4% | 32.952 | 21,2% | 34.166 | 23,3% |
| Liquidità immediate | 10.265 | 6,6% | 12.025 | 7,7% | 5.437 | 3,5% | 8.597 | 5,9% |
| | | | | | | | | |
| TOTALE ATTIVITA' CORRENTI | 34.400 | 22,2% | 37.561 | 23,9% | 43.920 | 28,3% | 47.379 | 32,3% |
| TOTALE CAPITALE INVESTITO | 154.727 | 100% | 157.158 | 100,0% | 155.185 | 100,0% | 146.690 | 100,0% |

| FONTI <i>(importi in migliaia di euro)</i> | 2019 | % 2019 | 2018 | % 2018 | 2017 | % 2017 | 2016 | % 2016 |
|--|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Patrimonio netto | 35.373 | 22,9% | 30.344 | 19,3% | 26.592 | 17,1% | 23.666 | 16,1% |
| | | | | | | | | |
| TOTALE MEZZI PROPRI | 35.373 | 22,9% | 30.344 | 19,3% | 26.592 | 17,1% | 23.666 | 16,1% |
| | | | | | | | | |
| Debiti verso banche oltre 12 mm | 3.731 | 2,4% | 4.201 | 2,7% | 151 | 0,1% | 750 | 0,5% |
| Fondi rischi e oneri | 241 | 0,2% | 775 | 0,5% | 768 | 0,5% | 154 | 0,1% |
| Fondo TFR | 513 | 0,3% | 522 | 0,3% | 484 | 0,3% | 479 | 0,3% |
| Debiti tributari oltre 12 mm | 392 | 0,3% | 332 | 0,2% | 271 | 0,2% | 239 | 0,2% |
| Altri debiti oltre 12 mm | 15.018 | 9,7% | 14.778 | 9,4% | 13.835 | 8,9% | 1.903 | 1,3% |
| Risconti passivi oltre 12 mm | 68.156 | 44,0% | 72.773 | 46,3% | 76.913 | 49,6% | 81.976 | 55,9% |
| | | | | | | | | |
| TOTALE PASSIVITA' CONSOLIDATE | 88.051 | 56,9% | 93.381 | 59,4% | 92.422 | 59,6% | 85.500 | 58,3% |
| | | | | | | | | |
| Fondi rischi e oneri | 808 | 0,5% | 226 | 0,1% | 169 | 0,1% | 641 | 0,4% |
| Debiti verso banche | 481 | 0,3% | 640 | 0,4% | 5.619 | 3,6% | 597 | 0,4% |
| Debiti commerciali entro 12 mm | 13.264 | 8,6% | 14.831 | 9,4% | 11.462 | 7,4% | 7.956 | 5,4% |
| Altri debiti entro 12 mm | 11.648 | 7,5% | 11.794 | 7,5% | 10.430 | 6,7% | 20.017 | 13,6% |
| Debiti tributari entro 12 mm | 329 | 0,2% | 423 | 0,3% | 258 | 0,2% | 148 | 0,1% |
| Ratei e risconti passivi entro 12 mm | 4.773 | 3,1% | 5.519 | 3,5% | 8.233 | 5,3% | 8.163 | 5,6% |
| | | | | | | | | |
| TOTALE PASSIVITA' CORRENTI | 31.302 | 20,2% | 33.433 | 21,3% | 36.171 | 23,3% | 37.523 | 25,6% |
| TOTALE CAPITALE ACQUISITO | 154.727 | 100% | 157.158 | 100,0% | 155.185 | 100,0% | 146.690 | 100,0% |

Valori espressi in migliaia di €



10. PRINCIPALI INDICI

Si propongono di seguito alcuni indici di bilancio utili a una migliore lettura dei dati.

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

La Redditività

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 |
|---------------|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| ROE | Reddito netto/ Patrimonio netto | 14,2% | 12,4% | 11,0% |
| ROI | Reddito operativo/ capitale investito | 3,4% | 3,0% | 2,8% |
| EBITDA/Ricavi | EBITDA/Ricavi (A1 + A5) | 14,9% | 14,4% | 17,1% |
| ROS | Reddito operativo/Vendite | 10,6% | 10,2% | 10,4% |

Gli indicatori di redditività risultano essere positivi.

In particolare, il ROE, return on equity, esprime la redditività del capitale conferito dai soci. Nel corrente esercizio l'indice assume un valore positivo del **+14,2%** in crescita rispetto al biennio precedente. Il dato risulta essere estremamente positivo se confrontato con investimenti a basso rischio con tassi di remunerazione nettamente più bassi e in taluni casi prossimi allo zero.

Il ROE in sintesi segnala la capacità dell'azienda di remunerare i soci che apportano il capitale di rischio.

La valutazione del ROE è particolarmente interessante quando tale indice è confrontato con il rendimento derivante da investimenti alternativi.

Il ROI, return on investment, esprime la redditività del capitale investito e indica che il capitale investito, nella sola gestione caratteristica, ha una redditività del **+3,4%** nel corrente esercizio. È ottenuto dal rapporto tra EBIT e capitale investito. Il dato ottenuto è di buon livello considerato che attualmente l'inflazione è prossima allo zero.

Il rapporto EBITDA/Ricavi assume un valore positivo e in crescita rispetto all'esercizio precedente di. Infatti, i ricavi hanno avuto una dinamica di crescita più forte rispetto ai costi. Tale risultato secondo i parametri mediamente utilizzati può essere giudicato discreto/buono. L'EBITDA margin fornisce informazioni sulla redditività di un'impresa in termini di processi operativi

L'EBITDA margin è il rapporto tra l'EBITDA e fatturato complessivo e consente di esaminare come si "muovono" i ricavi rispetto ai costi, al lordo di imposte, interessi e ammortamenti.

Il valore in percentuale fornisce informazioni sulla **redditività dell'impresa nelle attività aziendali**, poiché indica innanzitutto quanto rimane del fatturato.

Anche il ROS, return on sales, si mantiene positivo e di buon livello.

Performance Finanziaria:

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 |
|---------------------------------|---|--------------|--------------|--------------|
| Margine di tesoreria | Liquidità immediate + Liquidità differite - Passività correnti | 44.646 | 1.218.178 | 2.217.795 |
| Margine di struttura | Patrim.Netto - attività immobilizzate | - 84.952.969 | - 89.253.092 | - 84.673.404 |
| Margine di struttura secondario | Capitale proprio + Passività consolidate - attività immobilizzate | 3.098.098 | 4.127.688 | 7.748.992 |
| ROD | Oneri finanziari/ capitale di debito | 3,5% | 3,0% | 0,5% |

Il margine di tesoreria nel corso dell'esercizio si è notevolmente ridotto come peraltro era stato previsto si rende tuttavia necessario proseguire nel monitoraggio della liquidità normalmente attuato ed è altresì necessario favorirne la crescita.

Per quanto attiene a tutti gli altri indicatori di performance finanziaria evidenziano dati positivi sinonimi di una struttura forte il cui unico neo da eliminare è dato dalla già segnalata eccessiva contrazione del margine di tesoreria.

Il ROD esprime l'onerosità del capitale di debito. Pertanto, si richiama l'attenzione alla relazione tra ROD, ROE e ROI.

Analisi della Performance Patrimoniale:

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 |
|----------------------------|---|------------|------------|------------|
| Indipendenza finanziaria | Patrimonio netto/ totale passivo | 22,9% | 19,3% | 17,1% |
| Patrimonio netto tangibile | Patrimonio netto - immobilizzazioni immateriali | 30.471.969 | 25.844.160 | 25.707.148 |

L'indice di indipendenza finanziaria è espressione della solidità patrimoniale della Società. Il valore da esso assunto, sia nel corrente esercizio che in quello precedente, può ritenersi buono. Tale andamento è il frutto della volontà della proprietà di favorire il rafforzamento patrimoniale della SO.G.AER. ciò è avvenuto mediante la destinazione degli utili a riserva nel corso del tempo.

Il patrimonio netto tangibile esprime la quota parte di patrimonio netto che risulta disponibile per finanziare le attività fisse tangibili. Il valore risulta positivo, espressione anche del ridotto volume di attività immateriali che caratterizzano la struttura degli impieghi della SO.G.AER.

Posizione finanziaria netta

La posizione finanziaria permette di determinare:

- il livello complessivo dell'indebitamento dell'impresa, sia a breve che a medio/lungo termine;
- la capacità di restituzione del debito quando viene rapportato al fatturato o all'EBITDA, in particolare:
- la solidità della struttura patrimoniale quando viene rapportato al Patrimonio netto.

| Posizione finanziaria netta | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|--|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Cassa | 76.463 | 123.644 | 105.164 | 79.358 | 89.625 |
| + Altre disponibilità liquide | 10.188.233 | 11.901.301 | 5.331.959 | 8.517.644 | 5.950.245 |
| + Titoli detenuti per la negoziazione | - | - | - | - | - |
| = a) Liquidità | 10.264.696 | 12.024.945 | 5.437.123 | 8.597.002 | 6.039.870 |
| Debiti bancari correnti | 480.633 | 639.677 | 5.619.172 | 597.059 | 609.810 |
| b) Posizione finanziaria corrente | 480.633 | 639.677 | 5.619.172 | 597.059 | 609.810 |
| c) Posizione finanziaria corrente netta [a) - b)] | 9.784.063 | 11.385.268 | - 182.049 | 7.999.942 | 5.430.060 |
| d) Crediti finanziari non correnti | 45.986 | 45.986 | 45.986 | 45.986 | 46.010 |
| Debiti bancari non correnti | | | | | |
| + obbligazioni emesse | | - | - | - | - |
| + altri debiti non correnti | 3.730.556 | 4.200.895 | 151.415 | 749.549 | 1.335.811 |
| = e) Posizione finanziaria non corrente | 3.730.556 | 4.200.895 | 151.415 | 749.549 | 1.335.811 |
| f) Posizione finanziaria netta [(c) + d) - e)] | 6.099.493 | 7.230.359 | - 287.478 | 7.296.379 | 4.140.259 |

Valori espressi in unità di €

La posizione finanziaria netta, al termine del 2019, si mantiene positiva seppur in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Tale riduzione peraltro era ampiamente prevista e condivisa con i vertici aziendali in quanto è stata determinata dalla prevista intensificazione dell'attività d'investimento.

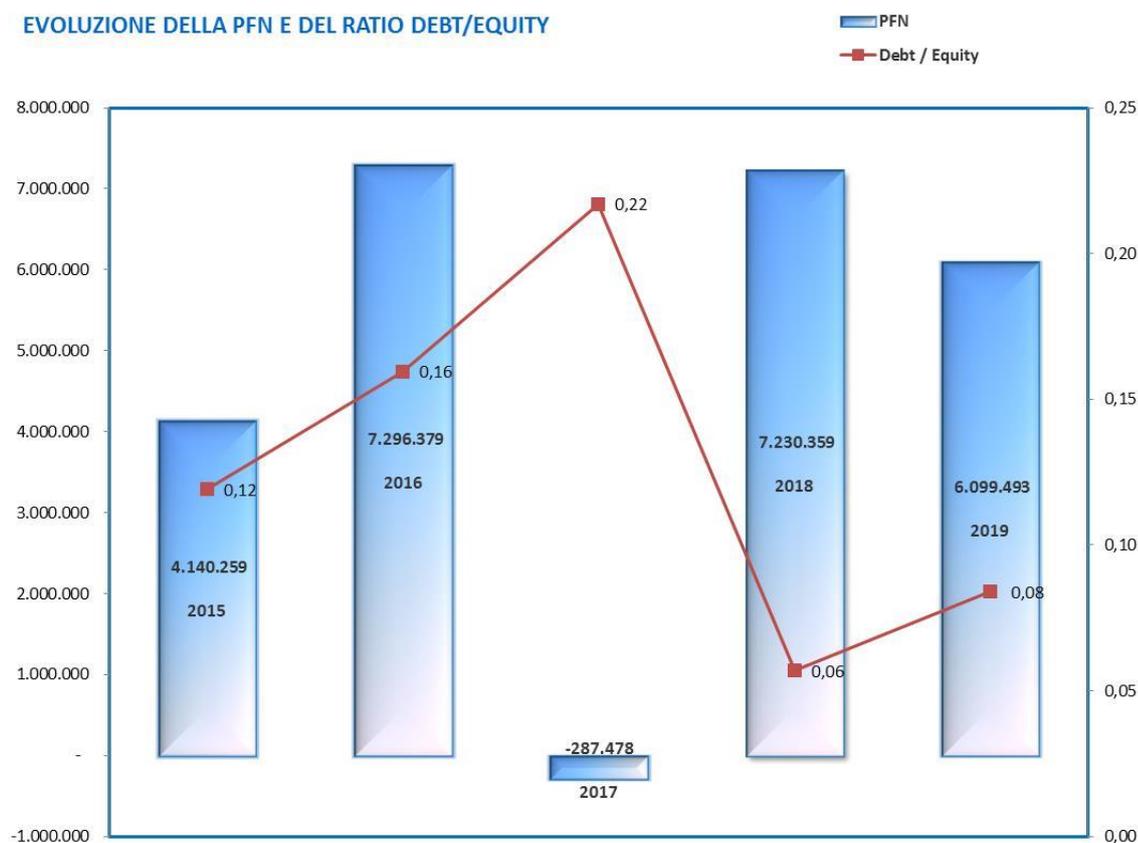
Tuttavia, la solidità dell'azienda che da anni opera in questa direzione anche nella consapevolezza di dover mantenere un elevato livello di capacità di autofinanziamento e di appel verso il sistema bancario per avere la capacità, ove necessario di attingere all'indebitamento che tuttavia, come emerge dai dati forniti, risulta ad oggi pienamente sostenibile.

Tale strategia posta in atto nel tempo sta risultando importante nell'affrontare l'attuale periodo di crisi nel corso della quale i ricavi risultano drammaticamente ridotti e con essi i nuovi flussi di cassa che ne derivano.

La Società attua un costante monitoraggio della pianificazione finanziaria al fine di individuare le fonti di finanziamento ottimali, considerata la struttura degli impieghi, caratterizzata da una importante componente di capitale immobilizzato (oltre il 70%) e alla luce dell'importante piano degli investimenti che si è impegnata a portare avanti in forza degli impegni di cui al contratto di programma.

| ANNO | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Debt / Equity | 0,08 | 0,06 | 0,22 | 0,16 | 0,12 |
| PFN | 4.140.259 | 7.296.379 | - 287.478 | 7.230.359 | 6.099.493 |
| Debt / EBITDA | 0,32 | 0,20 | 0,75 | 0,63 | 0,52 |

EVOLUZIONE DELLA PFN E DEL RATIO DEBT/EQUITY



Debt/Equity:

Secondo gli analisti, il rapporto dovrebbe essere al massimo pari a 1.

Valori superiori indicherebbero la perdita dell'autonomia economica e gestionale dell'azienda. Attualmente il dato è attestato su un buon livello. Quanto più alto è il valore di questo rapporto, tanto meno equilibrata è giudicata la struttura finanziaria.

Debt/EBITDA

Si tratta di un indicatore particolarmente interessante in quanto:

- Maggiore è il rapporto, minore è la capacità dell'impresa di ripagare il debito contratto verso il sistema;
- Minore è il rapporto, maggiore è la capacità delle imprese di produrre ricchezza e quindi risorse finanziarie a sufficienza per onorare i propri impegni.
- Il rapporto PFN/EBITDA fornisce una stima di quanti anni l'azienda impiegherebbe a ripagare i debiti finanziari se utilizzasse la totalità dei suoi flussi operativi espressi dall'EBITDA per tale scopo.

11. INFORMAZIONI RELATIVE SUL GOVERNO SOCIETARIO, AI SENSI DELL'ART. 6 D.lgs. 175/2016

La presente sezione della relazione sulla gestione viene redatta in adempimento di quanto previsto dall'Art. 6 p.2 del D.Lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) e costituisce pertanto la Relazione sul Governo Societario che la società è tenuta a redigere. In questa sezione viene pertanto trattato, ai sensi dell'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 175/2016, il programma di valutazione del rischio di crisi aziendale. Come noto, infatti, tale disposizione ha previsto l'obbligo per le società a controllo pubblico di predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale.

Tali programmi di valutazione devono essere indicati nell'ambito della relazione sul governo societario.

Il Testo Unico è composto di 28 articoli contenenti una serie di norme generali e varie norme speciali dedicate a fattispecie particolari tra le quali si ricordano quelle contenute nell'art. 16 in materia di società in house quale risulta essere la nostra controllata SOGAER Security e quelle indicate all'art. 17 relative alle società a partecipazione pubblica privata, che potrà interessare la SOGAER al momento del riavvio di procedure di privatizzazione.

Si ricorda che il D.Lgs 175 è stato adottato in attuazione di quanto previsto agli articoli 16 e 18 della Legge 7 agosto 2015, n. 124 (detta Legge Madia) recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche".

Poiché la L.124/2015 è una Legge-delega, si è reso necessario procedere all'emanazione dei Decreti attuativi affinché si potessero porre in atto i cambiamenti più incisivi.

La normativa è inoltre stata successivamente oggetto di modifiche con il D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 100.

In particolare l'articolo 6 del T.U. precedentemente citato ha introdotto l'obbligo per le società a controllo pubblico di predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale.

Tali programmi come indicato all'art. 6 p.4 debbono essere indicati in una relazione sul governo societario da sottoporsi all'approvazione dell'Assemblea delle Società e da pubblicarsi unitamente al bilancio di esercizio.

Le previsioni di cui all'articolo 6 del D.Lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica), riprendono il principio già introdotto nell'ordinamento giuridico con l'articolo 147-quater del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, numero 267 ("Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali") che prevede un dovere di monitoraggio periodico sull'andamento delle società partecipate non quotate.

Il citato articolo 147-quater al punto 3 infatti, prevede che sulla base delle informazioni di cui al comma 2 del medesimo articolo, l'ente locale effettui il monitoraggio periodico sull'andamento delle società non quotate partecipate, analizzandone gli scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati (vedi punto 2 articolo 147-quater) e individui le opportune azioni correttive, anche in riferimento a possibili squilibri economico-finanziari rilevanti per il bilancio dell'ente.

Così come previsto dal quarto comma dell'articolo 6 del T.U. in esame, viene, inoltre, dato atto dell'adozione degli strumenti di governo societario disciplinati dal comma terzo dell'articolo 6.

La disposizione in esame deve essere letta in coordinamento con l'articolo 14 del T.U. (Crisi d'impresa di società a partecipazione pubblica) e, in particolare, il comma secondo che prevede che, qualora emergano, nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento.

A integrare le norme sopra richiamate contribuisce anche la recente emanazione del Codice della Crisi d'Impresa, in attuazione della L. 19 ottobre 2017, n. 155. Di esso nell'ambito della presente relazione risulta particolarmente importante in questa fase, soffermarsi sugli articoli 3 (Doveri del debitore), 12 (Nozione, effetti e ambito di applicazione), 13 (Indicatori della crisi) e 14 (Obbligo di segnalazione degli organi di controllo societari.)

In particolare, l'art.14 del predetto D.Lgs. 14/2019 (Codice della Crisi d'Impresa) pone obblighi di monitoraggio: "Gli organi di controllo societari, il revisore contabile e la società di revisione, ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni, hanno l'obbligo di verificare che l'organo amministrativo valuti costantemente, assumendo le conseguenti idonee iniziative, se l'assetto organizzativo dell'impresa è adeguato, se sussiste l'equilibrio economico finanziario e quale è il prevedibile andamento della gestione, nonché di segnalare immediatamente allo stesso organo amministrativo l'esistenza di fondati indizi della crisi."

L'articolo 13 invece prevede, al fine del monitoraggio, l'uso di indicatori elaborati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili, al fine di monitorare lo stato di salute della società facendone emergere le patologie prima del sopraggiungere dello stato di crisi.

A questi fini sono, tra gli altri, indici significativi quelli che misurano la sostenibilità degli oneri dell'indebitamento con i flussi di cassa generati dall'azienda e l'adeguatezza della struttura patrimoniale.

Si segnala che secondo le previsioni dell'articolo 389 del D.Lgs. 14/2019 la disciplina sugli indicatori e sulle nuove modalità di composizione della crisi d'impresa a far data dal 15/08/2020 avrebbe dovuto trovare completa applicazione.

Tuttavia recentemente, in diretta conseguenza della crisi sanitaria COVID-19 con effetti sull'intero sistema produttivo nazionale, l'art. 5 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 (decreto Liquidità) ha differito al 1° settembre 2021 l'entrata in vigore del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza di cui al d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14. Il motivo del rinvio è evidente infatti oltre alle difficoltà operative dovute al blocco delle attività dei tribunali, è necessario considerare che la situazione di criticità attuale farà evidenziare situazioni di crisi, ai sensi dei parametri previsti dalle citate norme, che sono il frutto della situazione contingente e non esprimono invece la reale sostanza delle aziende.

Si tratterà di aspettare il ritorno a condizioni normali per verificare la capacità di ripresa delle singole aziende.

11.1 IL GRUPPO SO.G.AER.

In merito alla struttura del Gruppo si rimanda al capitolo 1 della presente relazione nel quale vengono sinteticamente descritte le società, con indicazione delle attività da esse svolte e le quote di partecipazione.

Si ricorda sinteticamente che la capogruppo è socio unico nelle controllate SOGAER Security e Sogaerdyn.

Inoltre la SO.G.AER. esercita nelle due controllate la direzione e coordinamento ex art. 2497 del codice civile, inoltre esercita il controllo analogo nella SOGAER Security.

Per quanto riguarda la capogruppo si ricorda che il capitale sociale è detenuto per il 94,353% dalla CCIAA Cagliari, per il 3,430% da SFIRS, per l'1,052% dal Banco di Sardegna e per il residuo da altri soci.

11.2 L'ATTIVITA' SVOLTA E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Le attività svolte dalle tre società del gruppo sono le seguenti:

SO.G.AER.: la società si occupa della progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture dell'aeroporto di Cagliari – Elmas, con l'obiettivo di realizzare e mantenere un aeroporto moderno, efficiente costantemente adeguato agli standard normativi e in grado di interagire col territorio per contribuire al suo sviluppo economico;

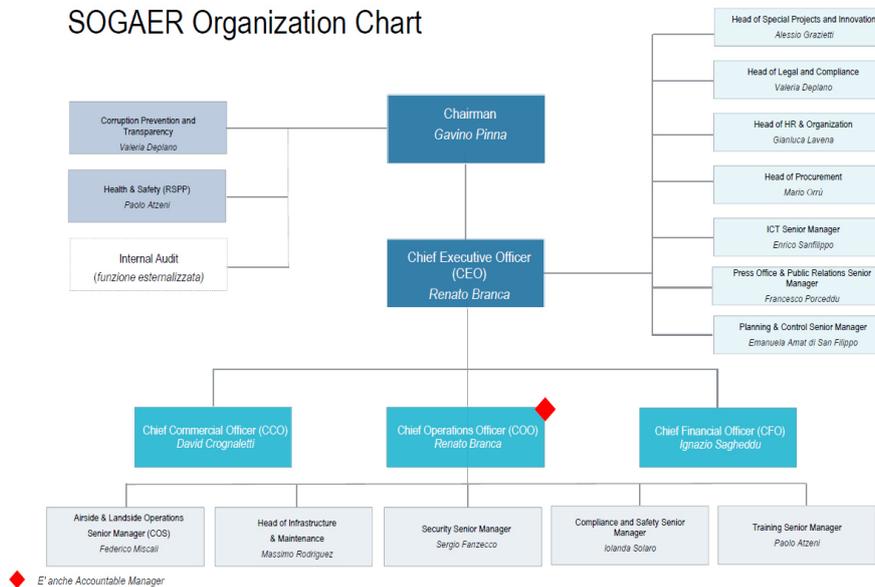
SOGAERDYN: la società ha per oggetto l'esercizio dei servizi di assistenza a terra connessi col trasporto

aereo (handling aeroportuale);

SOGAER Security: la società ha per oggetto sociale, l'esercizio presso l'aeroporto di Cagliari – Elmas di servizi di sicurezza e vigilanza in ambito aeroportuale nonché lo svolgimento di corsi di formazione e aggiornamento nel settore della sicurezza del trasporto marittimo e aereo e della security privata.

Per quanto attiene alla struttura organizzativa della SO.G.AER. e al progressivo adeguamento alle esigenze gestionali, si segnala che l'azienda nel corso dell'ultimo biennio è stata caratterizzata da una profonda evoluzione che ne hanno profondamente trasformato il modello organizzativo e la governance.

Attualmente l'organigramma della società capogruppo è il seguente:



L'organigramma sopra riportato rappresenta le linee di comando apicali dell'organizzazione da tale livello organizzativo discendono le linee operative che governano l'intera azienda.

Il modello realizzato risulta maggiormente in linea con l'evoluzione delle moderne organizzazioni di medie dimensioni e in particolare con le esigenze organizzative delle società di gestione aeroportuali.

Attualmente l'azienda sta ancora ponendo in atto azioni per mettere a regime la struttura delineata con l'organigramma sopra riportato.

Relativamente alle strutture organizzative delle controllate si rimanda alle relazioni sul governo societario da esse predisposte.

La struttura di governance delle tre società del gruppo è articolata secondo il cosiddetto modello tradizionale. Ciascuna delle tre le società nel rispetto delle previsioni statutarie hanno provveduto a nominare un Amministratore Delegato.

La disciplina prevista dall'articolo 11, commi 2 e 3, del Dlgs 175/2016 (testo unico sulle società a partecipazione pubblica) prevede che l'organo amministrativo delle società a controllo pubblico sia costituito, di regola, da un amministratore unico, salvo che l'assemblea dei soci decida di affidare la guida della società a un consiglio di amministrazione composto da 3 o 5 membri, sulla base di un'apposita delibera motivata da inviarsi alla Sezione regionale della Corte dei conti e alla struttura di controllo del ministero dell'Economia.

Le tre società del Gruppo SO.G.AER. hanno ritenuto sussistere le condizioni necessarie al fine della deroga alla norma precedentemente citata.

Il comma 2° nell'attuale formulazione dell'articolo 2086 C.C. prevede che *"l'imprenditore, che operi in forma societaria o collettiva, ha il dovere di istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi"*

dell'impresa e della perdita della continuità aziendale, nonché di attivarsi senza indugio per l'adozione e l'attuazione di uno degli strumenti previsti dall'ordinamento per il superamento della crisi e il recupero della continuità aziendale”

Come previsto da Codice Civile in ciascuna delle società è presente il collegio sindacale mentre la revisione legale dei conti delle Società del Gruppo è affidata ad una società di revisione scelta dopo una accurata selezione. La società prescelta per il triennio 2019 – 2021, ossia fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2021 è la KPMG SpA.

Si ricorda inoltre che l'art. 2403 del C.C. indica che spetta al Collegio Sindacale vigilare sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.”

Inoltre si ricorda che ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 14/2019 (Codice della Crisi d'Impresa), la cui entrata in vigore è differita al 1° settembre 2021, gli organi di controllo societari, il revisore contabile e la società di revisione, ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni, hanno l'obbligo di verificare che l'organo amministrativo valuti costantemente, assumendo le conseguenti idonee iniziative, se l'assetto organizzativo dell'impresa è adeguato, se sussiste l'equilibrio economico finanziario e quale è il prevedibile andamento della gestione, nonché di segnalare immediatamente allo stesso organo amministrativo l'esistenza di fondati indizi della crisi.

In merito alle metodologie adottate dalle aziende per monitorare l'eventuale insorgere di segnali di crisi, si evidenzia innanzitutto che tutte le società del gruppo hanno adottato un sistema integrato COGE – COAN.

La contabilità è gestita per centri di responsabilità (produttivi, ausiliari e di struttura) e ove funzionale per commesse.

L'adozione di un adeguato controllo di gestione consente alle aziende oltre di garantire un adeguato controllo e pianificazione interna, è indispensabile alla capogruppo per la predisposizione dei modelli ART di regolazione tariffaria.

Gli accessi al sistema sono profilati e protetti da password. Le attività sono state analizzate ed affidate secondo principi di segregazione delle funzioni.

Anche la Sogaerdyn, in quanto società di handling, è tenuta alla redazione di un modello che consenta la separazione di costi e ricavi correlati alle attività di handling con separazione da quelli riconducibili ad altre attività svolte.

Le società inoltre, per regolamento interno, redigono bilanci infrannuali trimestrali. In particolare, la capogruppo negli allegati alla situazione trimestrale predispone la quasi totalità dei set di indici e indicatori presenti in questa sezione della relazione sulla gestione al fine di verificare costantemente i principali andamenti della gestione oltre che della struttura finanziaria e patrimoniale.

Le società al fine di adempiere alle previsioni normative di cui all'art. 6 c. 3 del D.Lgs. 175/2016 hanno inoltre adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito M.O.G.) ai sensi del D.Lgs. 231/2001 ed hanno nominato l'ODV (Organismo di Vigilanza). Inoltre le tre società, al fine di favorire la correttezza morale, la trasparenza e l'efficienza dell'attività aziendale, con particolare riferimento alla gestione finanziaria e patrimoniale della società, alla tematica dei conflitti di interesse e dei rapporti con la Pubblica Amministrazione, con i clienti, con i fornitori e con la concorrenza, si sono dotate di un Codice Etico.

Le relazioni esistenti, attualmente, tra M.O.G., Codice Etico e le procedure aziendali sono le componenti essenziali del sistema di controllo adottato dalla Società ed assolvono, altresì, a quanto previsto dalle lettere da a) a c) del terzo comma dell'articolo 6 del T.U.

A quanto precedentemente indicato si aggiunge che la SO.G.AER., sulla base della legge 190/2012 (Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione), integrata dal D.Lgs. 33/2013 (Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche

amministrazioni), ha adottato un Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (P.T.P.C.T.) integrato dalle misure per la trasparenza amministrativa e l'integrità.

Nel mese di marzo 2020, il MOG è stato aggiornato alla luce del nuovo e articolato assetto di deleghe, così da assicurare l'operatività dell'azienda in compliance con l'attività di prevenzione delle sempre più numerose fattispecie di reato incluse nel menzionato decreto.

Al Modello si accompagna, costituendone parte integrante, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza con cui l'azienda, quale controllata pubblica ex D.Lgs. 175/2016.

Il Piano Triennale, per il triennio 2020 – 2022 è stato adottato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31/01/2020 alla luce delle rilevanti modifiche organizzative deliberate dal medesimo organo amministrativo e a seguito della approvazione definitiva del Piano Nazionale Anticorruzione 2019, avvenuta con delibera ANAC numero 1064 del 13 novembre 2019.

Il predetto Piano triennale è parte integrante del sistema dei controlli adottati dalle Società del Gruppo.

11.3 IL PROGRAMMA SOCIALE D'IMPRESA

Tra i principi fondamentali sull'organizzazione delle Società in controllo pubblico, l'articolo 6, comma terzo, lettera d), prescrive la adozione di "programmi di responsabilità sociale d'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione UE."

Con tale termine s'intende, comunemente, l'integrazione volontaria delle c.d. "preoccupazioni" sociali ed ambientali delle imprese nella loro operatività; tale integrazione riprende quanto espresso, non solo a livello UE6, ma anche dall'articolo 41 della Costituzione.

Attualmente le società del gruppo non predispongono ancora il cosiddetto Bilancio Sociale né hanno formalizzato un vero e proprio programma sociale di impresa.

Tuttavia il Gruppo SO.G.AER. promuove una cultura di impresa che segua i valori dell'integrità, di pari opportunità e non discriminazione. Si evidenzia poi che, la capogruppo e, conseguentemente, l'intero gruppo hanno nella propria mission l'obiettivo di favorire lo sviluppo del territorio. Ciò è diretta conseguenza della mission del socio di riferimento in conseguenza della quale tutte le policy aziendali adottate sono tese a promuovere oltre che l'attività dell'aeroporto anche l'intero territorio provinciale e regionale.

Come verrà meglio esaminato nei successivi capitoli la SOGAER pone estrema attenzione alle tematiche ambientali quali inquinamento dell'acqua, dell'aria e acustico per monitorare i quali si è dotata oltre di apposte centraline di rilevamento.

Inoltre sia per obblighi di concessione che per scelta aziendale monitora la qualità dei servizi erogati sia attraverso tecnologie HW SW sia attraverso statistiche rilevazioni di qualità.

Per SOGAER il progressivo miglioramento della Airport Experience costituisce un obiettivo rilevante.

11.4 IL PROGRAMMA E GLI STRUMENTI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO

Sulla base di quanto previsto dall'articolo 6, comma 2 del D.Lgs. 175/2016 le società del gruppo SO.G.AER. hanno predisposto strumenti di valutazione del rischio di crisi aziendale e pertanto la presente relazione svolge funzione di informativa e aggiornamento all'assemblea.

In merito alla definizione di crisi aziendale è necessario fare riferimento al D.Lgs. 12 gennaio 2019, 14 (Codice della crisi d'impresa). La principale novità di immediato interesse per l'imprenditore, ferme restando le tempistiche di entrata in vigore di numerose parti del Codice, sono quelle che obbligano l'imprenditore ad assumere le idonee iniziative utili a far emergere la crisi d'impresa nonché quelle che prevedono il dovere per l'imprenditore di istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa anche al fine della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e della perdita della continuità aziendale per consentirgli di attivarsi senza indugio. Inoltre ai fini di quanto previsto dall'art. 6 comma 2 del D.Lgs. 175/2016 risulta necessario fare riferimento alle previsioni di cui all'articolo 2 del predetto Codice (D.Lgs. 14/2019) che definisce "Crisi": **"lo stato di difficoltà economico-finanziaria che rende probabile l'insolvenza del debitore, e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate"**.

Pertanto, da quanto emerge dall' analisi fin qui condotta delle prescrizioni del Codice, pare corretto ritenere che lo stato di crisi è rappresentato da una situazione aziendale che non ha ancora causato l'insolvenza. Particolarmente rilevante risulta la relazione tra il concetto di crisi aziendale e quanto esposto al **Titolo II (Procedure di allerta e di composizione assistita della crisi)** del medesimo codice con particolare attenzione a quanto indicato agli articoli 12 e 13.

Quest'ultimo articolo prevede, in particolare, che "Costituiscono indicatori di crisi gli squilibri di carattere reddituale, patrimoniale o finanziario, rapportati alle specifiche caratteristiche dell'impresa e dell'attività imprenditoriale svolta dal debitore, tenuto conto della data di costituzione e di inizio dell'attività, rilevabili attraverso appositi indici che diano evidenza della sostenibilità dei debiti per almeno i sei mesi successivi e delle prospettive di continuità aziendale per l'esercizio in corso o, quando la durata residua dell'esercizio al momento della valutazione è inferiore a sei mesi, per i sei mesi successivi. A questi fini, sono indici significativi quelli che misurano la sostenibilità degli oneri dell'indebitamento con i flussi di cassa che l'impresa è in grado di generare e l'adeguatezza dei mezzi propri rispetto a quelli di terzi. Costituiscono altresì indicatori di crisi ritardi nei pagamenti reiterati e significativi, anche sulla base di quanto previsto nell'articolo 24".

Il programma predisposto dalla SO.G.AER. e dalle sue controllate è basato sul principio della c.d. continuità aziendale e tiene conto delle raccomandazioni presenti nel documento "Relazione sul governo societario contenente programma di valutazione del rischio di crisi aziendale (ex art. 6, co. 2 e 4, d.lgs. 175/2016)" predisposto dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili emanato nel mese di marzo del 2019.

Si evidenzia che la società pur in assenza degli obblighi previsti dalle norme richiamate nel presente capitolo della relazione ormai da anni effettua il monitoraggio dei principali indici alla base delle raccomandazioni del CNDCEC. Tali indici sono sempre stati puntualmente inseriti nel capitolo denominato PRINCIPALI INDICI, al quale, infatti, per ragioni di sintesi verranno fatti alcuni rimandi nel proseguo del capitolo 11, al fine di evitare riproposizioni di dati precedentemente illustrati.

11.5 ANALISI QUANTITATIVA E QUALITATIVA

Tenuto conto dell'esperienza maturata dalla struttura gestionale della società e coerentemente con le raccomandazioni del CNDCEC emanate nel mese di marzo del 2019 il sistema di indicatori per la valutazione del rischio di crisi è costituito da indici e indicatori che vengono monitorati dall'azienda in occasione della redazione delle situazioni infrannuali.

Il monitoraggio riguarda aspetti inerenti la solidità, liquidità e redditività dell'impresa.

- La solidità esamina la relazione tra le fonti di finanziamento e la durata degli impieghi ossia la loro velocità di partecipazione ai cicli produttivi;
- La liquidità verifica la capacità dell'azienda di far fronte ai pagamenti a breve con la liquidità creata dalle attività di gestione a breve termine;
- La redditività valuta la capacità dell'azienda di generare un reddito capace di remunerare i costi aziendali e in quale misura il capitale di rischio.

Di seguito, relativamente alla SO.G.AER. SPA si propongono di seguito i indici e indicatori correlati di opportune valutazioni:

Indici di struttura patrimoniale:

vengono proposti: indipendenza finanziaria, patrimonio netto tangibile;

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|----------------------------|---|------------|------------|------------|------------|
| Indipendenza finanziaria | Patrimonio netto/ totale passivo | 22,9% | 19,3% | 17,1% | 16,1% |
| Patrimonio netto tangibile | Patrimonio netto - immobilizzazioni immateriali | 30.471.969 | 25.844.160 | 25.707.148 | 23.523.815 |
| Patrimonio netto tangibile | (PN-Immob.Immat)/PN | 86,1% | 85,2% | 96,7% | 99,4% |

L'Indice di indipendenza finanziaria indica il grado di solidità patrimoniale dell'azienda in termini di rapporto tra il capitale proprio ed il totale dell'attivo dello stato patrimoniale. I valori di riferimento differiscono notevolmente a seconda della tipologia dell'analisi/valutazione. Tuttavia, nell'ambito della definizione del merito creditizio un indice che raggiunga un valore compreso tra il 15 e il 20% viene ritenuto buono.

Come già indicato pertanto se da un lato viene giudicata un'ottima strategia quella fino ad ora tenuta dalla proprietà che ha consentito l'accantonamento a riserva degli utili, dall'altro si evidenzia che la sostenibilità di un nuovo impegnativo piano d'investimento richiederà successivamente una maggiore capitalizzazione dell'azienda.

Il Patrimonio Netto Tangibile è un importante indice utilizzato nelle analisi di bilancio per valutare la situazione patrimoniale di un'azienda. Il suo scopo è quello di indicare, in termini monetari (euro o altra divisa), quanto patrimonio netto sia disponibile per finanziare gli investimenti tangibili.

Sapendo che le immobilizzazioni immateriali (intangibles) sono una voce "critica" del bilancio di un'azienda, il Patrimonio Netto tangibile è importante perché ci indica quale è l'ammontare di Patrimonio Netto che residua dopo aver coperto le immobilizzazioni immateriali, per loro natura attività più rischiosa.

Indici di struttura finanziaria:

vengono proposti il margine di struttura primario, margine di struttura secondario, indice di disponibilità, indice di liquidità, ROD (Return On Debt).

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------------------------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Margine di tesoreria | Liquidità immediate + Liquidità differite - Passività correnti | 44.646 | 1.218.178 | 2.217.795 | 5.240.253 |
| Margine di struttura | Patrim.Netto - attività immobilizzate | - 84.952.969 | - 89.253.092 | - 84.673.404 | - 75.643.699 |
| Margine di struttura secondario | Capitale proprio + Passività consolidate - attività immobilizzate | 3.098.098 | 4.127.688 | 7.748.992 | 9.856.461 |
| ROD | Oneri finanziari/ capitale di debito | 3,5% | 3,0% | 0,5% | 2,8% |
| Indice di liquidità primaria | (Liquid.immediate+Liquid.differite)/ Passiv.correnti | 100,1% | 103,6% | 106,1% | 114,0% |
| Quoziente Primario di Struttura | Patrim.Netto/Attività Immobilizzate | 29,4% | 25,4% | 23,9% | 23,8% |
| Quoziente Secondario di Strutt. | (Patrim.Netto + Passiv.consolidate)/ Attività Immobilizzate | 102,6% | 103,5% | 107,0% | 109,9% |

La tabella sopra esposta fornisce un set di margini ed indici in grado di fornire elementi di grande rilevanza in merito alla struttura della nostra azienda.

I quozienti di struttura primario e secondario, unitamente ai margini di struttura primario e secondario, consentono di verificare se la società ha coperto in maniera corretta il fabbisogno determinato dai propri investimenti.

I dati in esame evidenziano che ciò è avvenuto pur in presenza di copertura riconducibile a mezzi propri solo parziale, benché in lento miglioramento grazie all'accantonamento degli utili. Attualmente tale strategia è stata favorita dai bassi tassi di interesse sui prestiti a M/L rinvenienti dal sistema creditizio.

Il quoziente secondario di struttura indica che le fonti di finanziamento composte da mezzi propri e credito a M/L finanziano oltre che tutti gli investimenti durevoli anche una parte delle attività a breve con conseguenti effetti di solidità aziendale. Si richiama tuttavia l'attenzione sulla riduzione in corso in tale quoziente.

Il principio fondamentale nella correlazione tra impieghi e fonti indica che il tempo di scadenza delle fonti deve essere sincronizzato con il tempo di recupero degli impieghi. Pertanto, gli impieghi a M/L termine (attivo fisso) devono essere finanziati prevalentemente con fonti M/L (mezzi propri e passività consolidate) mentre gli impieghi a breve dovrebbero essere finanziati prevalentemente con fonti a breve.

Infine il ROD (Return on Debit) indica l'onerosità del capitale di terzi utilizzato.

Indici di redditività e produttività:

vengono esaminati il ROE (Return On Equity), ROI (Return On Investment), EBITDA / Ricavi, ROS (Return On Sales).

Di seguito è stata svolta un'analisi sui principali indici di redditività il risultato ottenuto viene di seguito proposto:

| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| ROE | Reddito netto/ Patrimonio netto | 14,2% | 12,4% | 11,0% | 2,0% |
| ROI | Reddito operativo/ capitale investito | 3,4% | 3,0% | 2,8% | 1,8% |
| EBITDA/Ricavi | EBITDA/Ricavi (A1 + A5) | 14,9% | 14,4% | 17,1% | 19,8% |
| ROS | Reddito operativo/Vendite | 10,6% | 10,2% | 10,4% | 7,5% |

ROE (Return On Equity): indica la redditività del patrimonio netto, ovvero il ritorno economico dell'investimento effettuato dai soci dell'azienda. Si indica che un valore ottimale di tale indice sia rappresentato dal tasso di rendimento titoli di stato + inflazione + rischio del settore.

Attualmente pertanto il valore del ROE risulta molto positivo e in miglioramento come si evince dai dati proposti.

ROI (Return On Investment): indica la redditività operativa dell'azienda, in rapporto ai mezzi finanziari impiegati. Esso consente di misurare il ritorno finanziario dell'iniziativa nel suo complesso.

Si evidenzia che se il $ROI > I$ (I = tasso di interesse applicato dalle banche sui finanziamenti concessi) il rendimento degli investimenti effettuati dall'azienda è maggiore del costo percentuale medio del capitale finanziato a titolo di prestito e quindi conviene indebitarsi in quanto il denaro rende di più di quanto venga pagato. La leva finanziaria produce un effetto moltiplicatore positivo nei confronti del ROE. Tuttavia nel valutare l'espansione dell'indebitamento aziendale bisogna rigorosamente ricordare l'esigenza di mantenere l'Indice di indipendenza finanziaria entro valori adeguati come già indicato nei precedenti passaggi dedicati agli indici di struttura patrimoniale.

Inoltre è essenziale tenere accuratamente a mente che quando i tassi d'interesse cresceranno in conseguenza delle future evoluzioni delle politiche della BCE, la presenza di elevati livelli di indebitamento bancario da parte dell'azienda potrebbe generare effetti di leva finanziaria negativa. Attualmente tuttavia anche alla luce dei gravi effetti generati dall'emergenza COVID-19 si può agevolmente prevedere che per almeno un biennio i tassi di riferimento rimarranno estremamente contenuti.

EBITDA/Ricavi: tale indice è utilizzato per valutare la redditività delle vendite in termini di ritorno operativo e di autofinanziamento allo stesso tempo.

EBITDA margin misura la redditività lorda delle vendite ossia la percentuale di fatturato che residua dopo che sono stati sottratti costo del lavoro e consumi per materiali e servizi. Esso è un indicatore utile nei confronti intertemporali per capire se la gestione è migliorata o no.

In linea generale nel settore dei servizi viene considerato buono un valore di questo indice compreso tra il 6 e il 7% mentre viene considerato ottimo un valore maggiore del 10%.

ROS (Return On Sales ossia Tasso di rendimento sulle vendite): esso esprime la percentuale di guadagno lordo in termini di risultato operativo su 100 di vendite nette.

L'indice è tanto più soddisfacente quanto più risulta elevato. Il ROS aumenta con l'aumentare dei ricavi e con il diminuire dei costi.

L'indice R.O.S. può assumere i seguenti valori:

R.O.S. > 0 Significa che una parte di ricavi è ancora disponibile dopo la copertura di tutti i costi relativi alla gestione caratteristica. Ciò esprime la capacità dei ricavi della gestione caratteristica a contribuire alla copertura dei costi extra-caratteristici, agli oneri finanziari, agli oneri straordinari e a produrre un utile remunerando pertanto il capitale proprio.

R.O.S. = 0 Significa che la capacità remunerativa del flusso di ricavi caratteristici è limitata alla sola

copertura dei costi della gestione caratteristica. Pertanto in tal caso la possibilità di coprire gli oneri finanziari, gli oneri straordinari e l'utile dipendono dalla presenza di proventi finanziari e proventi straordinari.

R.O.S. < 0 In presenza di tale situazione vi è l'incapacità dei ricavi caratteristici a coprire i costi della gestione caratteristica, e quindi a maggior ragione anche di quelli finanziari e straordinari. Non vi sarebbe pertanto remunerazione del capitale proprio.

La presenza di un R.O.S. negativo sarebbe sintomo di una gravissima crisi aziendale.

Complessivamente pertanto l'analisi effettuata consente di affermare che con l'attuale andamento di ricavi e investimenti la situazione dell'azienda non evidenzia segni di crisi.

Tuttavia si richiama l'attenzione all'importanza che avrà il corretto dimensionamento del nuovo piano pluriennale d'investimenti che se eccessivo rispetto alla capacità di reddito e alla struttura di indipendenza finanziaria dell'azienda potrebbe determinare mutamenti significativi nello scenario descritto nei precedenti paragrafi.

Considerazioni Finali:

In conclusione l'esame dei dati relativi al 2019, fatto salvo quanto verrà di seguito precisato in relazione agli eventi attualmente in corso, condotta in ossequio a quanto previsto dall'art. 6 e 14 del D.Lgs. 175/2016 consentono all'organo amministrativo della società di ritenere che, con riferimento a tali risultati, il rischio di crisi aziendale non sia presente. Resta ferma l'esigenza di un miglioramento del margine di tesoreria e di accurato e costante monitoraggio degli indici e degli indicatori in particolare alla luce dell'attuale stato dell'economia globale.

11.6 DATI RELATIVI AL PRIMO TRIMESTRE DEL 2020 – EVENTO COVID-19

Il primo trimestre del 2020 si è caratterizzato per la diffusione con dati esponenziali del Corona Virus. Ciò nel volgere di un mese la ha trasformata da un'epidemia localizzata in una limitata area geografica in una pandemia mondiale.

Le conseguenze sono devastanti per l'economia, come emerge dalle proiezioni in ambito nazionale e mondiale proposte al capitolo 3 e 4.

Per quanto riguarda il settore aereo a rappresentare la gravità del problema si è già segnalato che i due principali LOW Cost Europei Ryanair e Easy Jet hanno messo a terra in questo periodo la quasi totalità delle loro flotte pari a 300 aerei circa per compagnia a ciò si aggiunge il taglio del 95% dei voli effettuati dalla Lufthansa che ha messo a terra circa 700 aerei e Air France-KLM che ha ridotto la propria attività in misura compresa tra il 70 e il 90%.

All'emergere della crisi SOGAER attraverso la sua struttura di amministrazione – controllo e finanza ha iniziato ad operare innanzitutto un monitoraggio dei dati con carenza giornaliera e ha immediatamente avviato una revisione del budget rideterminando tutti i costi correlati ai volumi di traffico per valutarne i risparmi e ha inoltre avviato contatti con numerosi fornitori per rideterminarne temporaneamente i corrispettivi in relazione ai ridotti volumi di attività.

Un notevole sforzo è stato attuato dal responsabile dell'area manutenzione attraverso una forte compartimentazione delle attività per limitare drasticamente il consumo dell'energia.

Tale ultima attività peraltro lascerà dei benefici anche in futuro grazie alle esperienze maturate.

Per contenere i costi le società del gruppo hanno fatto immediata richiesta di accesso alla CIGS e richiesto ai dipendenti di andare innanzitutto in ferie programmate (fino al momento dell'entrata in cassa integrazione) e successivamente in CIGS.

Attualmente il gruppo ha in CIGS un numero medio di 540 persone.

I presidi vengono attentamente studiati dai responsabili per garantire il funzionamento di tutte le attività necessarie.

Una scelta strategica ha riguardato la volontà di mantenere in piena attività, seppur a ranghi ridotti, l'area amministrativa contabilità e finanza, il controllo di gestione e l'area legale.

Ciò al fine di governare e monitorare in modo costante e preciso tutti gli elementi utili a preservare l'equilibrio

aziendale.

Attualmente quindi il budget economico viene rivisto per contenere i costi in misura sostenibile in relazione alla revisione dei ricavi prevedibili.

Ad oggi stimiamo una riduzione dei ricavi su base annua di circa 20MLN tra BU Avio e Non Avio. Con un passaggio dai 47MLN inizialmente previsti a 27.

Attualmente grazie a una serrata attività di solleciti e fatturazione di ogni linea ancora attiva, oltre che di sblocco di rimborsi a lungo attesi, i conti della società al 20 aprile risultano ancora tutti positivi restando quindi pienamente disponibili tutte le linee di credito della SOGAER e importanti crediti ancora da incassare.

Contemporaneamente gli uffici stanno lavorando alla ridefinizione dei piani d'investimento dove verranno mantenuti tutti gli interventi programmati per esigenze di Safety.

Inoltre se avranno buon esito le attività che la struttura sta conducendo in costante collegamento con la RAS per la rimodulazione di somme non utilizzate potranno essere recuperate somme per € 4MLN che consentiranno di attuare in tranquillità l'intervento previsto per la realizzazione dei nuovi caroselli BHS a servizio dei radiogeni standard 3 dei quali uno già acquistato e parzialmente pagato nel 2019 e atteso a breve in consegna.

Inoltre potranno a breve iniziare ulteriori lavori per circa 2MLN che beneficiano in parte di contributi FSC già assegnati e per la restante parte di circa 1MLN di euro accantonati da SOGAER su un conto dedicato in attesa di alcuni nulla osta da parte della RAS.

Altri lavori previsti riguardano interventi sull'area apron Sierra con una spesa di € 500K coperta da contributi e la realizzazione dell'ampliamento BHS che sarà in parte coperto dai fondi che deriveranno dal mutuo in corso di perfezionamento.

Complessivamente grazie all'attenta architettura finanziaria, la SOGAER è in grado di realizzare anche in questo difficile anno, investimenti per circa 10MLN senza esporre l'azienda a rischi.

SOCIETA' CONTROLLATE SOGAERDYN E SOGAER SECURITY:

Di seguito si forniscono brevi cenni sugli indicatori elaborati dalle società controllate, al fine di consentire una corretta valutazione di quanto previsto dalle norme alla base del presente capitolo.

SOGAERDYN:

Indici redditività e produttività

| SOGAERDYN | | | | | |
|---------------|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| ROE | Reddito netto/Patrimonio netto | 43,95% | 55,86% | 15,91% | 38,64% |
| ROI | Reddito operativo/Totale impieghi | 24,66% | 22,47% | 29,72% | 10,94% |
| EBITDA/Ricavi | EBITDA/Ricavi (A1 + A5) | 14,09% | 11,78% | 9,61% | 4,71% |
| ROS | Reddito operativo / Vendite | 11,78% | 10,20% | 2,05% | 3,52% |

Indici di struttura patrimoniale:

| SOGAERDYN | | | | | |
|----------------------------|--|--------|--------|--------|--------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| Indipendenza finanziaria | Patrimonio netto / totale attivo | 44,01% | 31,56% | 23,15% | 18,34% |
| Patrimonio netto tangibile | (Patrimonio netto - immobilizzazioni immateriali) / Patrimonio netto | 99,96% | 99,86% | 99,49% | 98,92% |

Indici di struttura finanziaria:

| SOGAERDYN | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| Margine di struttura primario | PN/Attivo immobilizzato netto | 340,32% | 206,41% | 260,87% | 274,50% |
| Margine di struttura secondario | Fonti consolidate/Attivo immob.netto | 171,89% | 173,18% | 293,15% | 276,41% |
| Indice di disponibilità | Attivo circolante / passività a breve | 257,35 | 201,61% | 178,89% | 147,34% |
| Indice di liquidità | Attiv.circol.-magazz./Passiv.a breve | 257,35 | 201,61% | 178,89% | 147,34% |

Complessivamente i dati proposti dalla SOGAERDYN indicano un buono stato di salute dell'azienda a tutto il 2019.

Restano fermi i rischi a cui è esposta nel 2020 in conseguenza della pandemia in corso che ha ridotto a sei voli al giorno la sua attività.

SOGAER SECURITY:**Indici di redditività e produttività:**

| SOGAER Security | | | | | |
|-----------------|-----------------------------------|--------|---------|--------|-------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| ROE | Reddito netto/Patrimonio netto | 41,81% | -57,34% | 11,42% | 3,81% |
| ROI | Reddito operativo/Totale impieghi | 25,47% | 1,72% | 6,44% | 5,80% |
| EBITDA/Ricavi | EBITDA/Ricavi (A1 + A5) | 7,90% | 0,97% | 3,44% | 2,94% |
| ROS | Reddito operativo Netto / Vendite | 7,66% | -4,00% | 3,02% | 2,10% |

Indici di struttura patrimoniale:

| SOGAER Security | | | | | |
|----------------------------|--|--------|--------|--------|--------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| Indipendenza finanziaria | Patrimonio netto / totale attivo | 32,63% | 11,13% | 18,07% | 19,12% |
| Patrimonio netto tangibile | (Patrimonio netto - immobilizzazioni immateriali) / Patrimonio | 99,64% | 99,59% | 99,82% | 99,62% |

Indici di struttura finanziaria:

| SOGAER Security | | | | | |
|---------------------------------|---|----------|----------|---------|---------|
| Indice | Descrizione | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
| Margine di struttura primario | Patrimonio Netto / Attivo immobilizzato netto | 1386,90% | 727,39% | 886,35% | 838,03% |
| Margine di struttura secondario | Fonti consolidate / Attivo immobilizzato netto | 913,07% | 1525,93% | 715,15% | 695,45% |
| Indice di disponibilità | Attivo circolante / passività a breve | 210,56% | 148,95% | 143,67% | 146,93% |
| Indice di liquidità | Attivo circolante - magazzino / Passività a breve | 210,56% | 148,95% | 143,67% | 146,82% |

12. SO.G.AER. SPA - GLI INVESTIMENTI

Nel 2019 la Società ha effettuato investimenti per circa € 6,7 MLN, cui si sommano circa € 140.000 di lavori previsti nell'ambito dell'Accordo Tecnico.

Tra gli altri interventi di particolare interesse da segnalare si ricordano:

- Interventi di aumento di portanza del raccordo Kilo costati circa € 740K;
- Realizzazione di una nuova cabina elettrica nel sedime lato ovest per gestire l'approvvigionamento elettrico delle strutture ENAV. Il costo è stato pari a circa 170K. L'intervento precedentemente non previsto si è reso successivamente necessario a seguito delle decisioni del fornitore di energia di effettuare la consegna dell'energia dalla cabina posta dietro il parcheggio multipiano. Ciò ha reso necessario la realizzazione di un cavidotto e della cabina elettrica appena descritta.
- Altro intervento realizzato ma ad oggi non ancora concluso è relativo alla sistemazione delle terre nelle aree destinate a parco nella zona denominata Santa Caterina. L'investimento ad oggi realizzato è pari a circa € 550K.

13. INFORMAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate morti sul lavoro del personale.

Si segnala inoltre che non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale.

Nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti.

Nel corso dell'esercizio la SO.G.AER. ha adempiuto gli obblighi previsti in materia di formazione del personale in ordine alle normative sulla sicurezza e antincendio.

Si deve segnalare l'emergere di una tendenza ad un confronto conflittuale con l'azienda sullo specifico tema del rapporto tra inquadramento contrattuale e mansioni effettivamente svolte che, in alcuni casi, ha indotto il dipendente a ricorrere alla via giudiziaria.

Al momento risultano avviate tre cause sul tema, una delle quali volta ad accertare anche il danno da eventuale demansionamento.

Clima sociale, politico e sindacale

Al momento non si registrano situazioni degne di particolare nota.

14. QUALITA' E AMBIENTE

14.1 LA QUALITA'

La So.G.Aer. monitora più volte nel corso dell'anno il profilo quali-quantitativo dei servizi aeroportuali: ciò avviene, da un lato, mediante un idoneo numero di interviste a campione rivolte agli utenti aeroportuali al fine di misurare il livello di soddisfazione e, dall'altro, mediante la rilevazione dei tempi di erogazione dei servizi (check-in, controlli di sicurezza, riconsegna bagagli, ecc.).

Le indagini vengono svolte in conformità alle indicazioni contenute nelle Circolari Enac GEN06/2014 e GEN02A/2014 che stabiliscono i criteri metodologici standard per i gestori aeroportuali e le modalità di redazione della Carta dei Servizi.

Al fine di garantire l'imparzialità e la validità dei risultati, le indagini sulla qualità dei servizi aeroportuali sono affidate a una società specializzata in ricerche di customer satisfaction e in possesso di certificazione UNI EN ISO 9001 per le attività inerenti alla progettazione e all'erogazione dei servizi consulenziali connessi all'acquisizione e all'analisi dei dati finalizzati all'effettuazione di studi di mercato, analisi quantitative e qualitative, dei livelli di qualità del servizio, rilevazione della customer satisfaction e analisi del clima aziendale.

Sono state condotte quattro sessioni di indagine.

Per apprezzare il profilo qualitativo dei servizi erogati dalla SO.G.AER si può far riferimento **al CSI – Customer Satisfaction Index** che esprime sinteticamente il grado complessivo di soddisfazione dei passeggeri.

Il confronto tra l'esercizio appena concluso e quello precedente è rappresentato dalla tabella che segue:

| FATTORI QUALITA' | 2018 | 2019 | Delta |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|
| Sicurezza personale e patrimoniale | 97,9% | 97,9% | 0,0% |
| Regolarità e puntualità del servizio | 95,4% | 94,9% | -0,5% |
| Pulizia e comfort in aerostazione | 95,5% | 95,0% | -0,5% |
| Informazione alla clientela | 97,1% | 97,1% | 0,0% |
| Servizi di sportello/varco | 95,9% | 97,3% | 1,4% |
| Integrazione modale | 84,6% | 87,1% | 2,5% |

Dalla tabella emerge che quattro fattori della qualità hanno stabilmente raggiunto un valore di CSI superiore al 95% e un altro è assai prossimo alla soglia menzionata.

I risultati ottenuti rappresentano una concreta evidenza dell'impegno del gestore nel garantire un servizio conforme alle aspettative della clientela ed in linea con gli aeroporti nazionali dimensionalmente simili.

Si segnala che a partire dal mese di maggio i servizi di pulizia sono gestiti dalla nuova società incaricata di tale servizio.

14.2 L'AMBIENTE

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la società sia stata dichiarata colpevole in via definitiva.

Nel corso dell'esercizio alla nostra società non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

SOGAER effettua in modo sistematico il monitoraggio degli indicatori ambientali in accordo con il Piano Ambiente allegato al Contratto di Programma siglato con ENAC.

Per SOGAER il rispetto dell'ambiente è una priorità strategica e l'approccio sostenibile alla gestione delle attività aeroportuali è una modalità di lavoro che tende a essere sempre più interiorizzata e ha avviato il processo volontario per l'ottenimento del Sistema di Gestione Ambientale conforme alla UNI EN ISO 14001:2015 e del sistema di Gestione dell'energia UNI CEI EN ISO 50001

Ormai da anni, l'attenzione alle problematiche ambientali risulta particolarmente sentita dai cittadini a livello globale e sta aumentando la preoccupazione per gli effetti che l'inquinamento sta determinando.

L'Italia, seppur con qualche ritardo rispetto ad alcuni altri Stati Europei maggiormente virtuosi, sta compiendo notevoli sforzi in questa direzione.

SOGAER ha attuato interventi volti al miglioramento delle prestazioni ambientali operando sia l'efficientamento della rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico ed acustico sia agendo per la riduzione dei consumi idrici ed elettrici oltre che al rilascio di gas inquinanti in atmosfera.

In particolare:

Inquinamento atmosferico

Relativamente alle reti di monitoraggio atmosferico si ricorda che dal 2017 è attiva la centralina di monitoraggio dell'aria.

Per quanto attiene all'inquinamento atmosferico si segnala inoltre che sono già stati realizzati gli interventi di trattamento superficiale delle pavimentazioni air side con biossido di Titanio, in grado di abbattere le concentrazioni di inquinanti atmosferici trasmessi dai gas di scarico degli aeromobili, senza influire sull'aderenza pneumatico-pavimentazione (grip) e, quindi, sulla sicurezza e mantenendo inalterate le caratteristiche funzionali e fisico-meccaniche della pavimentazione (portanza e colore). Tale trattamento è in grado di agire soprattutto sui gas azotati (Nox) derivanti principalmente dai processi di combustione nei motori.

Si segnala, infine, che in data 31 luglio 2018 la Società ha ottenuto il rinnovo del certificato di accredito nell'ambito della Airport Carbon Accreditation, da parte di WSP – ACI Europe, conseguito per la prima volta nel 2016.

L'impegno di Sogaer per un approccio sostenibile nella gestione delle attività aeroportuali è riscontrabile dalla riduzione del valore delle emissioni di CO2 prodotte nell'ultimo quadriennio:

Dati riferiti al 2015 – 6.816 T di CO2

Dati riferiti al 2016 – 5.780 T di CO2

Dati riferiti al 2017 – 4.862 T di CO2

Dati riferiti al 2018 – 3.118 T di CO2

Riduzione in 4 anni 54.25%

Secondo quanto riportato sul sito ENAC i motori degli aeromobili con il loro funzionamento producono emissioni di ossido di azoto, monossido di carbonio, anidride carbonica, idrocarburi incombusti e altri fumi derivanti dalla combustione.

L'impatto ambientale, ad alta quota, è quello legato alla produzione di CO2 che come noto contribuisce al cosiddetto "effetto serra".

A bassa quota invece i maggiori responsabili dell'inquinamento sono gli ossidi di azoto, il cui effetto sull'ambiente si somma all'inquinamento acustico.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria nelle aree circostanti gli aeroporti, in Italia, i livelli di inquinamento atmosferico vengono monitorati dalle Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale (ARPA), le quali tengono sotto osservazione la qualità dell'aria verificando che i livelli di inquinamento si mantengano entro i limiti di legge.

Una nota della "Commissione difende il diritto degli europei a respirare aria pulita".

Un importante indicatore di superamento dei limiti di inquinamento atmosferico ammessi è costituito dai livelli di PM 10. A livello comunitario è previsto un nuovo approccio per il PM10 e nuove procedure per il NO2.

Tale procedura dovrebbe riguardare anche gli aeroporti e/o i sistemi infrastrutturali integrati piste-sedim-viabilità esterna.

Negli ultimi tre anni, secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente le emissioni di gas serra di auto, camion e aerei sono ulteriormente cresciute.

Il settore dei trasporti ad oggi rimane una significativa fonte di inquinamento atmosferico, specialmente di particolato (PM) e di ossido di azoto, oltre che una delle principali fonti di inquinamento acustico. Una delle soluzioni possibili per fronteggiare questi problemi è un maggiore ricorso alla mobilità elettrica, alimentata da fonti rinnovabili.

Per i settori del trasporto aereo e marittimo si prevede un aumento delle emissioni di gas serra e inquinanti ambientali, come anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NO_x) e ossidi di zolfo (SO_x), nonché dell'inquinamento acustico. Le emissioni di anidride carbonica prodotte da i settori del trasporto aereo e marittimo costituiscono attualmente il 5 % delle emissioni globali e, secondo uno studio del Parlamento europeo, il trasporto aereo e quello marittimo in assenza di interventi significativi, produrranno rispettivamente il 22 % e il 17 % delle emissioni globali di CO₂ nel 2050.

Impatto idrico

Viene costantemente monitorato il corretto funzionamento degli impianti di depurazione delle acque al fine di consentire lo scarico degli effluenti sui corpi ricettori in osservanza delle norme in vigore e delle autorizzazioni allo scarico rilasciate dalla Città Metropolitana di Cagliari, per entrambi i depuratori da noi gestiti:

- depuratore a servizio del Terminal e attività aeroportuali;
- depuratore a servizio delle rete fognaria ex area AMI (Sedime aeroportuale lato ovest).

Quota parte delle acque depurate dal depuratore a servizio del Terminal, sono riutilizzati nel sistema di abbattimento del calore dei fumi in uscita dell'inceneritore aeroportuale.

La continua e attenta gestione degli impianti ha consentito sino ad oggi elevati rendimenti depurativi

La Società di Gestione inoltre sta perseguendo la riduzione consumi idrici. A tal fine in tutti i servizi igienici dell'aerostazione sono presenti sistemi di erogazione a flusso controllato.

Inoltre è stato realizzato l'impianto di subirrigazione delle aree verdi. Questo intervento consente la riduzione dei consumi idrici per l'irrigazione grazie all'utilizzo di una tecnologia di irrigazione denominata ad ali gocciolanti.

Inquinamento acustico

La rete di monitoraggio del rumore aeroportuale è costituita da n° 4 centraline fisse più una mobile che negli ultimi anni sono state oggetto di un intervento di rewamping teso sia all'aggiornamento del software che al miglioramento tecnologico. Attualmente le centraline fisse sono alimentate con pannelli fotovoltaici in grado di garantire la continuità delle rilevazioni anche in occasione di black-out o mal funzionamento della rete di alimentazione elettrica.

In particolare, le 4 centraline fonometriche fisse sono alimentate con pannelli fotovoltaici, di cui una interna al sedime e le restanti nel territorio circostante, ha permesso la verifica e il controllo dell'impronta acustica sull'intorno aeroportuale.

Relativamente a tale rete di monitoraggio, si segnala la presenza in aerostazione di un totem posizionato nella galleria commerciale in aerostazione, che fornisce costantemente i dati relativi al rumore aeroportuale con evidenza delle singole centraline, fornendo inoltre informazione sui movimenti degli aeromobili in arrivo e partenza

L'elaborazione dei dati mostra il rispetto dei limiti assegnati per le aree ad oggi indicate sulla mappatura acustica.

Periodicamente viene redatta una relazione tecnica di valutazione della rumorosità prodotta e trasmessa a ENAC per la convocazione della Commissione Aeroportuale ex DM 31/10/97 per la valutazione delle eventuali misure di mitigazione.

Energy Management:

Per quanto riguarda invece gli interventi volti al risparmio energetico, oltre al progressivo passaggio agli impianti di illuminazione con tecnologie a led, è stato predisposto sulla copertura del parcheggio multipiano, l'impalcato per il posizionamento dell'impianto fotovoltaico. Ciò consentirà da un lato una riduzione della

voce relativa alla forza motrice nel conto economico della SOGAER e dall'altro fornirà un contributo alla riduzione delle emissioni di gas serra in atmosfera.

Per quanto riguarda le tecnologie a led, esse interesseranno prossimamente gli apparati AVL della pista, dopo aver riguardato precedentemente gli impianti di illuminazione dell'aerostazione, del parcheggio multipiano e delle torri faro di illuminazione air side.

Si sta inoltre procedendo, ove possibile, al rinnovo del parco automezzi con l'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrici e a tal fine sono state predisposte in aeroporto alcune colonnine necessarie alla ricarica degli accumulatori che grazie alla realizzazione dell'impianto fotovoltaico verranno in futuro alimentate da una fonte energetica maggiormente ecologica.

Mobilità veicolare

Per quanto attiene la mobilità veicolare, grazie all'accordo raggiunto con una società leader nella gestione del servizio Car Sharing dall'estate 2019, due piazzole di sosta sono state poste a disposizione dei cittadini e passeggeri che hanno utilizzato l'auto condivisa "free floating" presente nella zona arrivi del principale aeroporto sardo.

Accordi con la città Metropolitana di Cagliari prevedono l'incremento esponenziale di questo servizio, mostrando, in questo modo, l'attenzione dello scalo per la mobilità sostenibile e il sistema di connessione con tutti gli altri mezzi di trasporto pubblico condivisi come treni, bus, taxi.

Inoltre la società di gestione sta progressivamente sostituendo la propria flotta di auto con mezzi full electric. In particolare il prossimo intervento interesserà l'acquisizione di due nuovi ambulift a trazione esclusivamente elettrica.

Raccolta differenziata

Oltre l'installazione di mezzi di compattamento e separazione della plastica nelle aree del Terminal con maggior traffico passeggeri, sono stati attivati una serie di processi volti all'incremento della raccolta differenziata tramite rimodulazione dei contratti con la società del servizio di pulizie aeroportuali e accordi con il Comune di Elmas e con la ditta che svolge il servizio di raccolta cittadino per una maggior performance del servizio svolto che ha contribuito a raggiungere come dato medio il valore di circa l'80% di raccolta differenziata.

Concludendo è possibile dichiarare che l'attenzione alla qualità e all'ambiente e le iniziative positive intraprese dalla Società hanno un importante impatto, non solo da un punto di vista di dovere civico, ma è altresì elemento rilevante ai fini della definizione dei livelli tariffari autorizzati.

15. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Riferendosi all'ambito della sicurezza aeroportuale, col termine SAFETY si fa riferimento alla sicurezza dal punto di vista della progettazione, della costruzione, della manutenzione e dell'esercizio degli aeromobili, degli aeroporti ma anche alla valutazione dell'idoneità degli operatori aerei, del personale di volo, del personale tecnico e del personale addetto alla manutenzione.

Sogaer pone la sicurezza delle operazioni airside (safety) alla base delle proprie attività di gestione dell'Aeroporto di Cagliari-Elmas, e si è quindi dotata di una apposita struttura - il Safety Management -, la cui attività è volta alla gestione dei possibili rischi associati alle operazioni airside con il fine di prevenire inconvenienti ed incidenti aeronautici. Tale struttura gestisce il Safety Management System (SMS), ovvero un "sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate valutando, al contempo, l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni", così come definito da ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile).

Sogaer ha avviato un processo di implementazione del proprio Safety Management System sulla base dei requisiti stabiliti dall'Enac, e dall'EASA ai fini della certificazione dell'Aeroporto. Nel settembre 2017 ha ottenuto il Certificato di Aeroporto in conformità al Regolamento (CE) n°216/2008 e al Regolamento UE 139/2014.

In forza di tale risultato, Sogaer nel 2018 ha implementato il Safety Management System con riferimento all'insieme di tutte le attività aeroportuali, l'adozione da parte della So.G.Aer S.p.A. e degli altri soggetti aeroportuali di un programma d'identificazione degli Hazards (Hazard Identification), ovvero di quelle condizioni, eventi o circostanze che possono produrre o contribuire al verificarsi di un evento indesiderato o imprevisto.

Il servizio ha operato per garantire il proseguo delle operazioni in sicurezza sull'aeroporto di Cagliari-Elmas durante l'esecuzione dei lavori nelle infrastrutture di volo. Sono state condotte delle analisi (Safety Assessment) in accordo con gli stakeholders per la determinazione della severità e della probabilità/likelihood del rischio connesso agli hazard identificati per i vari interventi e individuate le misure di mitigazione da adottare per eliminare o ridurre l'entità del rischio entro il più basso livello ragionevolmente praticabile (ALARP) e cioè, qualsiasi ulteriore riduzione del rischio è impraticabile o è pesantemente superato dal costo (ICAO -SMS MANUAL).

E' stata inoltre svolta un'intensa attività per la gestione dei cambiamenti organizzativi, procedurali e infrastrutturali che sono occorsi nell'anno. Tale processo è consistito in un approccio formale e sistematico che è stato finalizzato a identificare gli impatti prodotti dal cambiamento per l'individuazione delle azioni da svolgere per assicurare il livello di safety che in qualità di Gestore Aeroportuale ci siamo assunti (ALARP).

Le misure di mitigazione individuate nei Safety assessment e nella gestione dei cambiamenti sono state oggetto di monitoraggio per la valutazione della loro efficacia e per la definizione ed attuazione eventuali ulteriori azioni mitigative.

Periodicamente, con frequenza indicativamente annuale o comunque quando sono in atto variazioni significative nello scenario aeroportuale, il Safety Manager in collaborazione con il Safety Review Board, effettua un riesame del processo di Risk Assessment, tenendo in considerazione le evidenze scaturite dall'ultima revisione, incluse le risultanze degli audit interni, dei safety report e delle variazioni di contesto, al fine di valutare l'impatto di tali variazioni sul Safety Management System.

16. LA SECURITY AEROPORTUALE

Il tema della Sicurezza aeroportuale è salito all'attenzione dei media dopo i fatti dell'11 settembre 2001.

A partire da quel momento niente è stato più come prima sotto numerosi aspetti e tra essi certamente in ambito security. Da quel momento infatti si è reso necessario garantire misure di prevenzione e controllo severissime, strutturate su standard internazionali e abbinata ad una continua attività di monitoraggio sull'intera organizzazione del trasporto aereo. Con l'emanazione del Reg. (UE) 1998/2015, al fine di proteggere persone e beni dell'Unione Europea, sono state stabilite disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile. In Ogni Stato membro dell'UE deve esistere un'autorità unica che si occupi del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme di sicurezza all'interno del settore della sicurezza aerea. In Italia è l'ENAC l'ente che è stato designato per il coordinamento e il monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza, assicurando, inoltre, la redazione, l'attuazione e l'aggiornamento del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile e del Programma Nazionale (PNS) per il controllo di Qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

Quello della sicurezza aeroportuale è un concetto in rapida evoluzione ed oggetto di revisioni e modifiche a causa di eventi che, anno dopo anno, hanno determinato che si alzasse il livello di attenzione per rendere un aeroporto "sempre più sicuro".

Dal 1970 ad oggi, l'I.C.A.O. (ovvero l'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile) elabora ed aggiorna continuamente un manuale per la salvaguardia dell'aviazione civile.

A Bruxelles ha invece sede l'ECAC (European Civil Aviation Conference). Quest'ultimo è un organismo intergovernativo che si occupa di garantire un trasporto aereo sicuro promuovendo l'efficienza in materia di sicurezza e perseguendo l'armonizzazione delle politiche sull'aviazione civile degli Stati membri.

Come noto col termine security ci si riferisce al complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti del sistema dell'aviazione in generale.

Sulla base del Regolamento (UE) n. 300/2008 e del Regolamento (UE) n. 1998/2015, ogni Gestore Aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un Programma di Sicurezza Aeroportuale (PSA), attraverso il quale descrive l'organizzazione, i metodi e le procedure da porre in essere, dettaglia le misure di

sicurezza applicate in aeroporto e definisce con chiarezza le responsabilità di coloro che devono attuarle, al fine di garantire la sicurezza dell'infrastruttura e delle operazioni di trasporto aereo.

Con riferimento alla Sec 08(Enac), il Security Manager, è la persona cui viene affidata la responsabilità generale a livello aeroportuale per garantire che il PSA e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative vigenti.

Il Security Manager dipende dall'Accountable Manager.

L'importanza intrinseca della security determina la conseguente importanza della formazione del personale.

Oltre all'obbligatorietà dei corsi di formazione, ne sono previsti i contenuti e le tempistiche.

Attualmente gli elementi maggiormente significativi per quanto attiene la Security Aeroportuale riguardano:

- il piano di adeguamento degli apparati radiogeni alle nuove normative europee (EDS Standard 3) che prevedono quale termine ultimo per l'entrata in servizio il 1° settembre 2020, salvo la possibilità di veder accordata una proroga al termine di entrata in funzione dei nuovi apparati. Tale proroga, entro il termine ultimo previsto normativamente al 1° settembre 2022, può essere concessa dall'autorità competente solo al ricorrere di specifici requisiti. Nel momento in cui viene redatto il presente documento, all'aeroporto di Cagliari è stata concessa una proroga nei termini massimi di completamento del passaggio allo standard 3 fino al 1° marzo 2021.
- Il costo per l'acquisizione di due apparati è pari a € 1.4Mln cui si aggiungono i costi annuali di manutenzione.
Il piano SOGAER prevede l'attivazione di due apparati e l'opzione per un eventuale terzo apparato. L'affidamento del contratto è già stato effettuato e si prevede che la consegna degli apparati avverrà nel mese di aprile.
- E' tuttavia necessario segnalare che ciò fa parte di un più ampio intervento che prevede l'ampliamento dell'area BHS (Baggage Handling System) del quale si è già precedentemente parlato. Tale ampliamento si rende indispensabile anche a prescindere dal progetto di adeguamento degli apparati radiogeni, in quanto l'area di movimentazione dei bagagli in partenza, con l'incremento del traffico non risulta più adeguatamente dimensionata rispetto ai volumi e ai tempi previsti per il turn around dei vettori più dinamici. L'intervento prevede l'ampliamento dei locali mediante allargamento delle aree dell'aerostazione poste a quota 0 e l'ampliamento dei sistemi di nastri di trasporto bagagli su cui verranno montati i nuovi radiogeni.
L'intervento al fabbricato e agli impianti di trattamento bagagli è stimato in un valore compreso tra 5 e 6 milioni di euro. L'ampliamento dell'aerostazione porterà ad estenderla verso la palazzina uffici SOGAER (Polifunzionale) che in futuro potrà essere totalmente inglobata nell'aerostazione di A.C. con conseguente esigenza di rilocalizzazione dell'aerostazione di A.G.
- Dallo scorso agosto nella zona filtri di sicurezza l'azienda per l'espletamento dei controlli di sicurezza, si avvale di 2 cosiddetti facilitatori per arrivi e partenze internazionali nel rispetto delle prescrizioni legate all'utilizzo degli apparati e-gates per il controllo del passaporto elettronico;
- Nel mese di Ottobre 2019 SO.G.AER. ha selezionato una Società specializzata in grado di svolgere una attività di Vulnerability Assessment e Penetration Test. Ciò al fine di creare i presupposti per l'adeguamento agli obblighi di compliance previsti dall'organismo di vigilanza NIS (Network and Information Security);
- La Società di Gestione per il monitoraggio dei tempi di attesa ai filtri di sicurezza, si avvale del sistema Xovis acquisito nel 2018 e che sta consentendo di monitorare in modo puntuale i tempi di attesa dei passeggeri consentendo di monitorare i parametri di qualità attraverso report giornalieri/settimanali e mensili nel rispetto di quanto previsto dalla Carta dei Servizi Enac.
- Si ricorda infine l'attività svolta dagli uffici Tesseramento e Oggetti Smarriti.
In particolare ha predisposto nel 2019 5.052 tessere, mentre l'ufficio Oggetti Smarriti ha gestito 3.314 pratiche per oggetti rinvenuti nel nostro aeroporto.

17. QUADRO NORMATIVO

La Regolazione Tariffaria 2020 – 2023:

Il 3 febbraio 2019 a seguito delibera ART ha preso avvio la procedura di consultazione per la revisione dei livelli tariffari per il periodo 2020-2023

Come da normativa il tempo limite previsto in condizioni normali per la fine della consultazione prevede 80 giorni dall'avvia della consultazione.

Pertanto in condizioni normali la consultazione avrebbe dovuto concludersi in data 23 aprile 2020.

La prima audizione ha avuto luogo in data 13 marzo 2020, in piena emergenza sanitaria.

Al termine dell'audizione non si è reso possibile raggiungere un'intesa con gli utenti.

A seguito del negativo esito della 1° audizione SOGAER auspicando il rilascio da parte dell'ART e del Governo di chiarimenti istituzionali su come affrontare la situazione si è avvalsa di quanto previsto dal punto 3.4.3 del Modello tariffario 2 e ha pertanto richiesto la sospensione della procedura. Ciò ha spostato la data ultima per la chiusura della procedura al 15 giugno 2020.

Qualora nel corso della seconda audizione venisse raggiunta un'intesa, entro 60gg entrerebbero in vigore le nuove tariffe. Qualora invece l'intesa non venisse raggiunta, si innesca la procedura di risoluzione della controversia qualora pervenissero ad ART ricorsi ritenuti ammissibili.

In tal caso l'Autority, entro 4 mesi (prorogabili di ulteriori 2), assume la decisione definitiva stabilendo la data di decorrenza dei nuovi livelli tariffari che entreranno in vigore dopo la comunicazione agli utenti e alle biglietterie IATA.

Attualmente ART ha dato corso alla procedura di revisione dei modelli tariffari aeroportuali. Tale procedura è tuttora in corso ma si stima che entreranno in vigore a breve i modelli tariffari che prevedono il criterio cosiddetto dell'Hibryd till.

Regolamento 139/2014:

Nel corso del 2017 l'ENAC ha emanato le nuove linee guida per il Regolamento UE 139/2014, contenenti elementi di dettaglio di tipo interpretativo e/o procedurale finalizzati a standardizzare sul territorio nazionale, ai sensi della nuova normativa comunitaria, i processi di certificazione/conversione degli aeroporti italiani.

L'Aeroporto di Cagliari ha attualmente ricevuto la certificazione. Il certificato è stato consegnato il 14 settembre 2017 a SOGAER dal direttore centrale dell'ENAC. La certificazione europea riguarda sia la conformità delle infrastrutture aeroportuali alle normative aeronautiche comunitarie, che l'organizzazione dei settori aziendali preposti al mantenimento delle condizioni di safety in tutte le attività e operazioni aeroportuali.

Privacy Compliance

Come noto il 25 maggio 2018 è entrato in vigore il nuovo regolamento privacy, il GDPR che ha sostituito il Codice precedentemente in vigore. Il Consiglio dei Ministri del 21 marzo 2018 ha approvato il decreto legislativo di attuazione della direttiva europea sul GDPR. Pertanto a partire dall'entrata in vigore del nuovo regolamento è stata abolita la precedente normativa.

SO.G.AER. si è attivata per conseguire i necessari adeguamenti organizzativi e dei processi al fine di adeguarsi a quanto previsto dal Regolamento Europeo 679/2016.

La società ha nominato un DPO (Data Protection Officer).

Contratto di Programma

La SO.G.AER. è gestore totale dell'aeroporto di Cagliari Elmas in base alla Concessione per la gestione Totale per una durata quarantennale decorrente dal 13 aprile 2007.

In data 20 luglio 2014 con un ritardo di oltre 2 anni è entrato in vigore il 1° Contratto di Programma che avrebbe dovuto regolare il quadriennio 2012 – 2015.

Nel corso del 2015 SO.G.AER. dopo solo pochi mesi di operatività del precedente Contratto, ha avviato la procedura per la stipula del 2° Contratto di Programma per il quadriennio 2016 – 2019. L'iter si è concluso con la firma del Contratto avvenuta in data 15 maggio 2017.

In data 15 marzo 2018 l'ENAC ha pubblicato sul proprio sito web la deliberazione n. 4/2018 approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente nella seduta del 25 gennaio 2018, con cui viene adottato il nuovo schema-tipo di Contratto di Programma.

Attualmente la SOGAER ha in corso la procedura di revisione dei livelli tariffari applicati. Qualora la

procedura non si chiudesse nei tempi previsti vi sarebbe il rischio di dover rielaborare interamente il modello applicando i nuovi modelli tariffari.

DL 148/2017

In data 16 ottobre 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il testo del Decreto Legge n. 148 recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili". Tra le altre cose è stato ridefinito l'ambito di applicazione dello split payment (art. 17 – ter DPR 633/72) coinvolgendo tutte le società controllate dalla Pubblica Amministrazione.

L'art. 3 del decreto in questione, relativamente alle operazioni per le quali è emessa fattura a partire dal 1 gennaio 2018, prevede che lo split payment si applichi anche alle società partecipate, per una percentuale complessiva del capitale non inferiore al 70%.

Sogaer e le sue controllate rientrano tra i soggetti tenuti ad applicare le disposizioni vigenti in materia di "split payment" a partire dal 1 gennaio 2018.

Alitalia in Amministrazione Straordinaria

Con sentenza dell'11 maggio 2017 il Tribunale di Civitavecchia ha dichiarato Alitalia in Amministrazione straordinaria e fissato i termini per la presentazione delle domande di insinuazione allo stato passivo. I Commissari straordinari di Alitalia, ricevuta l'autorizzazione dal ministero dello Sviluppo Economico, in data 17 maggio 2017 hanno pubblicato il 'Bando per la raccolta di manifestazioni di interesse' non vincolanti, in conformità con quanto previsto dal decreto legge numero 55, del 2 maggio 2017, volto all'avvio della prima fase della procedura di Amministrazione Straordinaria.

Ad oggi le proposte pervenute in merito alla cessione degli assets della compagnia, a giudizio del commissario non sono state giudicate rispondenti ai requisiti previsti nel disciplinare di gara. Pertanto ad oggi la conclusione del riassetto della compagnia pare ancora lontano.

Al fine di consentire la prosecuzione del servizio il Consiglio dei Ministri ha disposto l'erogazione di un finanziamento di 900 milioni. *Il prestito è destinato alle indilazionabili esigenze gestionali di Alitalia e delle altre società del gruppo sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria.*"

In data 14 gennaio 2020 l'Aula della Camera ha approvato la concessione ad Alitalia di un ulteriore prestito-ponte da 400 milioni ad Alitalia e la modifica del programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali.

In merito a tale prestito ponte la UE ha aperto un'indagine sugli aiuti per il sospetto che si possa trattare di un aiuto di Stato non compatibile con le norme comunitarie.

Si evidenzia che l'art. 37 del cd. Decreto Crescita n. 34/19, dispone la creazione di una Newco nella quale andranno a confluire gli assets del vettore.

Nel recente decreto Coronavirus sono stati stanziati fondi pari a 500MLN a favore della Newco Alitalia.

L'efficacia è subordinata all'approvazione della UE.

Il decreto indica inoltre che "in considerazione della situazione determinata sulle attività di Alitalia (...) è autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal ministero dell'Economia ovvero da una società a prevalente partecipazione pubblica".

La società sarà costituita con decreti del ministro dell'Economia, che ne fisserà il capitale e nominerà i vertici.

La SOGAER monitora con attenzione l'andamento della procedura.

Novità civilistiche e fiscali

La legge di Bilancio per l'anno 2020 (Legge 27 dicembre 2019, n.160) ha introdotto un incremento di aliquota IRES per le società di gestione aeroportuale a valere per gli anni 2019 -2021.

L'incremento è stato del 3,5% e determinerà una riduzione della capacità di autofinanziamento delle aziende.

Per l'anno 2020 sono state previste numerose variazioni alle tempistiche di presentazione di alcune dichiarazioni fiscali che avranno l'effetto di ritardare la possibilità di utilizzare in compensazione alcuni crediti d'imposta maturati con effetti negativi sulla liquidità delle aziende.

Tra le altre modifiche introdotte a partire dal 2020 si ricordano per le presentazioni di modelli F24 contenenti compensazioni, l'obbligo di utilizzare i soli canali telematici dell'Agenzia delle Entrate.

Altra nuova norma introdotta a partire dal 2020 che comporta numerose complicazioni gestionali con aggravii di costi è quella relativa a ritenute e compensazioni in appalti e subappalti ed estensione del regime del reverse charge per il contrasto dell'illecita somministrazione di manodopera.

Tra le novità di rilievo che interessa le aziende si ricorda inoltre che nel 2020 alcuni aspetti previsti dal nuovo codice della crisi d'impresa avrebbero dovuto entrare pienamente in vigore. L'art. 5 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 (decreto Liquidità) ha differito al 1° settembre 2021 l'entrata in vigore di tale nuova normativa.

18. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 3 numero 1 si segnala che la società non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

19. RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSORELLE

Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllate, riconducibili a servizi svolti nell'ambito dell'attività aeroportuale, e i corrispettivi sono stati definiti a normali condizioni di mercato.

I prospetti riportati di seguito sintetizzano le operazioni intercorse tra la SO.G.AER. e le Società controllate nel 2019:

| INTERCOMPANY COSTI/RICAVI COMPLESSIVI | | | | |
|---------------------------------------|-----------|---------------------------|----------------|----------------|
| | | COSTI | | |
| | | SO.G.AER. | SECURITY | SOGAERDYN |
| RICAVI | SO.G.AER. | € 7.365.062,17 | € 150.555,11 | € 293.460,22 |
| | SECURITY | € 7.365.062,17 | € - | € 3.368,22 |
| | SOGAERDYN | € 2.109.350,09 | € - | € - |

| TOTALE INTERCOMPANY CREDITI/DEBITI | | | | |
|------------------------------------|-----------|---------------------------|----------------|----------------|
| | | DEBITI | | |
| | | SO.G.AER. | SECURITY | SOGAERDYN |
| CREDITI | SO.G.AER. | € 1.654.850,96 | € 76.604,81 | € 94.878,50 |
| | SECURITY | € 1.654.850,96 | € - | € 442,62 |
| | SOGAERDYN | € 584.583,21 | € - | € - |

Le transazioni effettuate con le controllate afferiscono principalmente ai servizi di sicurezza resi dalla controllata Sogaer Security, mentre per quanto riguarda la controllata Sogaerdyn si riconducono principalmente alla gestione del PRM, gestione del pronto soccorso (guida ambulanze), Piano di Emergenza Aeroportuale, presidio h24 e ai servizi di handling.

Entrambe le controllate hanno, inoltre, contratti di subconcessione spazi le cui tariffe, come noto, sono regolamentate e pertanto uguali per ogni operatore aeroportuale.

I crediti verso le controllate includono, inoltre, il credito per IRES da consolidato fiscale.

Tutte le transazioni sono adeguatamente supportate da appositi contratti.

Si evidenzia che la Società esercita attività di Direzione e Coordinamento verso le altre Società del Gruppo. Inoltre si segnala che la controllata SOGAER Security è soggetta a controllo analogo da parte della capogruppo SO.G.AER.

20. AZIONI PROPRIE E AZIONI DI SOCIETA' CONTROLLANTI

Si dà atto che la società non possiede, in modo diretto o indiretto, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, azioni proprie anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

21. INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE AI SENSI DELL'ART. 2428, COMMA 3, AL PUNTO 6-BIS, DEL CODICE CIVILE

Si forniscono di seguito le informazioni richieste dall'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del codice civile.

In merito a ciò si segnala che la società non si è avvalsa di strumenti finanziari il cui utilizzo risulti rilevante per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio.

Si rammenta che ai sensi dell'art. 2428 sopraindicato in presenza di uso da parte dell'azienda di strumenti finanziari che per tipologia e volumi possano determinare implicazioni sulla valutazione della situazione patrimoniale, finanziaria e del risultato economico dell'esercizio, si renderebbe necessario fornire adeguate informazioni circa l'esposizione della società ai seguenti rischi:

- **Rischio sui tassi di cambio:** la Società non evidenzia alcuna esposizione al rischio di cambio in quanto i flussi finanziari sono totalmente denominati in euro.
- **Rischio finanziario:** intendendo tale rischio quale rischio di variazione del valore degli strumenti finanziari. Si ribadisce che la società non si è avvalsa di strumenti finanziari e pertanto, allo stato attuale, il rischio non sussiste.

Altri elementi di rischio da considerare per una corretta valutazione di possibili effetti sulla situazione patrimoniale, finanziaria e sul risultato economico dell'esercizio sono i seguenti:

- **Rischio di tasso di interesse:** il rischio è originato da debiti finanziari a breve e a lungo termine. Questi ultimi, in particolare, si riferiscono a un mutuo acceso nel 2010 dell'importo iniziale di Euro 5 milioni estinto a marzo 2019. Inoltre a marzo 2018, è stato acceso un nuovo mutuo chirografario dell'importo di Euro 5 milioni. Tali debiti sono a tasso fisso. La Società non ha in essere strumenti di copertura contro il rischio di variazione dei tassi di interesse dei propri rapporti di indebitamento. Attualmente tuttavia l'andamento dei tassi d'interesse negli ultimi anni, unito al buon rating bancario di cui gode la società non fa ritenere come significativi i rischi relativi a tale categoria.

Da evidenziare che nell'ambito del rilevante piano di investimenti che attende la Società, lo stesso determinerà un intenso utilizzo di alcune linee di credito e il ricorso a nuove fonti di finanziamento o di aumento di mezzi propri ove possibile. Sarà pertanto indispensabile proseguire nell'attento monitoraggio dell'esposizione finanziaria e dei tassi di interesse e valutare l'utilizzo di alcuni strumenti disponibili per il contenimento del rischio che tuttavia si sottolinea si ritiene, al momento, assolutamente contenuto. Il piano d'investimenti dovrà seguire criteri di modularità il cui driver di riferimento dovrà essere la dinamica del traffico aereo e la capacità di recupero dell'investimento.

- **Rischio di liquidità:** tale elemento di rischio va analizzato con riferimento a due differenti aspetti della vita aziendale. Infatti, a incidere su tale aspetto sono da un lato gli aspetti inerenti i rilevanti impegni di sviluppo infrastrutturale, che derivano sia dagli ordinari cicli aziendali e dal piano d'investimento quadriennale collegato al Contratto di Programma, e dall'altro gli aspetti correlati alle tempistiche d'incasso nei confronti degli operatori aviation e non aviation che intrattengono rapporti con la società di gestione.

Relativamente agli aspetti connessi agli interventi infrastrutturali, la SOGAER esegue una attenta pianificazione che nel corso del tempo è stata in grado di consentire all'azienda di dotarsi dei mezzi

finanziari necessari. Le fonti finanziarie di debito vengono, nel corso del tempo, monitorate e rimodulate per adeguarle nelle tipologie e nei volumi alle mutate fasi di esecuzione.

Per quanto attiene ai rischi di liquidità che possono derivare dalle tempistiche d'incasso dei crediti è possibile premettere che l'eventuale maggiore difficoltà d'incasso nei confronti degli operatori e in particolare dei primari clienti determinerebbero quale conseguenza una maggiore esposizione al rischio di liquidità.

La società, ritenendo indispensabile migliorare la propria capacità d'incasso dei crediti, all'interno dell'area amministrativa ha posto in atto apposite procedure operative finalizzate al migliore controllo delle posizioni creditorie anche attraverso un sistema coordinato di verifiche incrociate con l'area legale e con l'area commerciale.

Relativamente al rischio di credito di seguito vengono dettagliati alcuni aspetti che sono all'attenzione della società:

- **Rischio di credito:** per quanto riguarda i crediti commerciali si segnala che in particolare al momento della redazione del bilancio, essi vengono esaminati in dettaglio operando, ove necessario rilevazioni a perdite su crediti o a fondo svalutazione crediti.

Il valore di presumibile realizzo dei crediti viene pertanto determinato sulla base di un'analisi analitica delle singole posizioni esaminando dettagliatamente l'anzianità del credito nonché la situazione del debitore.

La crisi generale che negli ultimi anni ha colpito l'economia mondiale e italiana in particolare ha avuto un impatto negativo sul settore aereo determinando un complessivo maggior rischio di settore relativamente ai rapporti in essere con tali operatori. Tale situazione tuttavia, sulla base delle informazioni disponibili, non ha raggiunto livelli di rischiosità tali da ritenere opportuno procedere a stanziamenti al fondo svalutazione crediti oltre quanto effettuato.

I rischi di credito e di liquidità risultano incrementati in misura notevole a causa dell'emergenza COVID-19. Ciò impone un controllo ancora più stringente di quanto venga normalmente attuato dall'azienda.

- **Rischio relativo al quadro normativo:** afferisce al rischio derivante da variazioni nella normativa nazionale o internazionale possano ridurre i vantaggi competitivi dell'impresa.

SO.G.AER. svolge la propria attività in qualità di concessionario per la gestione quarantennale dell'aeroporto di Cagliari – Elmas.

Il settore risulta fortemente normato sia a livello nazionale che internazionale. Eventuali mutamenti normativi oltre a poter influire sulle modalità di determinazione ed entità dei diritti/corrispettivi/canoni di concessione, possono anche determinare l'emergere di obblighi di adeguamenti infrastrutturali con conseguente esigenza di attuazione di nuovi fabbisogni finanziari e conseguenti influenze sia di tipo organizzativo- gestionale che economico-finanziario.

- **Rischi connessi alla concentrazione del fatturato: come emerge dati esposti al paragrafo 5.1,** l'82% dei ricavi della BU Avio sono concentrati tra 4 vettori, di cui i primi due detengono il 67%.

I due vettori sono rappresentati da Alitalia e Ryanair, che nel 2019 rappresentano rispettivamente il 34% e il 33% del fatturato aviation.

La Società è, pertanto, esposta al rischio relativo al venire meno dell'operatività di uno o di tutti e due i vettori presso l'Aeroporto cagliaritano.

A causa dell'alta incidenza dei volumi di traffico passeggeri rappresentati da tali due compagnie, l'aeroporto è esposto al rischio relativo alla contrazione dell'operatività da essi attuata. Sebbene l'andamento dei rapporti attualmente in essere tra la società di gestione e i due vettori non porti a ritenere che un tale rischio possa manifestarsi nel breve medio periodo, esso non può tuttavia essere escluso e pertanto la Società ha tra i suoi obiettivi quello di favorire una maggiore segmentazione del portafoglio clienti anche attraverso lo sviluppo di nuove rotte, soprattutto internazionali, affidate a nuove compagnie aeree. Inoltre è necessario considerare che Alitalia risulta tuttora in amministrazione straordinaria a causa della profonda crisi che sta attraversando.

Infine SO.G.AER. è esposta al rischio di riduzione della marginalità relativa ai ricavi della BU Avio in caso di incremento di traffico da parte di vettori che hanno aderito a policy di incentivazione finalizzate allo sviluppo del traffico passeggeri e delle rotte in particolar modo al fine di favorire la destagionalizzazione.

- **Rischi legati alla stagionalità dei ricavi:** a causa del fenomeno turistico la Società normalmente

attende ricavi e risultati operativi più elevati nel periodo estivo (maggio – settembre). Pertanto resta massima l'attenzione del management al fine di favorire lo sviluppo del traffico anche in altri periodi dell'anno al fine di migliorare la regolarità dei flussi finanziari.

- **Rischio legato all'attuazione del Piano degli interventi:** la Società effettua gli investimenti infrastrutturali sulla base del piano degli interventi approvato da ENAC. Eventuali ritardi non giustificati nell'effettuazione degli investimenti programmati potrebbero determinare effetti negativi sui livelli delle tariffe applicabili nonché eventuali ulteriori conseguenze definite in diversi articoli del contratto di programma siglato con ENAC.

Si rinvia tuttavia alle valutazioni già effettuate nel punto dedicato al rischio di liquidità che risulta fortemente collegato a scelte e tempistiche di attuazione del piano degli investimenti.

- **Rischio legato all'evoluzione della crisi sanitaria COVID-19:** tale evento essendosi manifestato in Italia successivamente al 31/12/2019 non impatta sulla valutazione delle attività e delle passività al 31/12/2019. Tuttavia esso ha determinato un importante impatto che necessita da parte dell'azienda di adeguate valutazioni e strategie in grado di preservare l'equilibrio economico dell'azienda e la capacità di affrontare e superare l'attuale stato di crisi che, come noto, ha colpito duramente la quasi totalità dei settori dell'economia nazionale e, tra questi, in modo assolutamente rilevante il mondo del trasporto aereo in tutte le sue componenti. Sono infatti state coinvolte sia le aziende di gestione aeroportuale che le compagnie aeree, le case produttrici di aeromobili e tutte le aziende legate alla produzione di componenti degli aeromobili e responsabili delle manutenzioni. Sugli strumenti adottati dalla società per fronteggiare la crisi sopraggiunta si rinvia a quanto già esposto nel paragrafo relativo al programma e strumenti di valutazione del rischio.
- **BREXIT:** il 31 gennaio 2020 il Regno Unito ha lasciato l'UE. Ciò ha dato avvio alla fase di transizione che si dovrebbe concludere il 31 dicembre 2020. Durante il periodo di transizione il Regno Unito e l'UE negozieranno le relazioni future. Attualmente e fino al termine del periodo transitorio il Regno Unito è soggetto al diritto Comunitario e ne fa parte anche sotto il profilo doganale e del mercato unico. La legge 41/2019, recante misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea, all'articolo 17ter (Disposizioni in materia di tariffe aeroportuali) ha previsto: *“ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020”*. L'accordo di recesso ratificato dal parlamento europeo ha previsto che la situazione resterà invariata fino al 31/12/2020. Si resta pertanto in attesa dei successivi accordi che regoleranno in modo stabile i rapporti tra UE e Regno Unito.
- **DL 148/2017 Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili.** L'art. 15-quinquies (Modifica all'articolo 703 del codice della navigazione) ha previsto quanto segue: *“Il quinto comma dell'articolo 703 del codice della navigazione è sostituito dai seguenti: <<Alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente il valore di subentro. Ove non diversamente stabilito nell'atto di concessione, tale valore, per gli immobili e gli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso sedime aeroportuale, realizzati dal concessionario uscente con proprie risorse, inseriti nel contratto di programma e approvati dall'ENAC, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dal concessionario uscente per l'annualità immediatamente precedente. Gli immobili e gli impianti fissi insistenti alla data del subentro sul sedime aeroportuale, realizzati dal concessionario uscente con proprie risorse e destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, restano di proprietà del demanio dello Stato, senza che sia dovuto alla società concessionaria alcun rimborso.*

Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salvo diversa e motivata determinazione dell'ENAC, in ordine al corretto svolgimento del servizio. In caso di subingresso nella concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza, il concessionario che subentra ha l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili, come indicato nei periodi precedenti riguardanti la scadenza naturale della concessione. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 1453 del codice civile.

La disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi ed indennizzi di cui al presente articolo non trova applicazione qualora meccanismi per la determinazione di valore di subentro, rimborsi e indennizzi siano già previsti nelle convenzioni di gestione aeroportuale vigenti, che restano in tal caso immutate >>”.

Nell'ambito dei rischi di fonte interna si segnala **il rischio di efficacia/efficienza dei processi**. E' il rischio che i processi aziendali non permettano di raggiungere gli obiettivi prefissati o comportino il sostenimento di costi più elevati rispetto a quelli sostenuti dalla concorrenza. Il management come già indicato è già intervenuto per apportare un miglioramento significativo alla struttura organizzativa della Società. Ciò contribuirà in modo decisivo a ridurre al minimo tali rischi.

Con tale finalità è in corso, tra gli altri, l'individuazione di un nuovo software ERP, di gestione integrata, al fine di automatizzare i processi aziendali, semplificare la gestione e renderla più efficiente.

Non si rilevano ulteriori rischi che non siano già stati trattati nella presente relazione.

22. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA D'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE - CONSEGUENZE COVID-19

Sulla base di tutti i principali studi effettuati nell'ultimo quadrimestre del 2019, per il 2020, relativamente all'Italia era prevista la conferma della sostanziale stagnazione dell'economia italiana che già aveva caratterizzato il 2019.

Secondo il centro studi Confindustria in uno scenario a “politiche invariate” qualora nel 2020 si fosse avverato l'aumento dell'IVA per mancata sterilizzazione delle clausole di salvaguardia, il PIL sarebbe rimasto fermo sia per il 2019 che per il 2020 mentre se come di fatto avvenuto l'incremento delle imposte indirette fosse stato evitato e finanziato interamente in deficit, il PIL sarebbe cresciuto del +0,4% nel 2020, ma il rapporto deficit/PIL avrebbe raggiunto una soglia prossima al 3% per cento, retroagendo sulla crescita salvo il caso, secondo Confindustria, che i risparmi acquisiti dal minor utilizzo di Quota 100 e Reddito di Cittadinanza fossero stati interamente destinati alla riduzione strutturale del deficit. Anche in assenza dell'emergenza COVID-19 per l'economia italiana, si prevedeva sostanzialmente crescita zero col rischio di recessione in caso di eventuali nuovi shock.

Nella relazione di gennaio 2020 la Banca d'Italia indicava che i rischi per l'economia globale risultavano al ribasso e che il commercio mondiale risultava nuovamente in espansione. Inoltre sembravano in via di attenuazione le dispute tariffarie fra Stati Uniti e Cina, ma le prospettive restavano incerte anche per l'aumento di tensioni geopolitiche.

Tuttavia, ogni precedente previsione è stata travolta dall'emergenza sanitaria COVID-19 che iniziata in Cina si è progressivamente estesa con incredibile rapidità e violenza su tutti i continenti.

In Italia il coronavirus ha iniziato a manifestarsi a metà febbraio 2020. Per tutti i paesi avanzati si è trattato di un evento inatteso e mai accaduto prima in una moderna economia.

Le prime stime indicano che l'impatto economico a livello mondiale sarà di enorme portata.

Alcune stime parlano di un calo del – 10% del PIL a livello mondiale, ma si tratta solo di stime in quanto ad oggi la crisi è ancora in piena evoluzione e si muove come un domino, con effetti a catena tra le nazioni coinvolte.

Non è impossibile che si arrivi anche ad un calo del – 20% o forse più, considerato che le modalità ad oggi percorribili per bloccare l'avanzata del virus determinano il blocco per 2 o 3 mesi di notevoli porzioni delle economie nazionali. Si tratta tuttavia di stime in piena evoluzione.

La crisi in Italia determinerà prevedibilmente gli effetti di maggior portata fino alla metà di maggio mentre negli Stati Uniti dovrebbe evidenziare le fasi di maggior criticità fino ai primi di giugno.

Si ritiene che i settori come il Turismo internazionale subiranno effetti per anni, in quanto aumenterà la paura di viaggiare.

Se ciò avvenisse, in Italia il settore turistico potrebbe subire un notevole calo con effetti dirompenti in termini di aumento delle aziende in crisi che pur in presenza di un importante intervento di supporto da parte dello Stato dovranno chiudere, perché lo Stato per intervenire dovrà indebitarsi per un centinaio di miliardi di euro pari a circa il 5% del PIL che serviranno a garantire danaro ai cassintegrati, ai propri dipendenti, alle pensioni.

Si consideri inoltre il mancato gettito per lo Stato che la crisi determinerà.

E' necessario ricordare che tutte le economie sono collegate e, pertanto, affinché si possa tornare a una situazione se non di normalità quantomeno di flussi economici riattivati, sarà necessario attendere che la crisi sanitaria venga superata anche dai nostri partner commerciali.

L'Italia che ha nel turismo una voce molto rilevante dell'economia, vede totalmente compromesso l'intero 2020 in quanto è possibile ipotizzare che i primi flussi di turismo straniero possano essere riavviati nel mese di ottobre.

Per quanto riguarda la Sardegna la cui componente turistica è legata in maniera prevalente ai mesi compresi tra aprile e settembre, ciò significherà la quasi totale cancellazione del turismo extra Italia, mentre sarà quasi totalmente compromessa anche la componente relativa al turismo nazionale che, tuttavia, si può prevedere che a partire dal mese di giugno e luglio in maniera più significativa tornerà a proporsi nella nostra regione.

Un recente studio pubblicato da "Cerved Rating Agency (CRA)" nel mese di marzo è emerso che nel caso in cui l'emergenza sanitaria COVID-19 non si arrestasse entro l'anno in corso, considerato che attualmente per controllarne l'espansione si stanno attuando misure che di fatto fermano l'economia, un'azienda su dieci potrebbe fallire.

CRA ipotizza due scenari dei quali uno definito "soft", e maggiormente probabile, e uno definito "hard", ma fortunatamente meno probabile. Lo scenario soft ipotizza la conclusione dell'emergenza in un arco temporale compreso tra 3 e 6 mesi mentre il modello hard ipotizza che la durata dell'emergenza possa durare tra 6 e 12 mesi andando a protrarsi fino al mese di dicembre. Il primo dei due scenari lascia spazio a una ripresa nel corso dell'anno con una diminuzione del giro d'affari per le imprese italiane, considerando il 2020 e il 2021, di 275MLD di euro e una probabilità di default media pari a circa il 6,8%. Qualora invece l'emergenza dovesse protrarsi fino a dicembre l'economia si troverebbe in quello che è stato denominato da CRA scenario hard che comporterebbe la completa chiusura delle frontiere dei mercati europei con una perdita per l'economia italiana di 469MLD nel 2020 e circa 172 nell'anno successivo.

Quanto sta avvenendo è stato definito *"il più importante shock per il sistema economico dal Dopoguerra"* e sta determinando già un significativo deficit nazionale e contribuirà a penalizzare ulteriormente aree e soggetti deboli del Paese.

Sulla base di tale studio la Sardegna è tra le regioni che in termini % potrebbero subire più pesantemente l'effetto della crisi.

Infatti, secondo le stime del Cerved Industry Forecast, nello scenario soft la Sardegna perderebbe quasi 3 miliardi di fatturato nel biennio 2020-21 (2,6 nel solo primo anno, -8,9%) rispetto alle tendenze di crescita precedenti all'epidemia, mentre nello scenario hard la contrazione del fatturato potrebbe raggiungere il valore di 7,6MLD dei quali oltre 6 il primo anno, -22,5%, anche a causa del crollo del turismo.

L'Agenzia Sarda per le Politiche Attive del Lavoro ha pubblicato il 16 marzo 2020 uno studio che analizza le conseguenze della crisi sanitaria COVID-19 sulla spesa turistica a livello regionale evidenziando che il rischio maggiore riguarderebbe il lavoro di buona parte dei 94mila sardi che nel 2019 hanno avuto un contratto nel comparto (alberghi, ristoranti, noleggio e servizi, trasporti, attività artistiche, commercio, attività professionali).

Lo studio indica che i posti a rischio sono stati stimati, a seconda della durata dell'epidemia, in un numero che varia tra i 9,4 mila e i 47 mila.

Prima dell'evento COVID-19 per il 2020 l'aeroporto di Cagliari aveva lavorato assiduamente al fine di realizzare una season IATA 2020 di elevato livello in linea con il lavoro portato avanti dall'azienda negli ultimi anni.

In sintesi per il 2020 erano previste nel momento di massimo traffico ben 78 destinazioni delle quali 56 internazionali e 22 nazionali con 19 paesi collegati e trenta compagnie aeree operanti su Cagliari.

Oltre all'Italia i Paesi con i quali avrebbe dovuto essere collegato l'aeroporto di Cagliari erano:

Francia, Germania, Spagna, Inghilterra, Svizzera, Polonia, Austria, Portogallo, Repubblica Ceca, Tunisia, Belgio, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Malta, Olanda, Russia ed Ungheria.

Le compagnie che nelle varie fasi dell'anno avrebbero dovuto operare erano:

Air Dolomiti, Alba Star, Austrian, Edelwiss, Jasmin Airways, Luxair, S7 Airlines, AirFrance, Alitalia, British Airways, Enterair, Jetairfly, People Viennaline, Travel Service, Air Italy, Aquiline International, Condor, Eurowings, KLM, Portugalia, Volotea, Airmalta, ASL Airlines France, Easyjet, Iberia Express, Lufthansa, Ryanair e Vueling.

23. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA AI SENSI DEL DECRETO LEGGE N. 185/2008

La società non si è avvalsa di norme di rivalutazione facoltativa dei beni d'impresa.

24. DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti, sulla base di quanto esposto in questa relazione, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio al 31/12/2019 così come presentato.

In merito al risultato d'esercizio, pari a un utile al netto delle imposte di Euro 5.029.867 l'Organo Amministrativo propone di:

- Accantonare a riserva legale il 5% ai sensi dell'art. 2430 c.c.;
- Accantonare il residuo a Riserva Straordinaria;

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Firmato Gavino Pinna



So.G.Aer. S.p.A.

Bilancio d'esercizio

al 31 dicembre 2019

(con relativa relazione della
società di revisione)

KPMG S.p.A.

19 maggio 2020



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Piazza Castelnuovo, 50
90141 PALERMO PA
Telefono +39 091 6111445
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

*Agli Azionisti della
So.G.Aer. S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della So.G.Aer. S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2019, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della So.G.Aer. S.p.A. al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla So.G.Aer. S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti – Informazioni comparative

Il bilancio d'esercizio della So.G.Aer. S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 12 giugno 2019, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della So.G.Aer. S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte

del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della



Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della So.G.Aer. S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della So.G.Aer. S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della So.G.Aer. S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della So.G.Aer. S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Palermo, 19 maggio 2020

KPMG S.p.A.

Giovanni Giuseppe Coci
Socio

SO.G.AER S.p.A.

SEDE IN ELMAS (CA) VIA DEI TRASVOLATORI C/O AEROPORTO " MARIO MAMELI

CAPITALE SOCIALE €. 13.000.000,00 I.V.-ISCRITTA AL N. 01960070926 R. I. DI CAGLIARI

CODICE FISCALE E PARTITA IVA 01960070926 - REA CA - 153121

Relazione del Collegio Sindacale al bilancio chiuso al 31.12.2019
(Redatta ai sensi dell'articolo 2429, comma 2, del Codice Civile)

Signori Azionisti,

la presente relazione, redatta ai sensi dell'articolo 2429, comma 2, del codice civile, illustra le attività di vigilanza svolte dal Collegio Sindacale della società SO.G.AER. S.p.A. nel corso dell'esercizio 2019, in coerenza con le disposizioni di legge e le norme di comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Tale relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società nei 15 giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

* * *

Il Collegio Sindacale, nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 24 luglio 2017, incaricato delle funzioni di vigilanza di cui all'articolo 2403 e seguenti del c.c., terminerà il proprio mandato con l'approvazione del bilancio al 31/12/2019.

Lo svolgimento dell'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-*bis* del c. c., è demandata alla società di Revisione KPMG S.P.A., il cui incarico di revisione legale è stato conferito, su proposta motivata dell'attuale Collegio Sindacale, dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 15/07/2019, fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2021.

* * *

A) Relazione sull'attività di vigilanza ai sensi dell'articolo 2429, comma 2, c.c.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge e dalle Norme di comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Attività di vigilanza ai sensi dell'articolo 2403 ss c.c.

Il Collegio Sindacale ha acquisito nel corso del mandato le informazioni relative alla tipologia dell'attività svolta e alla struttura organizzativa e contabile.

La “*pianificazione*” dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto agli elementi sopra citati - è stata attuata tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche della società.

L'Organo di controllo, nell'esercizio delle funzioni proprie effettuate ai sensi dell'articolo 2403 del codice civile, ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge ed in particolare:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto;
- ha ottenuto dagli Amministratori in via continuativa informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, ed ha ricevuto le informazioni attinenti l'andamento delle operazioni della capogruppo e delle sue controllate, con particolare riferimento a quelle di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale;
- ha vigilato sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione riprodotti nelle poste del progetto di bilancio che viene sottoposto all'Assemblea per l'approvazione. Nell'ambito dell'attività di vigilanza sulla adeguatezza e sul corretto funzionamento dell'assetto organizzativo della società, in relazione ai punti di attenzione rilevati dal Collegio e che sono stati prontamente portati a conoscenza dell'organo amministrativo, è stata rappresentata l'opportunità della definizione del processo di adeguamento dell'assetto organizzativo in corso, cui è stato dato impulso dai vertici aziendali in particolare

nell'ultimo scorcio dell'anno in esame, nonché per quanto attiene alla implementazione di talune procedure e dei flussi comunicativi.

Il Collegio ritiene utile evidenziare, altresì, che è in corso un lavoro di *assessment* sui dirigenti e quadri aziendali finalizzato ad individuare le competenze e le responsabilità connesse a ciascun ruolo nonché a effettuare un'analisi e una revisione delle politiche retributive aziendali.

Il Collegio, inoltre, fa presente che, in ragione della ben nota situazione epidemica, ha evidenziato la necessità che l'organo di controllo acquisisca una costante informativa sull'evolversi dell'andamento economico della gestione e sulla situazione finanziaria della società tenuto anche conto, al riguardo, dei rilevanti impegni di spesa assunti sul piano degli investimenti già approvato, la cui sostenibilità, alla luce dell'attuale situazione, va costantemente monitorata. A tal proposito, occorre evidenziare, altresì, che la società ha proceduto prudenzialmente ad effettuare una prima revisione degli investimenti inizialmente previsti per l'anno 2020.

Tutte le attività svolte ci consentono di fornirVi le seguenti informazioni:

- 1 Il Collegio nel corso dell'esercizio, ha incontrato l'ODV, nominato in data 28/02/2019, per il previsto scambio d'informazioni. Nel corso degli incontri non sono emerse specifiche criticità da dover rappresentare.

Il Collegio ha, inoltre, esaminato le relazioni informative dello stesso Organismo relative all'aggiornamento del Modello adottato ai sensi del D.Lgs. 231/2001, al suo funzionamento e all'osservanza dello stesso. Tale modello è stato oggetto di talune implementazioni e adeguamenti, l'ultimo dei quali è stato deliberato nel corrente anno.

All'Organismo di Vigilanza è stato affidato l'incarico di "Organismo Indipendente di Valutazione – OIV", ex articolo 1, comma 8-*bis*, della legge n.190/2012, precedentemente svolto da questo Collegio Sindacale.

- 2 Il Collegio ha incontrato la Società di Revisione KPMG S.p.A., nel rispetto di quanto previsto dall'art. 2409-*septies* del Codice Civile, per lo scambio d'informazioni ed al fine di vigilare sull'osservanza delle disposizioni di legge inerenti il processo di formazione del bilancio e della sua impostazione e struttura; da tale confronto non sono emerse criticità o punti di attenzione da dover segnalare.

- 3 Il Collegio ha avuto incontri sia con i Collegi Sindacali delle due società partecipate, sia con il Responsabile della privacy e, a tal riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.
- 4 Nel mese di ottobre 2019, a seguito delle dimissioni rassegnate dal Dott. Alberto Scanu, Amministratore Delegato, il Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle previsioni statutarie e del codice civile, ha proceduto, dapprima, ad attribuire al Dott. Gabor Pinna, Presidente del CdA, i poteri precedentemente ricoperti dal cessato Amministratore, in quanto il Presidente era già titolare di alcune deleghe e, in seguito, a nominare, ai sensi dell'articolo 2386 del C.c., con deliberazione approvata dal collegio sindacale, un nuovo Consigliere in persona del sig. Renato Branca, dirigente della società, la cui nomina è stata, poi, confermata dall'Assemblea dei soci, che si è tenuta il 10/02/2020. Successivamente, il CdA, in pari data, ha attribuito al neo Consigliere sig. Renato Branca la carica di Amministratore Delegato. Il nuovo Amministratore Delegato, ai sensi del comma 3 del predetto articolo 2386 del C.c., terminerà il proprio mandato unitamente all'intero Consiglio di Amministrazione, all'approvazione del presente bilancio.
- 5 Il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 31/01/2020, ha adottato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, per il triennio 2020 - 2022, di cui all'articolo 1, comma 8, della legge 6/11/2012, n. 190 tenendo presente le indicazioni della Determinazione Anac n. 1064 del 13/11/2019 denominata "Piano Nazionale Anticorruzione 2019". L'attuazione del piano risponde all'obiettivo del gruppo Sogaer di rafforzare i principi di legalità, di correttezza e di trasparenza, al fine di prevenire il rischio di corruzione e di promuovere il corretto funzionamento della struttura e tutelare il patrimonio reputazionale e la credibilità dell'azione del gruppo nei confronti di tutti i suoi interlocutori. Si evidenzia, inoltre, che la società, nel corso del 2019, ha nominato un nuovo Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza.

In relazione agli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni di cui al D.Lgs n. 33/2013, il Collegio - pur avendo apprezzato lo sforzo intrapreso dalla società, in particolare nel corso del 2019, per migliorare la qualità dei dati presenti nel sito aziendale denominato "Società Trasparente" - ritiene, tuttavia, che tale processo vada costantemente presidiato, al fine di assicurare la completezza, la chiarezza e l'aggiornamento delle informazioni oggetto di pubblicazione.

- 6 Nel corso dell'anno 2019 il Collegio si è riunito otto volte. Le riunioni del Collegio si sono tenute nel rispetto delle disposizioni previste dall'art. 2404 c.c.; di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.
- 7 Il Collegio ha partecipato a diciotto riunioni del Consiglio di Amministrazione, che si sono svolte nel corso dell'anno 2019. Si segnala che le riunioni si sono tenute nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento. Nel corso di tali riunioni l'organo di controllo ha formulato proprie richieste di chiarimenti e precisazioni che hanno trovato le opportune delucidazioni.
- 8 Il Collegio ha prestato la necessaria attenzione all'analisi delle aree di rischio relative alle diverse attività aziendali, ha vigilato che le azioni deliberate fossero, per quanto a conoscenza dello stesso Collegio, conformi alla legge ed allo statuto sociale e non risultassero imprudenti, in potenziale conflitto d'interesse, né in contrasto con le delibere assunte o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
- 9 Nel corso dell'esercizio 2019 e sino alla data odierna non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 del codice civile e non sono emersi fatti censurabili.
- 10 Il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali.

A2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio d'esercizio al 31/12/2019, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 30 Aprile 2020, che sarà sottoposto all'approvazione dell'Assemblea dei soci.

Il progetto di bilancio d'esercizio al 31/12/2019 risulta costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa ed è corredato dalla Relazione sulla Gestione, prevista dall'articolo 2428 del codice civile.

Il bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni del Codice Civile integrate e interpretate dai principi contabili nazionali emanati dall'OIC – Organismo Italiano di Contabilità.

È stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non vi sono osservazioni da fare.

Con riferimento ai suoi contenuti si rileva che la Relazione sulla Gestione illustra adeguatamente la situazione economica, patrimoniale e finanziaria, nonché l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio e fornisce dati significativi concernenti le Società rientranti nell'area di consolidamento, fornendo altresì indicazioni in merito ai principali rischi ed incertezze cui la Società è esposta.

Nella Relazione sulla Gestione, per dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 6, commi 2 e 4, del D.Lgs. n. 175/2016, è stata predisposta una apposita sezione dedicata alle informazioni sul Governo Societario, concernenti la valutazione del rischio di crisi aziendale.

Tali documenti sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società, corredati dalla presente relazione.

Il Bilancio al 31 dicembre 2019 si chiude con un risultato positivo di Euro 5.029.867=, dopo aver determinato imposte correnti, anticipate e differite per Euro 1.490.242=.

Lo Stato Patrimoniale si riassume nei seguenti valori:

| | | |
|--|-------------|------------------|
| Attività | Euro | 154.726.536 |
| Passività | Euro | 119.353.073 |
| PN (escluso il risultato dell'esercizio) | Euro | 30.343.596 |
| Utile dell'esercizio | Euro | 5.029.867 |

Il Conto Economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

| | | |
|--|-------------|------------------|
| Valore della produzione | Euro | 54.512.496 |
| Costi della produzione | Euro | 49.607.435 |
| Differenza | Euro | 4.905.061 |
| Proventi e oneri finanziari | Euro | -181.498 |
| Rettifiche di valore di attività finanziarie | Euro | 1.796.546 |
| Risultato prima delle imposte | Euro | 6.520.109 |
| Imposte sul reddito | Euro | 1.490.242 |
| Utile dell'esercizio | Euro | 5.029.867 |

Il Collegio, non essendo incaricato del controllo analitico di merito sul contenuto del Bilancio, ha vigilato sulla impostazione data al progetto di bilancio e sulla sua generale conformità alla legge per quanto riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non ha osservazioni da evidenziare nella presente relazione.

È stata verificata anche la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del collegio sindacale e, in proposito, non si hanno osservazioni da segnalare.

Nella Nota Integrativa sono state riportate le analisi delle prescritte voci di bilancio con le opportune informazioni di dettaglio.

Per quanto di conoscenza del Collegio, l'Organo Amministrativo, nella redazione del Bilancio, non ha derogato alle norme di legge, ai sensi dell'articolo 2423, comma 5, del C.c..

Nel bilancio al 31/12/2019 non sono stati iscritti né "costi di impianto ed ampliamento", né "costi di sviluppo", di cui all'articolo 2426, comma 1, punto 5), del codice civile.

Non risulta inoltre iscritto alcun valore di avviamento di cui all'articolo 2426, comma 1, punto 6), del codice civile.

Il Collegio segnala, infine, che l'Organo Amministrativo, sia nella Nota integrativa che nella Relazione sulla Gestione tra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ha illustrato la situazione che si è determinata a seguito della pandemia da Coronavirus, evidenziando le ripercussioni che tale evento ha avuto, fin dalla sua comparsa, sull'attività della Sogaer.

La Società di Revisione KPMG S.p.A. ha emesso in data 19 Maggio 2020 la sua relazione, ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs n. 39/2010, nella quale attesta *"A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della So.G.Aer. S.p.A. al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione."*

* * *

Bilancio Consolidato

La società ha predisposto il bilancio consolidato al 31/12/2019, concernente le risultanze del proprio bilancio e di quelle delle società partecipate:

- Sogaer Security S.p.A.
- Sogaerdyn S.p.A.

Il Collegio dà atto che le società partecipate sono dotate di proprio Collegio Sindacale e che l'attività di controllo contabile e di revisione legale dei conti viene esercitata dalla stessa società "KPMG S.p.a." che effettua la revisione della società SOGAER S.p.a..

La KPMG S.p.A. ha emesso in data 19 Maggio 2020 la sua relazione, ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs n. 39/2010, nella quale attesta *"A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo So.G.Aer. al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*.

Conclusioni

Il Collegio Sindacale esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2019 così come predisposto e approvato dal Consiglio di Amministrazione, concordando con la proposta dallo stesso formulata in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Roma, 19 maggio 2020

Il Collegio Sindacale

Firmato Dott. Giuseppe Farese _____

Firmato Dottor Andrea Dore _____

Firmato Dott.ssa Marinella Mascia _____

Firmato Dottor Mario Salaris _____

Firmato Dott.ssa Rita Manca _____