



Cagliari Airport
SOGAER



**BILANCIO
DI SOSTENIBILITÀ**
2024



Cagliari Airport
SOGAER

**BILANCIO
DI SOSTENIBILITÀ**
2024

SOMMARIO

LETTERA AGLI STAKEHOLDER	4
HIGHLIGHTS	6
01.	
IL GRUPPO SO.G.AER.	8
01.1. CONTESTO DI RIFERIMENTO	9
01.2. STRUTTURA SOCIETARIA	10
01.3. IL PERCORSO DI CAGLIARI AIRPORT	12
02.	
RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DEL GRUPPO	14
02.1. PERFORMANCE ECONOMICHE	15
02.2. VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO	17
03.	
ESRS 2 - INFORMAZIONI GENERALI	20
03.1. CRITERI PER LA REDAZIONE	21
03.2. GOVERNANCE	23
03.3. STRATEGIA	28
03.4. GESTIONE DEGLI IMPIANTI, DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ	41
04.	
INFORMAZIONI AMBIENTALI	44
04.1. ESRS E1 - CAMBIAMENTI CLIMATICI	45
04.2. ESRS E2 - INQUINAMENTO	56
04.3. ESRS E4 - BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI	59
04.4. ESRS E5 - USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE	62
04.5. ENTITY SPECIFIC: GESTIONE DEL RUMORE	65
05.	
INFORMAZIONI SOCIALI	68
05.1. ESRS S1 - FORZA LAVORO PROPRIA	69
05.2. ESRS S2 - LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	85
05.3. ESRS S4 - CONSUMATORI ED UTILIZZATORI FINALI	88
05.4. ENTITY SPECIFIC: QUALITÀ DEI SERVIZI E CUSTOMER JOURNEY	93
05.5. ENTITY SPECIFIC: SVILUPPO DEL NETWORK E DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE	97
06.	
INFORMAZIONE SULLA GOVERNANCE	102
6.1. ESRS G1 - CONDOTTA DELLE IMPRESE	103
6.2. ENTITY SPECIFIC: INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E CYBERSECURITY	107
07.	
ALLEGATI ALLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ	110
6.2. ESRS CONTENT INDEX	111

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Gentili Stakeholder,

ogni giorno, il nostro aeroporto accoglie migliaia di persone: passeggeri in viaggio, professionisti che garantiscono l'efficienza dei servizi, partner e collaboratori che contribuiscono alla crescita della nostra realtà. Dietro ogni volo, ogni operazione e ogni progetto vi è un intreccio di competenze, dedizione e passione. È a queste persone – ai nostri dipendenti, alla comunità che ci ospita, ai viaggiatori che ci scelgono – che dedichiamo il nostro Bilancio di Sostenibilità.

Un'infrastruttura aeroportuale non si definisce soltanto attraverso le sue strutture fisiche, ma soprattutto attraverso le relazioni che crea e **il valore che genera per il Territorio**. Le persone rappresentano la nostra risorsa più importante: chi lavora con noi costituisce il cuore pulsante del nostro operato e, per questo, ci impegniamo affinché operi in un ambiente sicuro, inclusivo e capace di stimolare la crescita professionale. Investire nel talento e nel benessere dei nostri dipendenti è per noi una priorità strategica, nella consapevolezza che il progresso del settore aeroportuale passi attraverso il loro contributo.

Parallelamente, siamo consapevoli dell'impatto della nostra attività sulla comunità che ci circonda. L'aeroporto è un'infrastruttura di connessione con il mondo, ma ha anche il dovere di essere un interlocutore responsabile per il territorio in cui opera. Per questo, promuoviamo un dialogo costante con le istituzioni, le imprese locali e le associazioni, sostenendo iniziative capaci di creare valore condiviso e di rispondere alle esigenze della collettività. La nostra idea di sostenibilità non si limita alla riduzione dell'impatto ambientale o alla gestione efficiente delle risorse: essa si traduce anche nella capacità di **generare opportunità, rafforzare legami e contribuire al benessere economico e sociale del Territorio**.

Il Bilancio di Sostenibilità che vi presentiamo è il risultato di un percorso che vogliamo costruire insieme. Ogni contributo, ogni riflessione, ogni suggerimento rappresenta per noi un'opportunità di crescita e miglioramento. Solo attraverso il dialogo e la collaborazione possiamo rendere il nostro aeroporto un modello concreto di sviluppo responsabile e innovativo.

Desideriamo ringraziare tutti coloro che, con il proprio impegno, la propria fiducia e il proprio lavoro, contribuiscono quotidianamente al successo e alla sostenibilità della nostra realtà.

Il Presidente,
Monica Pilloni



L'Amministratore Delegato,
Fabio Mereu



HIGHLIGHTS

PERFORMANCE ECONOMICHE



7%
DEI RICAVI NETTI
CONSOLIDATI
RISPETTO AL
2023



83%
DEL VALORE
ECONOMICO
GENERATO
DISTRIBUITO AI PROPRI
STAKEHOLDER
(73% nel 2023)



539
DIPENDENTI
DEL GRUPPO

INFORMAZIONI SOCIALI



OLTRE
13.000
ORE COMPLESSIVE DI
FORMAZIONE

INFORMAZIONI AMBIENTALI



**OTTENIMENTO
CERTIFICAZIONE ISO 50001
DEL SISTEMA DI GESTIONE DELL'ENERGIA**
**RINNOVO CERTIFICAZIONE
UNI EN ISO 14001**



+6,3%
DI PASSEGGERI AC
NEL 2024,
RISPETTO AL 2023



43%
INCIDENZA FEMMINILE
NELL'ALTA DIRIGENZA



**MANTENIMENTO AIRPORT
CARBON ACCREDITATION
LIVELLO 2
"REDUCTION"**



**CERTIFICAZIONE
UNI/PdR 125:2022
PER LA PARITÀ DI GENERE**

**MONITORAGGIO DEGLI
ECOSISTEMI E DELLA FAUNA
IN CONFORMITÀ ALLE PRESCRIZIONI DELLA
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**



INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE



43%
DEI RIFIUTI DESTINATO A
PROCESSI DI RIUTILIZZO
41%
NEL 2023



-39%
DI EMISSIONI DI CO₂
NEL BIENNIO 2023-2024¹



ITER PER LA
CERTIFICAZIONE ISO 27001
(SICUREZZA INFORMATICA)



IL GRUPPO SO.G.AER.

01 .1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

In Italia, il sistema aeroportuale rappresenta una fondamentale infrastruttura di collegamento nazionale e internazionale. Caratterizzato da una rete diversificata di aeroporti, questo sistema funge da cruciale punto di accesso per il trasporto di passeggeri e merci, agevolando il turismo, il commercio e la connettività a livello globale.

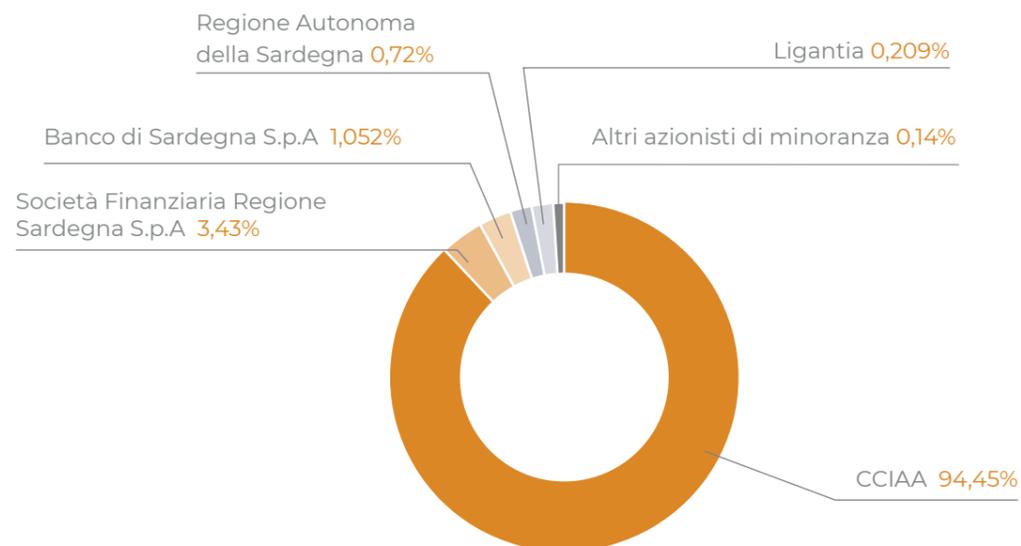
All'interno di tale sistema, **l'Aeroporto di Cagliari – Elmas** costituisce il maggiore aeroporto della Sardegna per numero di passeggeri e svolge un ruolo fondamentale nel collegamento, nell'accessibilità e nella connettività della regione durante tutto l'anno, contribuendo in modo significativo all'economia locale.

Il settore aeroportuale è oggi impegnato in un processo di trasformazione che pone al centro innovazione e sostenibilità. Da un lato, l'adozione di tecnologie avanzate consente di ottimizzare le operazioni, migliorare la sicurezza e offrire un'esperienza di viaggio sempre più moderna e confortevole. Dall'altro, la crescente attenzione agli impatti ambientali sta accelerando la transizione verso modelli di gestione più sostenibili. In questo contesto, l'accordo siglato tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) per la decarbonizzazione degli aeroporti italiani rappresenta un passaggio strategico, promuovendo l'adozione di fonti energetiche rinnovabili e l'implementazione di soluzioni per la riduzione delle emissioni.

Anche l'Aeroporto di Cagliari – Elmas è parte attiva di questo percorso, con iniziative concrete per l'efficientamento energetico, l'utilizzo di tecnologie a basso impatto ambientale e l'integrazione con il territorio. L'obiettivo è trasformarlo in un vero e proprio "smart hub", capace di coniugare efficienza operativa e responsabilità ambientale. Oltre a ridurre l'impronta ecologica, l'aeroporto punta a migliorare la qualità dell'esperienza per passeggeri e visitatori, rendendosi non solo un'infrastruttura di transito, ma un punto di riferimento attrattivo e accogliente, con servizi di qualità fruibili da tutti, indipendentemente dalla necessità di viaggiare.

01 .2 STRUTTURA SOCIETARIA

So.G.Aer. S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano costituita nel 1990 dalla Camera di Commercio di Cagliari – Oristano. Il suo capitale sociale è attualmente detenuto per la quasi totalità da CCIAA, che detiene attualmente il controllo di So.G.Aer. S.p.A.



So.G.Aer. S.p.A., a sua volta, detiene:

- (i) il 100% di Sogaerdyn S.p.A., società di handling aeroportuale che opera dal 1997 e cura i servizi di assistenza a terra (handling);
- (ii) il 100% So.G.Aer. Security S.p.A., società responsabile del controllo di sicurezza dei passeggeri, dei bagagli a mano e di quelli da stiva;
- (iii) una partecipazione a e.INS – Ecosystem Of Innovation For Next Generation Sardinia, società consortile finalizzata alla gestione di un progetto finanziato attraverso i fondi messi a disposizione del PNRR e destinato a costituire un ecosistema regionale dell'innovazione.



01 .3

IL PERCORSO DI CAGLIARI AIRPORT





RISULTATI ECONOMICO -FINANZIARI DEL GRUPPO

02 .1 PERFORMANCE ECONOMICHE

Il fatturato del Gruppo si articola principalmente in due linee di business: **Aviation e Non-Aviation**. La Business Unit Aviation genera ricavi attraverso corrispettivi versati dalle Compagnie aeree principalmente sotto forma di **diritti aeroportuali**², che possono essere distinti in:

- **diritti di imbarco passeggeri**: tali diritti sono dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei locali d'uso comune necessari per l'imbarco, lo sbarco e l'accoglienza dei passeggeri e vengono calcolati moltiplicando il numero di passeggeri in partenza per la tariffa, differenziata a seconda della destinazione UE o extra UE e con riduzioni per i minori;
- **diritti di approdo e partenza**: tali diritti corrispondono alle tariffe applicate agli aeromobili per l'atterraggio e il decollo, e sono calcolati sulla base del peso massimo autorizzato al decollo dell'aeromobile e del settore dell'aviazione a cui appartengono i voli (aviazione commerciale o generale);
- **diritti di sosta e ricovero degli aeromobili**: calcolati in funzione del tonnellaggio massimo al decollo e della durata della sosta;
- **diritti merci**: sono dovuti in funzione del peso delle merci trasportate dagli aeromobili.

Ulteriori fonti di ricavo della business unit Aviation sono:

- **corrispettivi per i controlli dei passeggeri in partenza**: tali corrispettivi sono dovuti per il servizio di controllo di sicurezza dei passeggeri;
- **corrispettivi per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva**: tali corrispettivi sono dovuti per il controllo di sicurezza dei bagagli registrati;
- **corrispettivi per PRM**: rappresentano i corrispettivi per i servizi offerti ai passeggeri a ridotta mobilità e sono determinati in funzione del numero di passeggeri in partenza (PRM e non);
- **corrispettivi dovuti per l'utilizzo di beni a uso esclusivo**: che includono i corrispettivi dovuti per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori (banchi *check-in*, uffici, locali operativi), calcolati in funzione del tempo di utilizzo o dei metri quadri e/o dell'ubicazione e tipologia dei beni concessi;
- **corrispettivi dovuti per l'uso di alcune infrastrutture centralizzate** (es. *loading bridges*).

² I livelli tariffari sono soggetti a regolamentazione, così come i corrispettivi per i servizi di handling quando svolti in regime di monopolio. Sogaerdyn svolge le attività in regime di libera concorrenza ma, pur non essendo soggetta a regolamentazione delle tariffe, è soggetta alla tenuta di un sistema di contabilità analitica/regolatoria certificata.

Le linee di ricavo delle attività **Non Aviation** derivano dalle attività commerciali presenti nello scalo, quali la gestione dei parcheggi a pagamento, le attività retail e Rent-a-Car, la pubblicità e le subconcessioni degli spazi commerciali.

In questi casi, i corrispettivi sono stabiliti liberamente tra le parti contrattuali. Per le business unit **Retail** e **Rent-a-Car**, la struttura dei corrispettivi prevede generalmente una **componente fissa**, rappresentata dal MAG (Minimo Annuo Garantito), alla quale si aggiunge una componente variabile, calcolata come percentuale sul fatturato generato dai subconcessionari al superamento di determinate soglie di fatturato prestabilite. Nel 2024 il Gruppo ha realizzato **ricavi netti pari a oltre 76,5 milioni di euro** (registrando una **crescita del 7%** rispetto ai circa 71,6 milioni di euro dell'esercizio 2023). L'esercizio 2024 si è chiuso con un **utile consolidato netto pari a circa 10,5 milioni di euro**.

02
.2VALORE
ECONOMICO GENERATO
E DISTRIBUITO

Il valore economico generato dal Gruppo e conseguentemente distribuito agli stakeholder è rappresentato dallo schema del valore generato e distribuito previsto dagli Standard GRI. Tale informativa fornisce indicazioni sulle modalità con cui l'organizzazione crea ricchezza per i suoi stakeholder. Il conto economico viene elaborato sulla base del conto economico consolidato del periodo di riferimento, al fine di evidenziare il valore economico direttamente generato dal Gruppo e la sua distribuzione agli stakeholder interni ed esterni.

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO (€)	2024	2023	Δ
Ricavi ³	81.631.836	79.362.385	+3%
Proventi finanziari e interessi	1.169.863	568.946	+106%
Totale valore economico generato	82.801.699	79.931.331	+4%
Costi operativi	32.017.843	29.092.147	+10%
Remunerazione del personale	26.687.650	24.199.748	+10%
Remunerazione dei finanziatori	566.724	543.826	+4%
Remunerazione degli investitori	4.940.002	-	-
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	4.773.739	4.771.007	+0,1%
Totale valore economico distribuito	68.985.958	58.606.728	+18%
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	8.203.072	8.275.461	-1%
Accantonamenti	60.000	-	-
Risultato d'esercizio destinato a riserve (Utile - Dividendi distribuiti)	5.552.669	13.049.142	-57%
Totale valore economico trattenuto	13.815.741	21.324.603	-35%

³ I ricavi comprendono le voci A1 e A5 del conto economico civilistico consolidato. In particolare, la voce A5 include sia i contributi in conto impianti sia i proventi non ricorrenti, i quali, nel conto economico riclassificato riportato nella Relazione sulla Gestione, vengono ricollocati al di sotto dell'EBITDA.

Nel 2024, il valore economico generato a livello consolidato dal Gruppo è aumentato del 4% rispetto al 2023, mentre il valore economico distribuito è aumentato del 18%.

La distribuzione del valore economico generato costituisce il punto di contatto tra il profilo economico e il profilo sociale dell'attività d'impresa e consente di analizzare in che modo la ricchezza creata viene redistribuita dal Gruppo, a vantaggio dell'intero sistema con cui esso si relaziona.

Il valore economico generato si riferisce ai ricavi netti del Gruppo (ricavi d'esercizio ed altri ricavi operativi, al netto delle perdite su crediti).

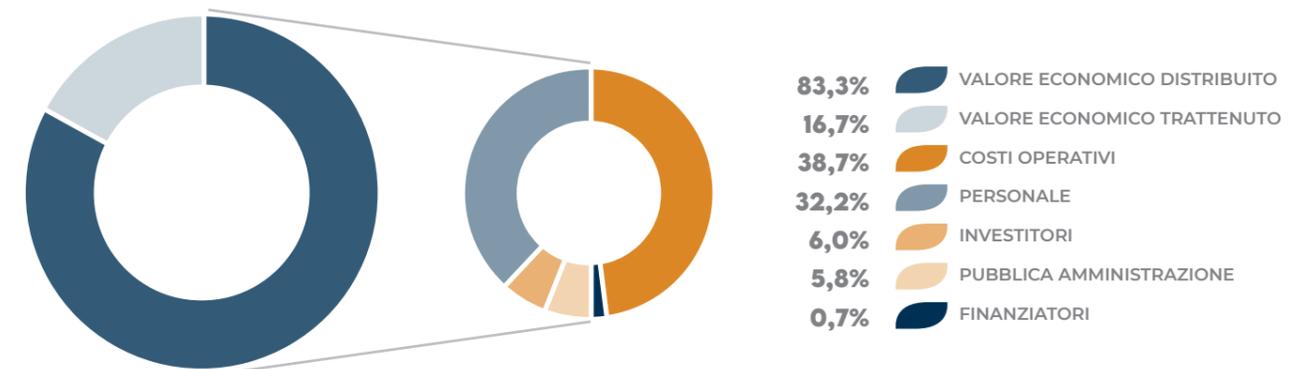
Il **valore economico distribuito** include, invece, i costi riclassificati per categoria di stakeholder (dipendenti, PA, etc.). Esso evidenzia, oltre la copertura dei costi operativi sostenuti nell'esercizio, le risorse destinate alla remunerazione del sistema socioeconomico con cui il Gruppo interagisce e, nello specifico:

- la remunerazione dei **collaboratori** (comprensiva della remunerazione diretta, costituita da salari stipendi e TFR, e della remunerazione indiretta, costituita dagli oneri sociali, di tutti i dipendenti);
- la remunerazione dei **finanziatori** (include gli interessi passivi e perdite su cambi);
- la remunerazione degli **investitori** (comprensiva dei dividendi distribuiti);
- la remunerazione della **Pubblica Amministrazione** (comprensiva della totalità delle imposte pagate, incluse le imposte differite);
- la remunerazione alla **Comunità** (include la totalità delle erogazioni liberali in denaro e in natura, e le sponsorizzazioni).

Nel 2024, l'**83%** del valore economico generato dal Gruppo è stato distribuito ai propri **stakeholder** (73% nel 2023). Del valore distribuito, il 46% è stato utilizzato per sostenere i costi operativi (50% nel 2023), il 39% è stato destinato al personale dello scalo (41% nel 2023), il 7% è stato destinato alla Pubblica Amministrazione (8% nel 2023), il 7% agli azionisti (0% nel 2023) e, infine, l'1% ai finanziatori (in continuità con il 2023).

Il **valore economico trattenuto**, infine, è calcolato come differenza tra il valore economico generato e quello distribuito, e comprende gli ammortamenti dei beni materiali ed immateriali e gli accantonamenti. Esso rappresenta l'insieme delle risorse finanziarie dedicate alla crescita economica e alla stabilità patrimoniale del sistema impresa.

Distribuzione del valore economico generato (2024)





ESRS 2 INFORMAZIONI GENERALI

03 .1 CRITERI PER LA REDAZIONE

BP-1 - Criteri generali per la redazione della Rendicontazione di Sostenibilità

Il presente documento costituisce la Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo So.G.Aer. (di seguito "Gruppo So.G.Aer." o "Gruppo"), redatta ai sensi del Decreto Legislativo n. 125 del 6 settembre 2024 che ha recepito a livello nazionale italiano la Direttiva (UE) 2022/2464 (c.d. Corporate Sustainability Reporting Directive, d'ora in avanti "CSRD"). Tale documento esprime la volontà del Gruppo di proseguire nel suo percorso verso una rendicontazione integrata che sia il più possibile trasparente e rispondente alle esigenze conoscitive di tutti gli stakeholder.

Il documento è stato redatto al fine di assicurare la comprensibilità delle informazioni inerenti alle attività del Gruppo, nonché le altre caratteristiche qualitative dell'impresa di cui all'ESRS 1, Appendice B, del Regolamento delegato (UE) 2023/2772 di attuazione della Direttiva europea sopra citata.

Il documento comunica le informazioni di sostenibilità del Gruppo, secondo il perimetro e il periodo di rendicontazione adottato nel Bilancio consolidato annuale (dal 1° gennaio al 31 dicembre). Il perimetro di rendicontazione include dunque le seguenti società:

- So.G.Aer. S.p.A. (Capogruppo, di seguito "So.G.Aer. S.p.A.", "Sogaer" o "la Capogruppo"), società di gestione aeroportuale avente sede legale in Via dei Trasvolatori s.n., a Elmas (CA) – Italia;
- Sogaer Security S.p.A., di cui So.G.Aer. S.p.A. detiene il 100% del capitale;
- Sogaerdyn S.p.A., società di handling aeroportuale, anch'essa controllata al 100% da So.G.Aer. S.p.A.

Per questo esercizio di rendicontazione, non sono state incluse informazioni relative alla catena del valore del Gruppo.

Il Gruppo non si è avvalso dell'opzione di omettere informazioni corrispondenti a proprietà intellettuale, know-how o a risultati dell'innovazione né dell'esenzione dalla comunicazione di informazioni concernenti gli sviluppi imminenti o le questioni oggetto di negoziazione.

BP-2 – Informativa in relazione a circostanze specifiche

Le informazioni quali-quantitative raccolte derivano da rilevazioni dirette, per cui non è stato fatto ricorso a stime. Per questo esercizio di rendicontazione, non sono state incluse informazioni o metriche con riferimento alla catena del valore del Gruppo, ivi comprese le emissioni indirette generate lungo la catena del valore del Gruppo (cd. Ambito 3).

Il dato relativo ai consumi di energia elettrica per l'anno 2023 è stato aggiornato a seguito di una verifica puntuale effettuata. Questo aggiornamento ha comportato una revisione anche dei relativi valori di emissioni di gas a effetto serra, in particolare per quanto riguarda le emissioni di Ambito 2 calcolate secondo l'approccio "location based" e "market based", nonché le emissioni totali.

Tutte le metriche sono rendicontate in modo tale da garantire la comparabilità dei dati negli esercizi 2023 e 2024, ad eccezione del dato relativo all'intensità energetica. Non essendo disponibili, alla data di pubblicazione del presente documento, degli standard specifici di settore (cd. *Sector standard*), il Gruppo ha fatto ricorso, per alcune metriche, agli standard *GRI G4 Airport Operators Sector Supplement 2011*. Tali indicatori sono debitamente segnalati nella tabella ripilogativa delle informative rendicontate in Allegato al presente documento ("ESRS Content Index").

La presente Rendicontazione di sostenibilità non include inoltre le informazioni richieste dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 del 18 giugno 2020 (c.d. "Regolamento Tassonomia Ambientale") e dei Regolamenti delegati (UE) 2021/2178, 2021/2139, 2023/2485 e 2023/2486 ad esso collegati.

Il Gruppo si impegna ad integrare tali informative entro i tempi previsti per l'entrata in vigore dei requisiti previsti per la rendicontazione di sostenibilità.

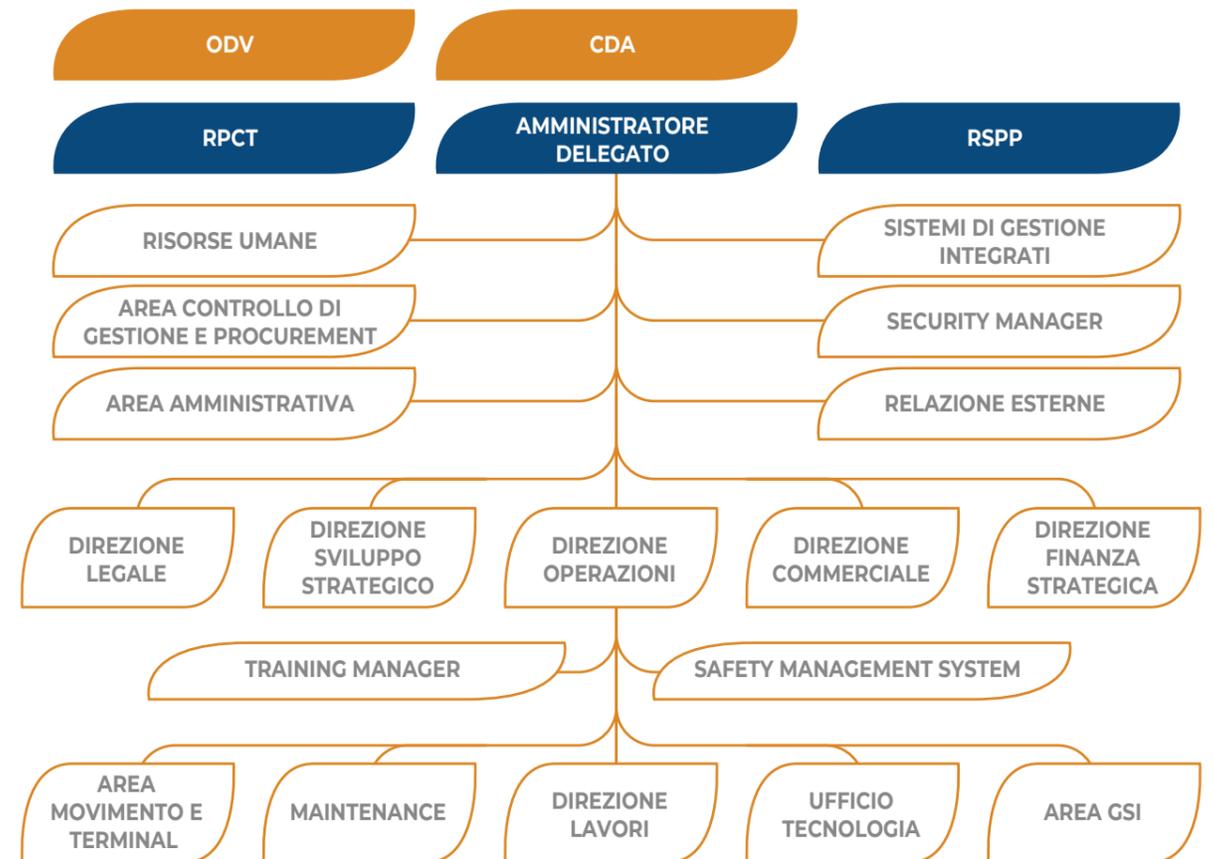


03 GOVERNANCE

.2

GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

So.G.Aer. S.p.A. adotta un modello di corporate governance di tipo tradizionale. I principali organi societari sono: Assemblea dei Soci, Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale.



Il **Consiglio di Amministrazione** in carica nel periodo di rendicontazione è composto da cinque membri, di cui uno nominato nell'ambito di una terna indicata dalla Regione Autonoma della Sardegna.⁴

L'Amministratore Delegato è l'unico membro con poteri esecutivi. Il Presidente è legale rappresentante e detiene poteri conferiti dal Codice civile. Il Consiglio di Amministrazione ha attribuito all'Amministratore Delegato le funzioni di Datore di Lavoro di Sicurezza.

Il Consiglio di Amministrazione è affiancato dal **Collegio Sindacale**, il quale ricopre il ruolo di vigilanza in merito al rispetto delle norme legali e statutarie e dei principi di corretta amministrazione. Esso è costituito da cinque sindaci effettivi, di cui uno, il Presidente, è indicato dal Ministero dell'economia e delle finanze, e uno è indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in linea con quanto prescritto dal DM 521/1997.⁵

Completa il modello di governance l'**Organismo di Vigilanza**. Tale organismo ha il compito di vigilare sul funzionamento del Modello organizzativo e di controllo, di garantirne l'efficacia e la corretta applicazione, ai sensi del D.lgs. 231/2001.⁶

COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI DI GOVERNO DI SO.G.AER. S.P.A. PER GENERE	2024			2023		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Consiglio di Amministrazione	2	3	5	2	3	5
Collegio Sindacale	2	3	5	2	3	5
Totale	4	6	10	4	6	10
Percentuale	40%	60%	100%	40%	60%	100%

COMPOSIZIONE DEGLI ORGANI DI GOVERNO DI SO.G.AER. S.P.A. PER FASCIA D'ETÀ ⁷	2024				2023			
	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	Totale	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	Totale
Consiglio di Amministrazione	-	3	2	5	-	2	3	5
Collegio Sindacale	-	2	3	6	-	2	3	6
Totale	-	5	5	10	-	4	6	10
Percentuale	-	50%	50%	100%	-	40%	60%	100%

⁴ Membri nominati in data 17.07.2024; tutti i membri restano in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31.12.2024.

⁵ Membri nominati in data 11.07.2023, in carica per il triennio 2023-2025 fino alla data di approvazione del Bilancio al 31.12.2025.

⁶ Maggiori informazioni in merito al ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo in relazione alla condotta aziendale sono fornite al paragrafo "ESRS G1 – Condotta delle imprese".

⁷ L'Assemblea dei soci è formata interamente da personalità giuridiche, in quanto il capitale sociale di So.G.Aer. S.p.A. è ripartito tra CCIAA, Società Finanziaria Regione Sardegna S.p.A, Banco di Sardegna S.p.A, Regione Autonoma della Sardegna, Ligantia ed altri azionisti di minoranza. Per maggiori dettagli relativamente alla composizione societaria di So.G.Aer. S.p.A. si veda paragrafo "Struttura societaria".

Soltanto uno dei cinque membri del Consiglio di Amministrazione di So.G.Aer. S.p.A. è dotato di incarichi esecutivi, nessuno costituisce membro indipendente. Al momento, inoltre, non è presente un rappresentante dei lavoratori all'interno del CdA.

Con particolare riferimento a ruoli e responsabilità legati alle questioni di sostenibilità, il Consiglio di Amministrazione ha il compito di incorporare le metriche e gli obiettivi ESG nella strategia complessiva dell'azienda, assicurandosi che la sostenibilità sia integrata nei processi decisionali. Esso, inoltre, approva la Rendicontazione di sostenibilità del Gruppo in tutte le sue parti, ivi inclusa l'analisi condotta per l'individuazione di impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle questioni di sostenibilità (cd. analisi di "doppia rilevanza").⁸

Attualmente, non sono stati individuati, all'interno del CdA, comitati o individui con specifiche responsabilità in merito alla sorveglianza degli impatti, dei rischi e delle opportunità relativi alle questioni di sostenibilità. Tuttavia, i vertici aziendali del Gruppo identificano, analizzano e comunicano i rischi e le opportunità, di qualsivoglia natura, che possono influire sugli obiettivi strategici dell'organizzazione. Inoltre, i dirigenti e le principali funzioni del Gruppo coinvolte nei processi aziendali sono responsabili dell'attuazione della strategia che l'organo amministrativo delinea, monitorandone così l'attuazione.

L'Organismo di Vigilanza avrà il compito di garantire che i nuovi rischi ESG, nella misura in cui impattano sul modello, siano adeguatamente mappati, valutati e integrati nel modello organizzativo della società. La gestione dei rischi ESG richiede, infatti, una costante attività di monitoraggio e la conseguente implementazione di azioni ed interventi finalizzati a ridurre tali fattori di rischio. A tale scopo, So.G.Aer. si propone di valorizzare la propria struttura organizzativa per il più efficace conseguimento delle politiche ESG. Tra i principali compiti della struttura citata vi sarà quello di incentivare l'integrazione della sostenibilità nelle strategie e nella cultura aziendale, favorendone la diffusione a tutti i livelli.

Con l'obiettivo di sviluppare una cultura responsabile anche dal punto di vista della sostenibilità, il Gruppo si serve del supporto di professionisti esterni esperti nel settore, con la cui collaborazione, già dal 2023, è stato avviato un percorso formativo finalizzato a promuovere nel management la formazione e lo sviluppo di capacità e competenze adeguate al monitoraggio delle questioni di sostenibilità. In quest'ottica, il Gruppo intende non solo potenziare e sviluppare le competenze già in essere all'interno dell'organizzazione aziendale legate alle questioni di sostenibilità, ma altresì aumentare la consapevolezza e la conoscenza sui temi legati alla sostenibilità e alla responsabilità sociale, al fine di incorporare le pratiche ESG nelle operazioni aziendali e nei processi decisionali.

GOV 2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

Come precedentemente anticipato, il Consiglio di Amministrazione è coinvolto nel processo di rendicontazione di sostenibilità. In particolare, esso approva il documento annuale di Rendicontazione di sostenibilità nella sua interezza, il quale viene successivamente portato all'attenzione dell'Assemblea dei soci. Allo stato attuale, dunque, i flussi informativi sugli aspetti di sostenibilità verso gli organi di amministrazione, direzione e controllo trovano espressione nelle fasi propeudetiche alla stesura del documento di sostenibilità del Gruppo.⁹

⁸ Per dettagli in merito all'analisi di doppia rilevanza si veda il paragrafo "Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità".

⁹ L'elenco degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti affrontati dagli organi di amministrazione, direzione e controllo durante il periodo di riferimento è riportato al paragrafo "Strategia".

Durante il 2024, inoltre, il Gruppo ha avviato le attività per la redazione del proprio Piano di Sostenibilità pluriennale, volto alla definizione di obiettivi e strumenti di monitoraggio legati alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo stesso. Tale strumento rappresenta la volontà del Gruppo di dotarsi di uno strumento di indirizzo operativo che integri la sostenibilità all'interno di ogni processo aziendale. Esso consentirà inoltre agli organi di amministrazione, direzione e controllo il monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle iniziative implementate, nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di breve o medio periodo che verranno delineati all'interno del Piano stesso.

GOV-3 – Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

Attualmente, il Gruppo non ha previsto sistemi di incentivazione o politiche di remunerazione collegati a questioni di sostenibilità destinati ai membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo.

GOV-4 – Dichiarazione sul dovere di diligenza

Il dovere di diligenza (o “*due diligence*”) è il processo mediante cui un'organizzazione individua, previene, mitiga e comunica il modo in cui affronta gli impatti negativi, effettivi e potenziali, sull'ambiente e sulle persone connessi alla propria attività. L'attuazione di tale processo avviene mediante l'adozione di politiche dedicate, strumenti operativi e meccanismi di monitoraggio, culminando nella formalizzazione di una procedura di dovuta diligenza, che sintetizza e documenta l'intero approccio adottato. Il dovere di diligenza può essere incluso in sistemi più ampi di gestione dei rischi delle imprese.

Sebbene il Gruppo So.G.Aer., ad oggi, abbia implementato tale processo solo indirettamente e non disponga di un quadro strutturato e dettagliato di dovuta diligenza formalizzato in una apposita procedura, ha comunque adottato diversi strumenti ispirati agli elementi processuali fondamentali che compongono il processo di dovere di diligenza.

La tabella che segue fornisce una mappatura che evidenzia le modalità e le sezioni in cui gli elementi e le fasi principali del processo di dovuta diligenza trovano riscontro nell'informativa contenuta nella presente rendicontazione di sostenibilità, offrendo così un quadro della documentazione aziendale ispirata all'implementazione del dovere di diligenza.

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL PROCESSO DI DUE DILIGENCE	PARAGRAFI DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2024
Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	<ul style="list-style-type: none"> • Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo (GOV-1) • Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate (GOV-2) • Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale (SBM-3) • Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)
Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	<ul style="list-style-type: none"> • Interessi e opinioni dei portatori di interessi (SBM-2) • Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)
Individuare e valutare gli impatti negativi	<ul style="list-style-type: none"> • Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)
Intervenire per far fronte agli impatti negativi	<ul style="list-style-type: none"> • Paragrafi relativi alle azioni poste in essere per ciascun tema specifico (E1-3, E2-2, E4-3, E5-2, S1-4, S2-4, S4-4, MDR-A per ciascun tema <i>entity specific</i>)
Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	<ul style="list-style-type: none"> • Paragrafi relativi ai processi di monitoraggio per ogni tema specifico (E1-4, E2-3, E4-4, E5-3, S1-5, S2-5, S4-5, MDR-T per ciascun tema <i>entity specific</i>) • Il Gruppo comunica i propri sistemi di dovuta diligenza, nonché i risultati ottenuti, mediante l'annuale Rendicontazione di sostenibilità.

GOV-5 – Gestione del rischio e controlli interni sulla Rendicontazione di Sostenibilità

Il Collegio Sindacale sarà coinvolto nella vigilanza del processo di formazione del reporting di sostenibilità. Il Gruppo non ha tuttavia ancora formalizzato delle procedure di controllo interno e di gestione del rischio con riferimento ai processi di rendicontazione di sostenibilità.

Di seguito si illustrano le fasi del processo attualmente implementato, finalizzato a garantire l'accuratezza dei dati e la conformità del documento ai principi di rendicontazione, in linea con gli standard applicabili e l'approccio previsto dal sistema di controllo interno e di gestione dei rischi del Gruppo:

- **Preliminare:** fase preparatoria in cui viene definita l'impostazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- **Progettazione:** fase operativa di programmazione di dettaglio dell'attività di rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- **Redazione:** fase di raccolta delle informazioni, scrittura e validazione del documento;
- **Approvazione e pubblicazione:** approvazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità in Consiglio di Amministrazione, comunicazione all'Assemblea dei soci e successiva pubblicazione del documento.

03 STRATEGIA

.3

SBM-1 – STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE

MISSION

L'obiettivo del Gruppo è quello di realizzare un sistema aeroportuale moderno ed efficiente, che garantisca elevati standard di sicurezza e qualità dei servizi erogati e contribuisca alla crescita sociale ed economica del Gruppo, degli azionisti e del Territorio. Tale obiettivo è perseguito attraverso:

- la pianificazione e la gestione efficace della struttura aeroportuale;
- l'efficientamento delle infrastrutture di volo;
- lo sviluppo del traffico passeggeri e del network di destinazioni;
- il costante impegno per il raggiungimento di un livello di eccellenza dei servizi erogati ai passeggeri e punto di riferimento per la comunità territoriale;
- l'integrazione con il territorio e la promozione di progetti che promuovano lo sviluppo culturale ed imprenditoriale della Sardegna.
- Valorizzazione economica degli asset.

Una grande infrastruttura di trasporto, quale un aeroporto, contribuisce fortemente sia allo sviluppo locale del territorio in cui è inserito, sia all'integrazione della sua economia con il resto del sistema economico regionale, nazionale ed internazionale. Gli aeroporti sono un motore di sviluppo per l'economia dell'area circostante, non solo in termini strettamente connessi alle attività di trasporto, ma soprattutto per l'intero sistema economico che lo circonda.

Gli **obiettivi strategici** del Gruppo So.G.Aer. alla base dello sviluppo di tutte le attività sono rappresentati nella seguente infografica.



RISPETTO E SVILUPPO DEL TERRITORIO

Il Gruppo persegue l'obiettivo di promuovere la connessione della Sardegna con il resto dell'Italia e del continente europeo, mediante un network in costante crescita che sostenga lo sviluppo dell'economia del territorio regionale.



EFFICIENZA DEI PROCESSI

Il Gruppo mira ad ottimizzare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, in un'ottica di miglioramento continuo delle performance aziendali.



SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo intende individuare, all'interno della propria strategia di sviluppo, obiettivi condivisi allineati alle esigenze di sostenibilità ambientale e sociale della propria attività e dei propri stakeholder.



Cagliari Airport
SOGAER



QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

L'accurata pianificazione degli investimenti Infrastrutturali è un presupposto essenziale per l'attività aeroportuale, che necessita l'efficientamento delle infrastrutture già presenti, oltre che lo sviluppo di nuove strutture capaci di sopportare l'incremento del traffico aereo.



ECCELLENZA DEI SERVIZI

Il Gruppo intende garantire servizi di elevata qualità per tutti gli utenti aeroportuali con i quali esso entra in contatto, garantendo i migliori standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente.



ORIENTAMENTO ALLA PERFORMANCE

Le performance economico-finanziarie del Gruppo sono fortemente attenzionate al fine sia di massimizzare i risultati nel tempo, sia di rispettare la mission definita dal Gruppo.

Nel 2024, il Gruppo ha contato un totale di 539 dipendenti, la totalità dei quali impiegato in Italia.

So.G.Aer. S.p.A. detiene, dal 2017, il **Certificato di Aeroporto** rilasciato dall'ENAC ai sensi del Regolamento UE 139/2014.



ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

L'ENAC rappresenta l'autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo del settore dell'aviazione civile in Italia, nel rispetto dei poteri derivanti dal Codice della Navigazione.

Esso rappresenta l'Italia nelle maggiori organizzazioni internazionali dell'aviazione civile (ICAO, ECAC, EASA, EUROCONTROL), con cui intrattiene continui rapporti di confronto e collaborazione e nelle quali ricopre posizioni di leadership.

Nell'ambito della Certificazione aeroportuale, l'ENAC è responsabile dell'attività di vigilanza per tutto il periodo di validità del certificato, affinché i requisiti richiesti all'atto della certificazione siano mantenuti con continuità nel tempo.

Tale certificato attesta il rispetto da parte dell'aeroporto dei requisiti e degli standard di sicurezza e qualità stabiliti dalle normative nazionali e internazionali, oltre ad essere un requisito essenziale per l'operatività dello scalo in quanto implica responsabilità in merito agli aspetti riportati in figura.

SICUREZZA OPERATIVA

L'aeroporto deve dimostrare di avere **procedure e misure di sicurezza adeguate** a garantire la sicurezza di passeggeri, equipaggi e aeromobili durante le operazioni aeroportuali

GESTIONE AEROPORTUALE

Dev'essere dimostrata la **capacità di gestire efficacemente le attività aeroportuali**, compresi i controlli di sicurezza, la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali e il rispetto delle normative operative

CONFORMITÀ NORMATIVA

L'aeroporto deve **rispettare le normative nazionali e internazionali** in materia di aviazione civile di sicurezza aerea

ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

L'aeroporto deve garantire che il **personale sia adeguatamente formato e competente** per svolgere le proprie mansioni in conformità con gli standard di sicurezza

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

L'ENAC effettua regolarmente controlli e ispezioni al fine di verificare il **mantenimento degli standard di sicurezza e qualità**, oltre a valutare il rispetto dei requisiti imposti per il mantenimento del certificato

Il Certificato di Aeroporto ENAC rappresenta dunque un'attestazione ufficiale che conferma che l'aeroporto soddisfa tutti i requisiti e le normative necessarie per operare in modo sicuro e conforme alle regolamentazioni dell'aviazione civile italiana.

In qualità di **gestore dell'Aeroporto di Cagliari** – Elmas, So.G.Aer. amministra e gestisce le infrastrutture aeroportuali sotto la vigilanza dell'ENAC¹⁰. La Società opera con concessione di durata quarantennale decorrente dal 13 aprile 2007 affidata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹¹. In conseguenza dell'emergenza da Covid-19, al fine di contenere e compensarne i conseguenti effetti economici, l'art.102, comma 1-bis del DL 34 del 19 maggio 2020, noto come Decreto Rilancio, convertito nella legge 17 luglio 2020 n° 77, ha prorogato di due anni la durata delle concessioni.

Le attività svolte dal Gruppo possono essere sinteticamente distinte in **Aviation e Non Aviation**. Tali attività consistono nell'erogazione di servizi relativi a:

- **Aviation**
 - Assistenza al volo;
 - Assistenza a terra;
 - Sicurezza.
- **Non Aviation**
 - Servizi di natura commerciale.

I **servizi di assistenza** comprendono principalmente i servizi dedicati all'**assistenza al volo** ed i servizi dedicati all'assistenza a terra di aeromobili e passeggeri. I primi comprendono le attività di progettazione, sviluppo e conduzione dell'aeroporto al fine di garantire a compagnie aeree, operatori aeroportuali e passeggeri servizi nel terminal quali l'informativa al pubblico, il trattamento dei bagagli, i servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), i servizi di sicurezza ed i servizi nelle aree critiche di manovra degli aeromobili (es. le piste).

I **servizi di assistenza** a terra o "handling", invece, comprendono sia le attività attuate nel terminal, come la gestione dei banchi Check-in, Gate o Lost&Found, sia le attività svolte in "air side", inerenti alla gestione di aeromobili, bagagli e passeggeri nel piazzale. La controllata Sogaerdyn svolge anche servizi di presidio notturno per l'eventuale assistenza a voli fuori orario e di presidi rientranti nell'ambito del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), nonché eventuali servizi extra-handling richiesti da proprietari di aerei privati. All'interno del Gruppo, i servizi di assistenza a terra vengono erogati da Sogaerdyn, che effettua anche alcuni servizi operativi quali l'assistenza ai PRM.

I **servizi relativi alla sicurezza aeroportuale** sono svolti da Sogaer Security, in qualità di fornitore di servizi di controllo sia dei passeggeri che dei bagagli da stiva. Sono inoltre compresi ulteriori servizi di sicurezza per il controllo dell'intero sedime aeroportuale "land side" e "air side" finalizzati al costante rispetto dei requisiti di security da parte di persone e infrastrutture.

¹⁰ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

¹¹ Concessione per la Gestione Totale n. 46 del 30 novembre 2006.

Infine, l'ultima linea di servizi riguarda le **attività di natura commerciale** svolte all'interno dell'aeroporto e gestite in regime di libera concorrenza. In particolare, tale business unit comprende le attività prestate nell'ambito della gestione parcheggi, sub-concessioni Retail/Food&Beverage, sub-concessioni sale vip, Rent-a-Car, pubblicità, servizi vari ai passeggeri. Nel dettaglio:

- **Parking:** So.G.Aer. gestisce direttamente il segmento parcheggi a pagamento, per operatori e gratuiti. Vengono gestiti stalli a pagamento localizzati in diverse aree coperte e scoperte. Nell'ambito di tale segmento vengono gestiti sia un parcheggio multipiano che parcheggi a raso. L'offerta si differenzia in parcheggi di lunga e di breve sosta.
- **Advertising:** So.G.Aer. gestisce direttamente il segmento avvalendosi di proprie risorse con il supporto di un agente pubblicitario e agenzie media esterne.
- **Retail e sub-concessioni varie:** subconcessione di spazi commerciali sull'intero sedime aeroportuale, sia Aviation che Non Aviation.

RICAVI DEL GRUPPO SO.G.AER. PER ATTIVITÀ	2024		2023	
	Valore (€/000)	Incidenza sul fatturato (%)	Valore (€/000)	Incidenza sul fatturato (%)
Aviation	42.983	56%	40.573	56%
Non Aviation	21.298	28%	20.177	28%
Handling	10.933	14%	9.821	14%
Altro ¹²	1.498	2%	1.556	2%

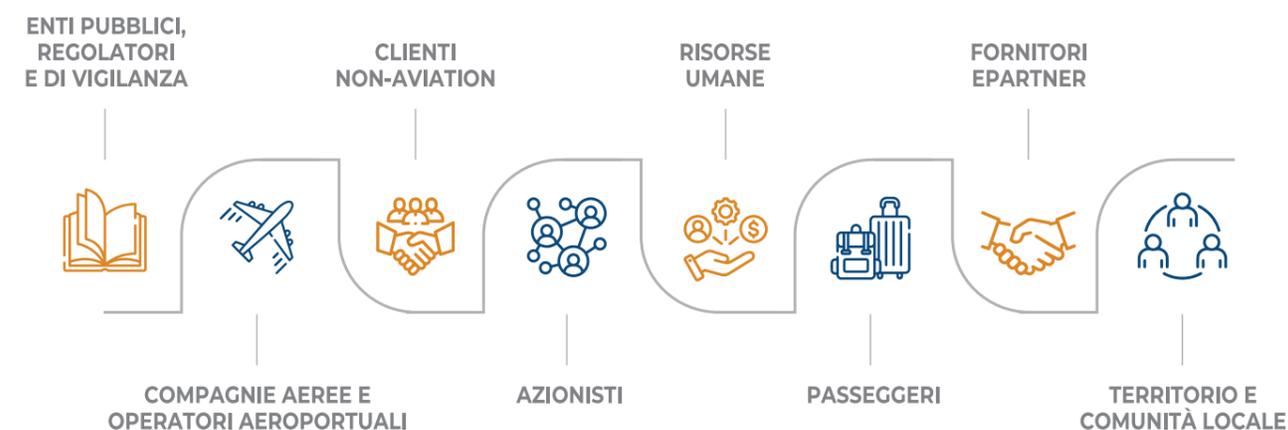
Le attività portate avanti nel 2024 per la redazione del proprio **Piano di Sostenibilità**, sono finalizzate alla sempre maggiore integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale. Tale Piano, infatti, consentirà la definizione di obiettivi connessi alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo stesso e costituirà uno strumento di monitoraggio per la valutazione dell'efficacia delle azioni poste in essere.

¹² Nella voce "Altro" sono inclusi i ricavi da attività di biglietteria, servizi di assistenza A.G., ricavi vari security ed altri servizi.

SBM-2 – INTERESSI E OPINIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI

Le relazioni con persone e organizzazioni direttamente o indirettamente coinvolte nelle attività dell'Aeroporto rappresentano per il Gruppo un asset strategico, fondato su fiducia e collaborazione. Il dialogo con gli stakeholder, o "portatori di interesse", costituisce un elemento essenziale per individuare esigenze e aspettative, orientare la definizione delle strategie aziendali e degli obiettivi di business, nonché per valutare in modo consapevole cambiamenti, rischi e opportunità.

Nella figura che segue è riportata la mappa degli stakeholder con cui il Gruppo So.G.Aer. interagisce.



Nella definizione delle strategie e nello svolgimento delle attività, il Gruppo adotta un approccio orientato all'ascolto e al coinvolgimento degli stakeholder, con l'obiettivo di integrare le loro istanze nei processi decisionali. La rendicontazione delle performance e degli impegni in ambito di sostenibilità rappresenta, inoltre, uno strumento di trasparenza e dialogo, volto a promuovere una maggiore consapevolezza rispetto ai valori e agli orientamenti strategici del Gruppo.

STAKEHOLDER	TEMATICHE DI INTERESSE	PRINCIPALI STRUMENTI DI DIALOGO
Azionisti	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di valore economico Solidità finanziaria e business continuity Presidio e gestione dei rischi finanziari e non finanziari 	<ul style="list-style-type: none"> Adunanze assembleari Processi decisionali collaborativi
Risorse Umane	<ul style="list-style-type: none"> Salute e sicurezza sul luogo di lavoro Solidità finanziaria e business continuity Coinvolgimento e valorizzazione delle competenze Meritocrazia, formazione e percorsi di carriera Diversità e inclusione Benessere socio-organizzativo Dialogo 	<ul style="list-style-type: none"> Valutazioni periodiche delle performance Comunicazioni interne
Clienti Non-Aviation	<ul style="list-style-type: none"> Livello di soddisfazione dei clienti Qualità e sicurezza dei servizi Trasparenza e comunicazione responsabile Privacy e sicurezza dei dati 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Valutazione di <i>customer satisfaction</i> Gestione reclami Comunicazioni commerciali
Passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> Sicurezza e Safety aeroportuale Qualità dei servizi aeroportuali erogati Sviluppo del network 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Valutazione di <i>customer satisfaction</i> Gestione reclami Comunicazioni commerciali
Fornitori e Partner	<ul style="list-style-type: none"> Sicurezza e Safety aeroportuale Rispetto degli impegni contrattuali Continuità del rapporto Digitalizzazione Sviluppo del business 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Rapporti commerciali
Compagnie aeree e operatori aeroportuali	<ul style="list-style-type: none"> Sicurezza e Safety aeroportuale Rispetto degli impegni contrattuali Qualità dei servizi aeroportuali erogati Continuità del rapporto Disponibilità a nuove partnership e collaborazioni Trasparenza nelle tariffe aeroportuali 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Rapporti commerciali
Enti pubblici, regolatori e di vigilanza	<ul style="list-style-type: none"> Presidio a leggi, regolamenti e loro evoluzione Networking a livello italiano ed europeo Monitoraggio del settore e dei principali trend Approccio congiunto all'internazionalizzazione Accordo di decarbonizzazione del settore aeroportuale 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Informativa su richiesta Rendicontazioni e Bilanci Comunicati stampa
Territorio e Comunità locale	<ul style="list-style-type: none"> Tutela del Territorio Creazione di valore per il Territorio Investimenti a favore della Comunità Ricerca e sviluppo Riduzione degli impatti ambientali 	<ul style="list-style-type: none"> Sito web Gestione reclami Comunicazioni commerciali

Gli interessi e le opinioni degli stakeholder considerati strategici sulla base della valutazione di cui sopra, sono stati analizzati e tenuti in considerazione anche nel corso del processo di valutazione della doppia rilevanza e i risultati di tale attività sono stati condivisi con il Gruppo di Lavoro interno ed di So.G.Aer.. Maggiori dettagli in merito al coinvolgimento degli stakeholder nel processo di analisi di doppia rilevanza sono forniti al paragrafo "Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità".



SBM-3 – IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI E LORO INTERAZIONE CON LA STRATEGIA E IL MODELLO AZIENDALE

La tabella che segue descrive, per ogni questione di sostenibilità rilevante per il Gruppo, i relativi impatti (positivi e negativi), rischi e opportunità che hanno superato la soglia di rilevanza e che quindi hanno reso la suddetta questione “materiale” per il Gruppo So.G.Aer..

Le tematiche sono riportate secondo la classificazione in temi, sottotemi e sotto-sottotemi di cui all' ESRS 1, Appendice A, RA 16. In aggiunta ad esse sono riportate le tematiche non previste dallo standard ESRS, ma che sono specifiche per il settore di attività in cui il Gruppo opera (cd. *entity specific*).

Tali tematiche rappresentano aspetti fondamentali su cui si articola il modello di business del Gruppo. Per tale ragione, So.G.Aer. intende coprire tali aspetti nel **Piano di Sostenibilità** in fase di redazione.

ESRS	TEMA ESRS	SOTTOTEMA ESRS	SOTTO-SOTTOTEMA ESRS	IMPATTI POSITIVI RILEVANTI	IMPATTI NEGATIVI RILEVANTI	RISCHI RILEVANTI	OPPORTUNITÀ RILEVANTI
E1	Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	NA		Incremento delle emissioni indirette lungo la filiera a causa del mancato monitoraggio della catena del valore	Sanzioni dovute a pressioni normative sempre più stringenti in merito all'adozione di politiche di riduzione delle emissioni di CO2 e, in generale, al fenomeno del cambiamento climatico	Maggior attrattività per aeroporti che puntano a ridurre la loro impronta carbonica, con conseguente incremento di rotte e passeggeri
		Adattamento ai cambiamenti climatici	NA			Costi elevati per lavori di risanamento e ricostruzione di edifici e infrastrutture, danneggiati da eventi meteorologici estremi	Accesso a incentivi fiscali e finanziamenti agevolati per tecnologie a basse emissioni (es. programmi europei per la decarbonizzazione dei trasporti)
		Energia	NA	Sensibilizzazione della comunità in materia di conservazione dell'energia ed educazione ambientale, grazie all'adozione di pratiche di efficientamento energetico (es. acquisto energia 100% rinnovabile, auto-produzione di energia da fonti rinnovabili)		Rischio di obsolescenza tecnologica e ritardi nell'implementazione di soluzioni avanzate	

E2	Inquinamento	Inquinamento dell'aria	NA				Inquinamento atmosferico derivante dalle operazioni di terra e dal traffico aereo che può compromettere la qualità dell'aria nelle aree limitrofe	
E4	Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamento di uso del suolo, cambiamento di uso dell'acqua dolce e cambiamento di uso del mare					Incremento dei costi di adeguamento dell'infrastruttura o di sanificazione/bonifica dei terreni a causa di nuovi requisiti definiti autorità in materia di tutela dei siti di importanza comunitaria (SIC) come lo Stagno di Cagliari
E5	Economia circolare	Rifiuti	NA			Tutela degli habitat naturali e della biodiversità locale grazie alla riduzione della dispersione di rifiuti e sostanze tossiche nell'ambiente	Inquinamento di acqua potabile e corsi d'acqua che circondano l'aeroporto, a causa di inadeguate procedure di smaltimento dei rifiuti (es. antigelo, oli, carburanti, detersivi)	Possibilità di accedere a certificazioni ambientali che aumentano la competitività e l'accesso a finanziamenti sostenibili
		Gestione del rumore (Entity specific)					Peggioramento della qualità della vita (es. stress acustico, qualità del sonno) della comunità locale a causa dell'incremento dell'impatto acustico e del superamento dei limiti imposti nella fascia della zonizzazione con LVA minore di 66 dB(A)	Perdita di consenso da parte della comunità locale a causa dell'impatto negativo generato dal rumore aeroportuale sulla qualità della vita

S1	Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	Garanzia della tutela dei diritti umani della forza lavoro propria grazie a specifici accordi tra l'impresa e i rappresentanti dei lavoratori	Mancata tutela dei diritti umani dei lavoratori (es. diritto alla riservatezza, alla libertà di espressione) a causa dell'assenza di adeguati presidi (es. canali di comunicazione)	Perdita di talenti e conseguenti rischi per la continuità aziendale legata alla fuga dei talenti	Riduzione del turnover e dei costi di reclutamento attraverso politiche che incentivano la stabilità e l'inclusione lavorativa
						Insoddisfazione del personale a causa della mancata garanzia di meccanismi di protezione sociale dei lavoratori	Accesso a incentivi o sgravi per l'assunzione di personale rientrante nelle categorie protette
			Salute e sicurezza	Tutela della sicurezza dei lavoratori, grazie alla disponibilità di efficaci canali di segnalazione	Incremento del numero di infortuni sul lavoro a causa di procedure di controllo non adeguate		Riduzione dei costi assicurativi e legali grazie a un ambiente di lavoro sicuro e conforme alle normative
				Equilibrio tra vita professionale e vita privata	Incremento del benessere percepito dalla popolazione aziendale e elevati livelli di soddisfazione, grazie alla previsione di strumenti di supporto	Precarietà dell'occupazione causata da scarsi livelli di benessere percepito all'interno della popolazione aziendale	
							Miglioramento della reputazione e della capacità di attrarre talenti grazie all'attenzione dell'azienda verso la tutela dell'equilibrio vita-lavoro
			Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore	Promozione delle pari opportunità, generando un impatto positivo sociale sulle comunità, anche attraverso l'ottenimento della Certificazione per la Parità di Genere	Mancanza di inclusione e aumento delle disuguaglianze sociali a causa dell'assenza di strumenti a tutela dei lavoratori	Percezione di disuguaglianze salariali e di opportunità, con impatti negativi sulla reputazione dell'azienda
						Mancata valorizzazione delle risorse, riduzione della produttività, perdita di opportunità e implementazione know-how	Miglioramento della produttività grazie a politiche che garantiscono condizioni di lavoro eque e meritocratiche
		Formazione e sviluppo delle competenze		Miglioramento del livello di soddisfazione dei dipendenti e delle loro opportunità di crescita, professionale e non	Generale malessere della forza lavoro a causa di disuguaglianze nella definizione dei percorsi di crescita professionale	Riduzione della produttività a causa del mancato sviluppo delle competenze del personale, anche con riferimento a nuove tecnologie e processi	Incremento dell'efficienza operativa grazie a personale qualificato e aggiornato, con riduzione degli errori e dei costi operativi
						Costi elevati legati agli investimenti in programmi di formazione, aggiornamento e sviluppo competenze	Maggiore capacità di adattamento a cambiamenti tecnologici e normativi, garantendo un vantaggio competitivo

S2			Occupazione sicura	Promozione di un ambiente lavorativo equo e sicuro per il personale aeroportuale e per i lavoratori della catena di approvvigionamento, tramite l'applicazione di standard elevati in materia di diritti umani	Rischio di violazione dei diritti dei lavoratori nei servizi di appalto o nei fornitori esterni e/o mancato rispetto delle condizioni di lavoro per il personale aeroportuale e per i lavoratori temporanei, specialmente durante periodi di alta domanda o contratti stagionali	Sanzioni per la violazione dei diritti umani (ad es. molestie sul luogo di lavoro, lavoro minorile)	Maggiore resilienza della catena di fornitura grazie alla selezione di partner e fornitori che condividono gli stessi principi in materia di tutela dei diritti umani
S4			Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Sicurezza della persona	Garanzia di efficienza ed efficacia delle infrastrutture di volo, degli impianti, delle attrezzature, delle organizzazioni e delle procedure al fine di tutelare la sicurezza degli aeromobili che effettuano operazioni presso lo scalo di Cagliari e la sicurezza dei loro occupanti, nonché mitigare i rischi prima che si traducano in inconvenienti gravi o incidenti.	Mancato raggiungimento o mantenimento di un accettabile livello di prestazione di Safety, riduzione dell'efficacia del sistema, aumento delle condizioni, eventi o circostanze che possono produrre o contribuire al verificarsi di un inconveniente grave o incidente.	Blocco dell'operatività dell'aeroporto a causa di incidenti che compromettono la sicurezza dei passeggeri (es. impatti con gli aeromobili a causa di fonti attrattive di avifauna in prossimità del sedime aeroportuale, mancati controlli/ ispezioni, ecc.)
Qualità del servizio e customer journey (Entity specific)				Maggiori livelli di soddisfazione degli utenti dell'aeroporto grazie all'ascolto dei loro bisogni tramite appositi canali di comunicazione	Perdita di attrattività a livello locale dovuta dall'assenza di servizi adeguati e che soddisfino i bisogni della clientela		
Sviluppo del network (Entity specific)				Nuove opportunità lavorative, sia dirette (nelle operazioni aeroportuali o nelle compagnie aeree) sia indirette (nel commercio, nei servizi, ecc.), generati dall'espansione delle rotte			
Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale (Entity specific)				Sviluppo territoriale e locale grazie a infrastrutture efficienti e capaci di gestire sempre maggiori flussi di passeggeri			

G1	Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	NA	Sensibilizzazione della popolazione aziendale e degli utenti dell'aeroporto verso comportamenti sostenibili, grazie all'adozione di pratiche etiche e trasparenti	Perdita di consenso da parte della comunità a causa della percezione di un'azienda poco trasparente o coinvolta in pratiche poco etiche (es. corruzione, mancato rispetto dei diritti umani)	Perdita della fiducia degli stakeholder e danni reputazionali derivanti da comportamenti non etici o anti-competitivi o dal mancato rispetto dei principi di trasparenza	Riduzione dei rischi reputazionali e legali, con conseguenti risparmi economici e rafforzamento della resilienza aziendale
		Gestione dei rapporti con i fornitori	NA		Incremento degli impatti negativi sull'ambiente (es. emissioni, inquinamento) a causa del mancato monitoraggio delle pratiche adottate dai propri fornitori		
		Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione	Miglioramento del benessere e della fiducia tra i dipendenti, grazie alla protezione da pratiche illecite o ingiuste	Aumento dei casi di corruzione o di comportamenti illeciti, a causa di misure inadeguate di prevenzione e controllo (es. assenza di adeguati sistemi di protezione per i whistleblower)	Rischio legale e sanzioni legate a potenziali episodi di frode o corruzione da parte di funzionari interni e/o esterni	Maggiore attrattività da parte di partner commerciali e investitori
					Danno reputazionale derivante da scandali o inchieste pubbliche per pratiche di corruzione		
					Compromissione della sicurezza dei dati sensibili dei clienti a causa di attacchi informatici, con conseguente rischio di contenziosi legali		
					Crescente vulnerabilità verso minacce e attacchi cyber, soprattutto con l'espansione dei servizi digitali e l'utilizzo di tecnologie avanzate		
						Efficientamento delle operazioni aeroportuali e miglioramento della qualità del lavoro, grazie allo sviluppo di soluzioni digitali e tecnologiche	
					Creazione e distribuzione equa del valore economico generato, favorendo il benessere dei dipendenti e della comunità		

03 .4

GESTIONE DEGLI IMPATTI DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀ

IRO-1 – DESCRIZIONE DEL PROCESSO PER INDIVIDUARE E VALUTARE GLI IMPATTI, I RISCHI E LE OPPORTUNITÀ RILEVANTI

In linea con il percorso di graduale allineamento alla normativa che regola la rendicontazione di sostenibilità intrapreso nel 2023 da parte del Gruppo So.G.Aer., durante l'esercizio è stata ulteriormente sviluppata l'analisi volta all'individuazione delle tematiche di sostenibilità rilevanti per il Gruppo stesso, attraverso l'implementazione della cd. **analisi di doppia rilevanza**. Tale analisi è volta all'allineamento della disclosure del Gruppo con quanto previsto dai nuovi **standard europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS)**¹³ e considerando le linee guida previste per l'implementazione della valutazione di doppia rilevanza¹⁴, entrambi emessi dall'European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG).

¹³ Gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sono stati introdotti nell'Unione Europea dalla Direttiva UE 2022/2464 (cd. Corporate Sustainability Reporting Directive, o CSRD) e recepiti in Italia dal Decreto legislativo n. 125 del 6 settembre 2024.

¹⁴ EFRAG IG 1: Materiality Assessment Implementation Guidance.

L'analisi di doppia rilevanza rappresenta, infatti, un momento fondamentale per l'individuazione delle informazioni che devono essere divulgate all'interno della Rendicontazione di sostenibilità di un'organizzazione. Tale processo permette di individuare le tematiche rilevanti secondo due prospettive:

- **Rilevanza dell'impatto** (*Impact Materiality*), che valuta gli effetti attuali o potenziali generati dalle attività del Gruppo sull'economia, sull'ambiente e sulle persone (approccio inside-out);
- **Rilevanza finanziaria** (*Financial Materiality*), che identifica i rischi e le opportunità legati ai fattori di sostenibilità, in grado di influenzare la performance economico-finanziaria del Gruppo (approccio *outside-in*).

Una questione di sostenibilità è dunque rilevante se risulta prioritaria secondo la prospettiva dell'impact materiality, della financial materiality o di entrambe.

Non essendo attualmente disponibile uno standard specifico di settore¹⁵, il processo portato avanti dal Gruppo So.G.Aer. ha preso avvio con un'attività preliminare volta a individuare le questioni di sostenibilità potenzialmente rilevanti. Tale fase ha previsto un'analisi strutturata che, oltre a considerare il contesto aziendale e settoriale in cui il Gruppo opera e il panorama normativo di riferimento, ha incluso un benchmark delle best practices di settore, nonché uno screening interno che ha visto il coinvolgimento di un Gruppo di Lavoro interno all'organizzazione, costituito dalle principali funzioni aziendali, in workshop e interviste mirate.

Una volta individuate le questioni di sostenibilità, nonché gli impatti, rischi e le opportunità potenzialmente rilevanti ad esse correlati, si è proceduto dapprima alla **valutazione della rilevanza degli impatti** generati o generabili dal Gruppo, con l'obiettivo di comprendere in che modo le proprie attività possano generare effetti significativi sull'ambiente, sulle persone e sull'economia. In particolare, la valutazione degli impatti ha previsto:

- una **valutazione interna**, da parte di un Gruppo di Lavoro ristretto, costituito dalle prime linee aziendali per le diverse funzioni;
- una **valutazione esterna**, in forma di survey, da parte di alcuni stakeholder selezionati costituiti da clienti/partner commerciali, fornitori ed enti finanziatori del Gruppo.

Gli impatti sono stati valutati in base alla loro gravità¹⁶ e probabilità di accadimento¹⁷. Una volta raccolte tutte le valutazioni, queste sono state aggregate e rielaborate al fine di ottenere l'elenco degli impatti rilevanti per il Gruppo. In particolare, sono stati definiti gli impatti rilevanti sulla base di specifiche soglie di rilevanza identificate con riferimento alla natura degli impatti (positivi o negativi).

¹⁵ Nel proprio mandato, l'EFRAG ha ricevuto anche il compito di sviluppare i c.d. ESRS Sector Standard, che descriveranno impatti, rischi e opportunità che probabilmente sono materiali per le imprese di uno specifico settore e non sono sufficientemente coperti dagli ESRS Topical Standard.

¹⁶ Intesa come sintesi dei caratteri di entità, portata e (in caso di impatti negativi) irrimediabilità dell'impatto.

¹⁷ Per gli stakeholder esterni è stata predisposta una valutazione semplificata che ha previsto l'assegnazione di un punteggio alla rilevanza dell'impatto, considerando la rilevanza quale sintesi tra gravità e probabilità dell'impatto stesso. In totale sono stati coinvolti 11 stakeholder esterni.

Successivamente, è stata effettuata la **valutazione della rilevanza dei rischi e delle opportunità** a cui il Gruppo è o potrebbe essere soggetto, volta ad analizzare in che misura i fattori di sostenibilità possano influenzare la performance economico-finanziaria del Gruppo. Tale analisi ha previsto la valutazione, da parte dello stesso Gruppo di Lavoro interno precedentemente coinvolto nella valutazione degli impatti, dell'entità potenziale e della probabilità degli effetti economico-finanziari connessi ai rischi e alle opportunità identificati con riferimento alle singole questioni di sostenibilità. Anche in questo caso, una volta raccolte tutte le valutazioni, esse sono state aggregate e rielaborate al fine di ottenere l'elenco dei rischi e delle opportunità rilevanti per il Gruppo sulla base di specifiche soglie di rilevanza.

Le due valutazioni sono state unite al fine di ricomprendere tutte le questioni associate a impatti, rischi e opportunità rilevanti. I risultati dell'analisi di doppia rilevanza così ottenuti sono stati condivisi al Gruppo di Lavoro ristretto per loro validazione.

Le questioni di sostenibilità emerse come rilevanti hanno sostanzialmente confermato le aree di interesse già rendicontate dal Gruppo So.G.Aer. nel 2023, e costituiscono le aree su cui è stata fornita disclosure all'interno della presente rendicontazione rispetto a temi, sottotemi e sotto-sottotemi elencati dallo standard e associati ai Topical Standard ESRS. Tali tematiche includono alcune tematiche *entity specific*, sulla base delle quali il Gruppo ha elaborato un'informativa specifica per la propria realtà riguardante gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti¹⁸.

IRO-2 – OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS OGGETTO DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

Per l'elenco di tutti gli obblighi di informativa a cui il Gruppo So.G.Aer. ha adempiuto nella redazione della presente Rendicontazione di Sostenibilità, si veda l'**ESRS Content Index** nella sezione "Allegati alla Rendicontazione di Sostenibilità".

¹⁸ Per ciascun tema entity specific non coperto dalle richieste informative ESRS, sono stati rendicontati, all'interno delle rispettive sezioni, tutti i requisiti minimi di informativa (cd. Minimum Disclosure Requirement, o MDR) previsti dall'ESRS 2 con riferimento a politiche, azioni e obiettivi specifici.

INFORMAZIONI AMBIENTALI

04 .1 ESRS E1 CAMBIAMENTI CLIMATICI

EI-1 – Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Con l'obiettivo di promuovere azioni concrete per la salvaguardia dell'ambiente e la sostenibilità delle operazioni aziendali, il Gruppo ha definito all'interno del **Piano degli investimenti (PQI) 2025–2028** un **Piano di tutela ambientale**. Pur non trattandosi di un vero e proprio Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici, esso prevede, tra i suoi obiettivi, misure volte alla protezione delle risorse naturali, all'ottimizzazione dei consumi energetici attraverso il potenziamento delle fonti rinnovabili e al miglioramento dell'efficienza dei sistemi di produzione, distribuzione e utilizzo dell'energia.

Inoltre, nell'ambito della **Certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA)**, il Gruppo ha definito il proprio **Carbon Management Plan**, che definisce la strategia dell'Aeroporto per la riduzione delle emissioni di Ambito 1 e 2 per i prossimi anni, stabilendo un calendario chiaro e identificando le responsabilità e le risorse interne necessarie per attuare il programma. Tale Piano è necessario al fine del mantenimento del livello "Reduction" della certificazione.

L'**Airport Carbon Accreditation** è un programma portato avanti da **ACI Europe** che, a livello globale, valuta e certifica in qualità di terzo indipendente gli sforzi messi in atto dagli aeroporti nel gestire e ridurre le proprie emissioni di CO₂.

Il Gruppo, che dal 2015 ha aderito all'iniziativa di ACI Europe, ha ottenuto nel 2024, per il terzo anno, il **Livello 2 "Reduction"**, frutto dell'attuazione delle politiche di ottimizzazione e riduzione dei consumi sinora condotte a livello di Gruppo. L'obiettivo è quello di proseguire tale trend virtuoso, che porterebbe al **raggiungimento del Livello 3 "Optimization" entro il 2026**, a valere sul 2025.

A tal fine, il Gruppo sta intendendo portare avanti le attività necessarie per la rendicontazione delle proprie emissioni di Ambito 3 al fine di predisporre un Piano di decarbonizzazione che comprenderà le emissioni derivanti da attività che sono centrali per le operazioni dell'aeroporto e che il Gestore guida o influenzi.



EI-2 – POLITICHE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ALL'ADATTAMENTO AGLI STESSI

La Capogruppo è dotata di un proprio **Sistema di Gestione Integrato (SGI)**, riconosciuto come un elemento chiave nella gestione aeroportuale in quanto abbraccia al suo interno le **questioni connesse alla Salute e sicurezza sul Lavoro, all'Ambiente, all'Energia, alla Qualità, alla Sicurezza dell'informazione ed alla Parità di genere**. I principi alla base del SGI sono delineati nella **Politica del Sistema di Gestione Integrato**. Seppur non specificatamente volta alla gestione delle questioni legate alla mitigazione dei cambiamenti climatici, dunque, attraverso tale Politica la Capogruppo si impegna ad attuare programmi volti all'efficientamento energetico, all'incentivo verso l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili, oltre che alla promozione di una cultura aziendale orientata alla formazione e alla sensibilizzazione di lavoratori e utenti aeroportuali in materia di efficientamento energetico.

So.G.Aer. rende disponibile tale Politica a tutte le parti interessate tramite la pubblicazione della stessa nel proprio sito internet ed all'interno dell'intranet aziendale, con la finalità di promuovere la partecipazione attiva di tutti. L'attuazione della Politica, infatti, parte dal Consiglio di Amministrazione e coinvolge, a cascata, i vari livelli aziendali. L'adesione completa da parte di tutti i lavoratori dei principi definiti dalla Politica costituisce pertanto un fattore cruciale per l'attuazione e l'efficacia della stessa.

Attraverso tale impegno, So.G.Aer. mira ad ottenere il continuo miglioramento delle attività aziendali anche in materia di tutela ambientale, il tutto mediante la strutturazione e la corretta gestione di procedure relative ad aspetti che possono determinare impatti ambientali. L'attenzione del personale viene mantenuta alta mediante il costante coinvolgimento in specifiche **campagne di formazione e informazione**, finalizzate a sviluppare la cultura ambientale all'interno dell'organizzazione e a rafforzare la consapevolezza dell'impatto delle attività svolte sull'ambiente in generale e sul territorio circostante in particolare.

La volontà del Gruppo rispetto alla tutela ambientale è sancita, inoltre, nel **Codice Etico**, all'interno del quale la Capogruppo si impegna a gestire la propria attività ed i propri investimenti nel rispetto delle esigenze ambientali e paesaggistiche. A questo scopo, tenendo conto delle necessità legate allo sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi, So.G.Aer. si impegna a prevenire i rischi che potrebbero prodursi a carico delle comunità locali, favorendo uno sviluppo sostenibile dell'attività aeroportuale. Lo stesso Codice Etico individua, inoltre, in capo agli organi di vertice aziendale la responsabilità di assicurare il rispetto della normativa vigente in materia ambientale, garantendo il corretto adempimento di tutte le prescrizioni previste dalla legge e dai regolamenti. di redazione.



EI-3 – AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLE POLITICHE IN MATERIA DI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel corso del 2024, il Gruppo ha portato avanti alcuni **interventi di efficientamento energetico**, tra cui la sostituzione degli apparecchi di illuminazione con tecnologia LED, già avviata nei precedenti esercizi, che ha consentito il passaggio quasi completo a tale soluzione. Un'azione particolarmente significativa ha riguardato la sostituzione delle luci della pista e dei raccordi, con un conseguente miglioramento dell'efficienza energetica. Tali interventi rientrano nelle iniziative previste per il mantenimento della certificazione *Airport Carbon Accreditation (ACA)*.

Nel novembre 2024, la Capogruppo ha ottenuto la certificazione **UNI EN ISO 14001** per il proprio **Sistema di Gestione Ambientale** e, la certificazione **UNI EN ISO 50001** per il proprio **Sistema di Gestione dell'Energia**, i quali confermano l'impegno costante da parte della Società nella tutela dell'ambiente e nell'orientamento allo sviluppo sostenibile.

Inoltre, a partire da agosto 2024, con l'attivazione del nuovo contratto di fornitura elettrica, So.G.Aer. si rifornisce esclusivamente energia proveniente da fonti rinnovabili, come attestato dalle relative **Garanzie d'Origine**.



Nell'ambito del Piano Quadriennale degli Investimenti 2025-2028, sono stati pianificati diversi interventi per migliorare le prestazioni ambientali dell'aeroporto, coinvolgendo attivamente gli stakeholder, tra cui enti, aziende, compagnie aeree e sub concessionari. Tra le principali iniziative per la decarbonizzazione si segnalano:

- l'acquisto di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili;
- la sostituzione dell'impianto di climatizzazione nella zona del molo con sistemi rooftop ad alta efficienza;
- la progressiva conversione del parco veicoli aziendale, sostituendo quelli a motore diesel con modelli ibridi o elettrici;
- la realizzazione di un sistema di distribuzione elettrico chiuso per ottimizzare l'uso dell'energia.

Considerando che l'energia elettrica rappresenta il principale vettore energetico che alimenta i servizi dell'aerostazione, il passaggio completo a fonti rinnovabili consentirà l'azzeramento delle emissioni di Ambito 2. Le emissioni di Ambito 1 derivanti dall'uso di carburanti fossili restano, tuttavia, difficili da eliminare nel breve periodo, a causa degli elevati costi dei macchinari, del numero di mezzi aggiuntivi necessari e della complessità connessa con il potenziamento del sistema di distribuzione dell'energia.

EI-4 – OBIETTIVI RELATIVI ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ALL'ADATTAMENTO AGLI STESSI

All'interno del Sistema di Gestione Integrato, l'**Analisi Ambientale** riveste un ruolo cruciale per il monitoraggio degli indicatori e l'individuazione degli obiettivi del **Piano di Tutela Ambientale**. Questi obiettivi vengono definiti tenendo conto del contesto ambientale e territoriale in cui opera lo scalo e sono stabiliti secondo i seguenti criteri:

- Interventi previsti nel Piano Quadriennale degli Investimenti, con effetti positivi su specifici aspetti ambientali;
- Analisi dei consumi energetici;
- Analisi dei consumi di risorse naturali.

Gli obiettivi individuati rispondono a necessità concrete di miglioramento delle performance ambientali dell'aeroporto, con un focus sulle aree maggiormente critiche, in modo da delineare un percorso chiaro e progressivo verso la sostenibilità.

In linea con gli impegni del Gruppo in campo ambientale, l'obiettivo è quello di ottenere risultati concreti nella riduzione dell'impronta carbonica dell'aeroporto, attraverso il raggiungimento del Livello 3 "Optimization" dell'Airport Carbon Accreditation entro il 2026, a valere sul 2025.

Il **Piano Quadriennale degli Investimenti (PQI) 2025-2028** prevede inoltre, nell'ambito del Piano di Tutela Ambientale, una serie di interventi mirati all'ottimizzazione dell'efficienza energetica e all'uso di energia da fonti rinnovabili. Tra le principali iniziative figurano l'installazione di sistemi di gestione avanzata degli impianti di illuminazione, tra cui sensori di movimento per ridurre i consumi energetici, e la costruzione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi integrati, sulle facciate degli edifici aeroportuali e sulle pensiline di attesa dei passeggeri.

Tutti gli obiettivi del Piano Ambiente sono allineati ai principi espressi nella Politica Integrata del Gruppo, che pone particolare attenzione alla salvaguardia dell'ambiente ed alla gestione efficiente dell'energia. Inoltre, la definizione degli obiettivi avviene in conformità con gli indicatori di tutela ambientale stabiliti dall'ENAC.

Unitamente al Piano Investimenti e al Piano Qualità, il Piano Ambiente viene presentato al **Comitato Utenti** per sua approvazione e condivisione, garantendo in questo modo un processo decisionale partecipato e trasparente.

Nell'ottica della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GES), sono stati fissati specifici target di decarbonizzazione, basati sull'uso di energia rinnovabile e su interventi di efficientamento energetico. L'obiettivo è **ridurre le emissioni di CO2 di 0,2 kg per passeggero all'anno**. Tale obiettivo sarà raggiunto attraverso:

- l'incremento della quota di energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili: l'obiettivo fissato per il 2024 è stato pari al 44% (rispetto all'anno base 2023), fissato in valori progressivamente maggiori per gli anni successivi, fino ad una quota pari al 95% entro il 2028;
- l'installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche nei parcheggi dell'aeroporto: l'obiettivo fissato prevede l'installazione di 20 colonnine entro il 2028 (rispetto all'anno base 2023).

Sempre con riferimento agli interventi di efficientamento energetico, inoltre, nel PQI 2025-2028 sono stati definiti i seguenti obiettivi:

- una riduzione del 10% dell'energia consumata nel 2028 rispetto al suo valore registrato nel 2023 (con obiettivi intermedi nei tre anni precedenti);
- la riduzione del 9% nel 2028 dei consumi connessi agli impianti di climatizzazione, rispetto al valore registrato nel 2023 (con obiettivi intermedi nei tre anni precedenti).

Il monitoraggio dei livelli di decarbonizzazione viene effettuato nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation e i risultati sono sottoposti a validazione da parte di organismi terzi accreditati. Questo approccio garantisce trasparenza e affidabilità nel percorso verso la sostenibilità ambientale dell'aeroporto.



EI-5 – CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO

Nella tabella che segue si riporta il dettaglio dei consumi energetici totali registrati dal Gruppo So.G.Aer. durante gli esercizi 2023 e 2024:

CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO ¹⁹	2024	2023
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone (MWh)	-	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi (MWh) ²⁰	1.272	1.221
Consumo di combustibile da gas naturale (MWh)	-	-
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili (MWh)	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti (MWh)	5.824	10.026
Consumo totale di energia da fonti fossili (MWh)	7.096	11.247
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)	61%	100%
Consumo totale di energia da fonti nucleari (MWh)	-	-
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia (%)	0%	0%
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa (MWh)	-	-
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti (MWh)	4.561	-
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili (MWh)	-	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh)	4.561	-
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)	39%	0%
Consumo totale di energia (MWh)	11.657	11.247

Per il 2024, l'intensità energetica associata alle attività in settori ad alto impatto climatico²¹ è stata pari a 0,00018 (MWh/€).²²

¹⁹ I fattori di conversione impiegati per trasformare le differenti quantità energetiche in MWh sono tratti dal database DEFRA (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs) dei rispettivi anni. I consumi energetici sono stati calcolati al netto della quota parte di energia elettrica ceduta ai sub-concessionari della Capogruppo.

²⁰ Il combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi si riferisce al consumo di benzina e diesel per la flotta aziendale ed al consumo di gasolio per gruppi elettrogeni.

²¹ I "settori ad alto impatto climatico" sono costituiti dai settori elencati nelle sezioni da A a H e nella sezione L della NACE (come definiti nel regolamento delegato (UE) 2022/1288 della Commissione). So.G.Aer. e Sogaerdyn rientrano nei settori ad alto impatto climatico, in quanto fanno parte della sezione H ("Trasporto e magazzinaggio") della classificazione NACE.

²² L'intensità energetica è calcolata come il totale dei consumi rendicontati in MWh sul totale dei ricavi netti associati alle attività in settori ad alto impatto climatico. Il denominatore per il calcolo dell'intensità comprende dunque la somma dei ricavi come riportati nella voce A.1 del Conto Economico ("Ricavi delle vendite e delle prestazioni") dei Bilanci d'esercizio individuali di So.G.Aer. (Capogruppo) e Sogaerdyn.

EI-6 – EMISSIONI LORDE DI GES DI AMBITO 1, 2, 3 ED EMISSIONI TOTALI DI GES

Nella tabella di seguito, si riportano le emissioni di gas a effetto serra (GES) generate direttamente dal Gruppo, tramite la sua regolare attività operativa (Ambito 1), e indirettamente, tramite l'energia elettrica acquistata e consumata (Ambito 2).

	2024	2023	Δ%
Emissioni di GES di Ambito 1²³			
Emissioni lorde di GES di ambito 1 (tCO₂eq)	338	323	+4%
Percentuale di emissioni di GES di ambito 1 coperta da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (%)	NA	NA	NA
Emissioni di GES di Ambito 2			
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sulla posizione (tCO₂eq)²⁴	2.665	2.899	-8%
Emissioni lorde di GES di ambito 2 basate sul mercato (tCO₂eq)²⁵	2.915	5.019	-42%
Emissioni totali di GES (Ambito 1 + Ambito 2)			
Emissioni totali di GES (Ambito 1 + Ambito 2) basate sulla posizione (tCO₂eq)	3.003	3.222	-7%
Emissioni totali di GES (Ambito 1 + Ambito 2) basate sul mercato (tCO₂eq)	3.253	5.342	-39%

²³ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 1 sono tratti da "Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2021 - National Inventory Report" di ISPRA.

²⁴ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 2 secondo l'approccio "location-based" sono tratti dal Report 404/2024 pubblicato da ISPRA (2024).

²⁵ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 2 secondo l'approccio "market-based" sono tratti da AIB "European Residual Mixes" 2023. La pubblicazione dell'aggiornamento annuale del dato AIB è successiva alla data di redazione del presente documento, non è stato pertanto possibile aggiornare i fattori di emissione per il FY 2024. Il dato riferito al FY 2023 è stato invece modificato, rispetto alla precedente rendicontazione, aggiornando il fattore di emissione utilizzato al fine di allinearli al periodo di rendicontazione di riferimento. I dati messi a disposizione da AIB sono espressi esclusivamente in CO₂ e non includono altri gas serra nell'equivalente di anidride carbonica (CO₂e). Nel testo è stato scelto di mantenere l'unità di misura CO₂e per garantire uniformità e chiarezza, data anche la trascurabilità dell'impatto dei gas serra diversi dalla CO₂ nella produzione di energia elettrica. Con riferimento alla quota parte di energia proveniente da fonti rinnovabili, l'assenza di emissioni è accertata dai certificati di annullamento delle Garanzie d'Origine.

La riduzione delle emissioni di Ambito 2 è stata ottenuta grazie all'acquisto da parte di So.G.Aer. di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili. Essa è evidente nei valori delle emissioni calcolate con il metodo basato sul mercato (approccio cd. "market based"), che considera la fonte dell'energia elettrica acquistata (rinnovabile o non rinnovabile), mentre non risulta evidente nel dato delle emissioni calcolate secondo l'approccio basato sulla posizione (cd. "location-based") che, seppur in riduzione, riflette la media delle emissioni del mix energetico del paese in cui l'energia elettrica è consumata. Questo secondo approccio non tiene dunque conto delle scelte specifiche di approvvigionamento energetico effettuate dal Gruppo come, in questo caso, l'acquisto di energia da fonti rinnovabili.

L'intensità di GES registrata dal Gruppo nel 2024²⁶ è pari a 0,00004 (tCO₂e/€), sia considerando l'approccio basato sul mercato, sia considerando l'approccio di calcolo basato sulla posizione.

Per questo esercizio di rendicontazione, non sono state calcolate le emissioni di GES generate lungo la catena del valore del Gruppo (cd. Ambito 3). Queste derivano principalmente da attività fuori dal diretto controllo finanziario e operativo di So.G.Aer.: tra esse rientrano le attività svolte da Società terze che operano in aeroporto nel settore dell'*handling*, del catering e del *refuelling*, il fornitore di servizi alla navigazione ENAV S.p.A., Enti di Stato che a vario titolo contribuiscono al mantenimento di adeguati standard di safety e security, le Società sub-concessionarie di servizi Non Aviation, nonché la Eco Travel S.r.l. che gestisce in subconcessione l'impianto di trattamento dei rifiuti speciali presente in aeroporto.

So.G.Aer. si impegna, per i prossimi esercizi di rendicontazione, di predisporre definire e monitorare le proprie emissioni complessive di GES, inclusive dunque delle emissioni di Ambito 3. Volontà della Capogruppo è inoltre quella di assumere un ruolo di indirizzo sulle attività menzionate, al fine di guidare e influenzare le scelte aziendali verso una sempre maggiore attenzione nei confronti delle tematiche ambientali, facendosi così parte dirigente nella valutazione, discussione, individuazione e promozione di azioni di mitigazione ambientale con particolare riferimento alla razionalizzazione dei consumi energetici e alla conseguente diminuzione di emissioni di CO₂ in atmosfera, coerentemente con la propria politica ambientale.

EI-7 – ASSORBIMENTI DI GES E PROGETTI DI MITIGAZIONE DELLE EMISSIONI DI GES FINANZIATI CON CREDITI DI CARBONIO

Nel 2024, il Gruppo non ha portato avanti progetti finalizzati a o allo stoccaggio di GES, né sono stati previsti acquisti di crediti di carbonio a tale scopo.

²⁶ L'intensità di GES è stata calcolata come rapporto tra le emissioni totali di GES registrate dal Gruppo nel 2024 (non inclusive delle emissioni di Ambito 3) rispetto ai ricavi del Gruppo, come riportati nella voce A.1 del Conto Economico ("Ricavi delle vendite e delle prestazioni") del Bilancio consolidato al 31.12.2024.

04 ESRS E2 .2 INQUINAMENTO

E2-1 – Politiche relative all'inquinamento

La **Politica del Sistema di Gestione Integrato (SGI)** adottata da So.G.Aer. include al suo interno un forte impegno nella tutela ambientale, anche con riferimento alla prevenzione dell'inquinamento. Tale Politica comprende, infatti, linee guida per la gestione degli impatti ambientali, dei rischi e delle opportunità in materia di inquinamento, con un impegno esplicito a:

- Monitorare i livelli della qualità dell'aria;
- Monitorare la qualità delle acque e il rumore generato dalle attività aeronautiche;
- Individuare strategie di miglioramento in collaborazione con enti quali ARPA ed ENAC.

La prevenzione dell'inquinamento atmosferico rappresenta un aspetto centrale, poiché incide direttamente sia sulla popolazione aeroportuale che sulle comunità locali. Sebbene al momento So.G.Aer. non gestisca le emissioni di CO₂ generate dalle operazioni di volo (rientranti nel cd. Ambito 3), l'azienda è impegnata a ridurre e contenere le emissioni legate alla propria attività operativa attraverso specifiche misure, tra cui:

- Installazione di impianti 400Hz su tutte le piazzole per evitare l'uso dei GPU (Gound Power Unit) da parte degli aeromobili in sosta;
- Assenza di caldaie o motori termici per la climatizzazione e la produzione di energia;
- Avvio della transizione verso veicoli elettrici per la flotta aziendale, ove possibile.

So.G.Aer. si impegna inoltre a rispettare i limiti imposti dalla **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)** prevista nel **Piano di Sviluppo Aeroportuale**, assicurando che le proprie azioni siano orientate a un progressivo contenimento dell'inquinamento in linea con l'aumento dell'attività di volo. Al momento, i valori registrati sono sempre risultati ampiamente al di sotto dei limiti normativi, escludendo la necessità di ulteriori interventi di mitigazione.

E2-2 – Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Dal 2016, il Gruppo utilizza una **centralina di monitoraggio** della qualità dell'aria, che opera con un sistema di rilevamento continuo a campionamento di un secondo. Questa tecnologia consente di monitorare la concentrazione di diversi inquinanti atmosferici, tra cui ossidi di azoto, monossido di carbonio, particolato, ozono, anidride solforosa, composti organici volatili e idrocarburi.

I dati raccolti dalla stazione di monitoraggio vengono inviati a un centro di elaborazione, dove un software dedicato esegue le procedure necessarie per correlare l'andamento degli inquinanti con le operazioni di volo. Come richiesto dal D. lgs. 155/2010²⁷, il sistema verifica la validità dell'aggregazione dei dati e il calcolo dei parametri statistici, garantendo che almeno il 90% dei dati sia raccolto per ogni ciclo di analisi. Tale soglia è sempre stata rispettata.

In un'ottica di trasparenza e coinvolgimento dell'utenza, i dati sulla qualità dell'aria sono resi disponibili attraverso un Totem informativo situato nell'area partenze dell'aeroporto, permettendo ai passeggeri e al personale aeroportuale di accedere alle informazioni in tempo reale.



²⁷ Tale Decreto attua la Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

E2-3 – Obiettivi connessi all'inquinamento

Attualmente, non sono stati fissati obiettivi specifici per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, ma So.G.Aer. monitora costantemente l'efficacia delle azioni messe in atto attraverso l'analisi dei dati provenienti dalla centralina di rilevamento. Dal 2016, i dati raccolti sono stati utilizzati per valutare l'andamento dell'inquinamento nel tempo e per misurare i progressi compiuti in relazione ai livelli di emissioni registrati.

Questo approccio consente di verificare periodicamente l'impatto delle strategie adottate e di identificare eventuali margini di miglioramento, mantenendo un e

E2-4 – Inquinamento di aria, acqua e suolo

Le centraline di monitoraggio installate presso l'Aeroporto sono dotate di strumentazione per la misurazione dei seguenti contaminanti:

- **CO** - Monossido di carbonio;
- **SO2** – Biossido di zolfo;
- **PM10** – Particolato atmosferico;
- **O3** – Ozono;
- **NOx** – Ossidi di azoto;
- **BTEX** – Benzene, Toluene, Etilbenzene, Xilene.

I dati grezzi di monitoraggio vengono scaricati, analizzati e ripuliti da eventuali "outliers" o dati anomali non riconducibili alle condizioni ambientali del territorio in esame. Successivamente si procede al calcolo degli indicatori.

Di seguito si riportano i valori medi di concentrazione degli inquinanti registrati dalle centraline di monitoraggio dell'aria del Gruppo So.G.Aer.:

INQUINANTI NELL'ARIA ²⁸	UNITÀ DI MISURA	2024	2023
Monossido di carbonio (CO)	mg/m ³	< 1	< 2
Biossido di zolfo (SO ₂)	µg/m ³	< 10	< 10
Ozono (O ₃)	µg/m ³	< 80	< 100
Particolato (PM10)	mg/m ³	N.D.	16,70
Ossido di azoto (NO ₂)	µg/m ³	0,1	0,11
Benzene (BTEX)	µg/m ³	0,2	< 0,01

I valori registrati negli ultimi anni evidenziano livelli di concentrazione sempre inferiori rispetto ai limiti normativi, confermando l'efficacia delle politiche adottate e di un approccio strategico in linea con l'evoluzione dell'attività aeroportuale.

²⁸ La tabella riporta i valori medi (puntuali o relativi) registrati rispetto ai livelli di concentrazione di ciascun inquinante.

04.3 ESRS E4 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

Il Gruppo, ad oggi, non ha formalizzato un vero e proprio Piano di transizione in relazione alla biodiversità e agli ecosistemi. Tuttavia, anche in virtù della realizzazione degli interventi previsti nel **Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) di Cagliari – Elmas**, il Gruppo è chiamato a svolgere una costante attività di monitoraggio del sistema ambientale che circonda l'aeroporto, adottando un approccio integrato alla gestione della biodiversità e degli ecosistemi e integrando strategie di monitoraggio e mitigazione degli impatti ambientali nel proprio modello operativo.

L'Aeroporto di Cagliari – Elmas è ubicato in un contesto ambientale di elevata rilevanza sotto il profilo naturalistico. Esso si trova, infatti, in prossimità della costa sud-orientale dell'isola, ai margini dello **Stagno di Cagliari**, il quale rappresenta uno dei più estesi e articolati sistemi umidi costieri della Sardegna. La sua importanza è riconosciuta anche dalla Convenzione sulle Zone Umide di Importanza Internazionale (o Convenzione di Ramsar) che la identifica quale **ecosistema ad altissima biodiversità** per via della presenza di diversificati contingenti avifaunistici.

La vicinanza a tale sistema impone dunque un costante livello di attenzione con riferimento alla sicurezza dell'intero sistema aeroportuale ed una sempre migliore gestione dell'intero aeroporto con l'obiettivo di minimizzare le possibili interferenze con le valenze ambientali dell'area vasta²⁹.

²⁹ Per il dettaglio relativo ai rischi connessi alla biodiversità e alla tutela degli ecosistemi rilevanti per il Gruppo, si veda il paragrafo "Strategia".

E4-2 – Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

Pur non disponendo di una specifica Politica dedicata alla tutela della biodiversità, So.G.Aer. esegue costantemente il **monitoraggio degli ecosistemi e della fauna** in conformità alle prescrizioni della **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**. Tale monitoraggio mira a ridurre gli impatti sulle specie locali e a prevenire interferenze tra l'attività aeroportuale e l'ecosistema circostante, con particolare attenzione alla gestione della presenza dell'avifauna per minimizzare il rischio di "bird strike".

E4-3 – Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi

Le **attività di monitoraggio e controllo** dei volatili e di altre specie faunistiche all'interno dell'area aeroportuale prevedono ispezioni regolari lungo la pista e la strada perimetrale, effettuate su base oraria durante le ore di luce, per raccogliere dati sulla presenza di volatili, il loro numero, gli orari e le aree di sosta. Ove ritenuto necessario, inoltre, vengono attuati interventi mirati per l'allontanamento degli uccelli.

La gestione ecologica del sedime aeroportuale prevede il divieto di coltivazioni attrattive per i volatili, l'eliminazione di rifiuti organici e l'uso di barriere fisiche per ridurre la presenza di specie sinantropiche. Inoltre, viene applicata la *Long Grass Policy*, come raccomandato da ENAC (Circolare ENAC APT-01B), per il controllo della vegetazione nelle aree aeroportuali.

L'area è opportunamente monitorata anche dal punto di vista degli ecosistemi vegetativi che la abitano. Tali analisi sono essenziali al fine della definizione di opere e interventi che non ledano habitat di interesse comunitario.

E4-4 – Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

Il Gruppo non ha al momento definito obiettivi quantitativi connessi ai rischi rilevanti individuati con riferimento alla biodiversità e agli ecosistemi. Tuttavia, l'obiettivo principale verso cui si muovono le attività del Gruppo con riferimento agli aspetti della biodiversità, è quello di minimizzare l'impatto dell'attività aeroportuale sulle aree ecologicamente sensibili limitrofe, quale lo Stagno di Cagliari.

Per raggiungere tale scopo, le attività di costruzione vengono pianificate nei periodi meno critici per le specie locali, generalmente da marzo a giugno. Inoltre, si cerca di limitare l'occupazione delle aree non direttamente interessate dai lavori e di ridurre la dispersione di polveri mediante tecniche di contenimento. La manutenzione regolare delle attrezzature previene il rilascio di sostanze inquinanti, mentre il passaggio di mezzi e personale è limitato alle aree di cantiere per preservare la vegetazione spontanea. Infine, vengono adottate strategie di contenimento per evitare la proliferazione di specie invasive che potrebbero alterare gli equilibri ecologici dell'area.



E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi

L'aeroporto Cagliari – Elmas si colloca ai margini dello Stagno di Cagliari. L'area ricade all'interno della delimitazione IBA (*Important Bird Area*) n° 188, comprendente l'intero Stagno di Cagliari con il mare antistante, lo Stagno di Molentargius, le Saline e Stagno di Quartu con il mare antistante ed il Monte di Sant'Elia, per una superficie terrestre di 7.651 ettari ed una marina di 1.947 ettari, rientra all'interno del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) ITB040023 "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla" proposto ai sensi della Direttiva 92/43/CEE ("Habitat"), adiacente alla Zona di Protezione Speciale (ZPS) ITB044003 "Stagno di Cagliari" designata ai sensi della Direttiva 79/409/CEE ("Uccelli selvatici").

Al fine di garantire la tutela di tale area, l'efficacia delle misure adottate dal Gruppo viene valutata attraverso diverse metriche, tra cui il numero e la specie di volatili monitorati mediante ispezioni giornaliere, la frequenza degli interventi di allontanamento e l'indice di rischio *bird strike*, basato sul numero di avvistamenti e sugli eventi segnalati.

L'efficacia delle misure di mitigazione viene inoltre garantita attraverso il costante monitoraggio della presenza di specie sinantropiche e lo stato di conservazione degli habitat circostanti, con particolare riferimento agli ecosistemi umidi e alle specie di interesse comunitario.

04

ESRS E5

.4

USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE

E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo non ha al momento previsto una Politica specifica per l'uso delle risorse e l'economia circolare. Tuttavia, nell'ambito della sua Politica del **Sistema di Gestione Integrato** (SGI), So.G.Aer. ha incluso alcuni principi che richiamano l'attenzione del Gruppo anche verso una gestione efficiente delle risorse e, in modo particolare, dei rifiuti. Tale Politica prevede, infatti, l'impegno di So.G.Aer. nel corretto smaltimento dei rifiuti, prediligendo, ove possibile, operazioni di recupero o riciclo rispetto allo smaltimento.



E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Attualmente, i rifiuti prodotti nell'esercizio dell'attività di So.G.Aer. sono in quota parte raccolti differenziati, tramite l'utilizzo di cestini dotati di differenti scomparti in funzione della tipologia di rifiuto e tramite due macchine compattatrici della plastica ubicate in prossimità della zona arrivi e partenze del Terminal Passeggeri. La quota parte di rifiuti non differenziabili viene, invece, conferita all'inceneritore aeroportuale. Esso è posizionato in prossimità della pista di volo, nonché adiacente alla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria.

Nel 2024 è stato avviato il processo di revamping dell'inceneritore, aggiudicati al termine del 2023 nell'ambito di una gara di project financing. Tale progetto prevede la completa trasformazione dell'impianto in un **termovalorizzatore**, che consentirà al Gruppo di migliorare l'efficienza nella gestione dei rifiuti e ottimizzare i processi di recupero energetico. Si stima che i lavori al termovalorizzatore avranno termine entro il 2026.

Ad oggi, infatti, i rifiuti prodotti dalle attività aeroportuali o dai passeggeri sono, in quota parte, raccolti in maniera differenziata, consentendo il riutilizzo di alcuni materiali quali carta, plastiche, metalli. La quota non differenziabile viene invece conferita all'inceneritore, collocato all'interno del sedime aeroportuale. Grazie alla disponibilità del termovalorizzatore, i rifiuti non differenziabili prodotti dall'attività aeroportuale potranno essere avviati a recupero, in quanto saranno utilizzati come fonte di produzione di energia elettrica.

Nei primi mesi del 2025, inoltre, So.G.Aer. ha firmato un protocollo di intesa con **CoRePLA** (Consorzio Nazionale per la Raccolta, il Riciclo e il Recupero degli Imballaggi in Plastica) per l'utilizzo di due ulteriori macchine compattatrici della plastica, finalizzato all'incremento della raccolta differenziata e alla riduzione del volume dei rifiuti plastici.

E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

So.G.Aer. ha definito degli obiettivi connessi all'ottimizzazione nella gestione dei rifiuti, in linea con i principi previsti nella **Politica del Sistema di Gestione Integrato**, nonché con il Piano Ambientale inserito all'interno del più ampio **Piano Quadriennale degli Investimenti 2025-2028**.

Gli obiettivi connessi alla gestione dei rifiuti riguardano sostanzialmente la gestione dello smaltimento degli stessi in maniera autonoma, rispetto al circuito della raccolta cittadina³⁰. Ciò, da un lato, consente risparmi economici alla Società e, dall'altro, comporta una maggiore responsabilità in capo alla stessa nella gestione ambientale. In particolare, So.G.Aer. ha previsto come obiettivo quello di una quota di raccolta differenziata pari al 56% entro il 2028, rispetto al 36% registrato nel 2023 (anno base), definendo anche obiettivi intermedi per il triennio 2025-2027.

L'incremento della raccolta differenziata è supportato anche attraverso attività di **sensibilizzazione** del personale del servizio di pulizie e della comunità aeroportuale nel suo complesso.

³⁰ Dal 2022, So.G.Aer. non si avvale più del servizio pubblico di raccolta dei rifiuti e opera autonomamente tracciando e monitorando i propri rifiuti. Questo consente di avere dati puntuali relativamente al volume differenziato sul totale del volume smaltito, che vengono trasmessi annualmente alla Camera di Commercio, in osservanza della Legge n. 70/1994.

Gli obiettivi fissati derivano dall'analisi dei livelli raggiunti nel passato e sono stimati sulla base delle politiche e azioni messe in atto. Sebbene tali obiettivi siano facoltativi, il loro inserimento all'interno del piano ambientale rappresenta un impegno concreto. Il mancato raggiungimento dei valori stimati può comportare diseconomie nella catena del valore, rendendo quindi prioritario il costante miglioramento delle strategie di gestione dei rifiuti e delle risorse.

E5-5 – Flussi di risorse in uscita

Si riportano di seguito le tabelle riassuntive dei quantitativi di rifiuti prodotti (in tonnellate) dal Gruppo So.G.Aer. nel biennio 2023-2024, con il dettaglio della loro destinazione.

2024								
Rifiuti generati (t)	DI CUI DESTINATI A RECUPERO				DI CUI DESTINATI A SMALTIMENTO			
	Preparazione per il riutilizzo	Riciclo	Altre operazioni di recupero	Totale rifiuti recuperati	Incenerimento	Conferimento in discarica	Altre operazioni di smaltimento	Totale rifiuti a smaltimento
Rifiuti pericolosi								
	-	-	-	4,2	-	-	-	1,8
Rifiuti non pericolosi								
	-	-	-	217,9	-	-	-	288,7
Totale rifiuti prodotti				222,1				290,5

2023								
Rifiuti generati (t)	DI CUI DESTINATI A RECUPERO				DI CUI DESTINATI A SMALTIMENTO			
	Preparazione per il riutilizzo	Riciclo	Altre operazioni di recupero	Totale rifiuti recuperati	Incenerimento	Conferimento in discarica	Altre operazioni di smaltimento	Totale rifiuti a smaltimento
Rifiuti pericolosi								
	1,5	-	-	1,5	0,5	-	4,1	4,6
Rifiuti non pericolosi								
	215,8	-	-	215,8	304,2	2,4	0,1	306,8
Totale rifiuti prodotti				217,3				311,4

Nel 2024 il Gruppo ha prodotto **512,7 tonnellate di rifiuti³¹, registrando una diminuzione del 3% rispetto al 2023**. I rifiuti pericolosi rappresentano circa l'1% del totale.

È importante sottolineare che circa il 17% dei rifiuti urbani non differenziati, destinati a smaltimento (pari a 54,7 tonnellate), è riconducibile ai rifiuti prodotti "in air", ossia a bordo degli aerei. A causa delle circostanze operative specifiche in cui si trovano ad operare i vettori aerei (tempi di sosta molto ridotti, spazi nei vettori circoscritti, ecc.), tali rifiuti non possono essere differenziati, limitando le possibilità di trattamento e corretto smaltimento.

³¹ Il quantitativo di rifiuti prodotti è attribuibile principalmente alle attività della Capogruppo, mentre la quota marginale è riconducibile alle attività di Sogaerdyn. Sogaer Security, per la specifica attività, non genera rifiuti.

04.5 ESRS 2 MDR-P GESTIONE DEL RUMORE

ESRS 2 MDR-P – Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti

Il rumore rappresenta per un aeroporto un fattore critico nella relazione con il territorio circostante, con impatti significativi sulla qualità della vita delle comunità locali e potenziali limitazioni allo sviluppo del traffico aereo se non gestito in modo efficace. Per affrontare questa sfida, So.G.Aer. ha previsto nella propria politica ambientale il monitoraggio continuo dei livelli di rumore generati dalle attività aeronautiche, così da poter individuare tempestivamente strategie di mitigazione e miglioramento.

La gestione del rumore aeroportuale, inoltre, è regolamentata da normative specifiche e riveste un ruolo centrale nelle politiche di sviluppo aeroportuale. I limiti di rumorosità nell'intorno aeroportuale sono definiti sulla base di studi scientifici e determinati all'interno della Commissione aeroportuale, presieduta dal Direttore ENAC dell'aeroporto e composta da rappresentanti di ENAV, Comuni limitrofi, ARPA, RAS Assessorato Ambiente, compagnie aeree operanti nello scalo, Città Metropolitana, AMI e altri soggetti istituzionali.

Un'efficace gestione del rumore consente di pianificare soluzioni volte a ridurre l'impatto acustico generato dagli aeromobili, minimizzando i disagi per le comunità locali senza compromettere la crescita del traffico aereo. La Commissione rumore aeroportuale svolge un ruolo chiave in questo processo, coinvolgendo tutti gli stakeholder rilevanti.

La zonizzazione acustica aeroportuale non è ancora stata ufficialmente adottata, sebbene le operazioni siano condotte sulla base di una classificazione (mappatura) approvata in sede di Commissione Rumore Aeroportuale. Le traiettorie di decollo e atterraggio degli aeromobili, come riportato nei documenti ENAV (AIP Italia), sono progettate per minimizzare l'impatto acustico sulle aree circostanti.

ESRS 2 MDR-A – Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti

Le principali iniziative attuate riguardano il monitoraggio del rumore e il coordinamento con la Commissione aeroportuale.

Un eventuale piano di risanamento acustico potrà essere definito solo dopo l'adozione della zonizzazione acustica e nel caso in cui questa evidenzi un impatto significativo sull'area abitata di Elmas.

ESRS 2 MDR-T – Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

Ad oggi, il traffico generato dallo scalo non ha mai determinato un impatto acustico superiore ai limiti previsti per la zona di riferimento, così come definiti dai parametri normativi vigenti.

A supporto di ciò, So.G.Aer. ha implementato un sistema avanzato di **monitoraggio acustico**, costituito da quattro centraline fisse e una postazione mobile posizionate strategicamente per incrociare le traiettorie di decollo e atterraggio degli aeromobili. Il sistema integra i dati raccolti con le informazioni radar, consentendo di distinguere il rumore prodotto dal traffico aereo da altre fonti di inquinamento acustico urbano, garantendo così un'analisi affidabile e dettagliata.

Le centraline rilevano i livelli di rumore in base a soglie preimpostate per il periodo diurno e notturno (66 dB), con durata di rilevamento variabile tra 8 e 9 secondi a seconda della posizione. I dati raccolti vengono elaborati tramite il software dedicato SARA (Sistema Analisi Rumore Aeroportuale) e incrociati con i tracciati radar e le operazioni di volo per una valutazione accurata degli impatti acustici. Questo processo si svolge attraverso l'impiego di algoritmi matematici il cui risultato finale viene verificato dal tecnico competente in acustica.

Le strumentazioni delle centraline sono certificate ACCREDIA, garantendo elevati standard di accuratezza.





INFORMAZIONI SOCIALI

05 .1

ESRS S1 FORZA LAVORO PROPRIA

S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria

Le Società del Gruppo So.G.Aer. riconoscono il ruolo centrale della forza lavoro nel raggiungimento degli obiettivi aziendali e di sostenibilità, impegnandosi a garantire un ambiente di lavoro sicuro, equo e inclusivo. La gestione del personale si basa sui principi di rispetto dei diritti umani, non discriminazione e pari opportunità, valorizzando la diversità e promuovendo politiche di inclusione e che possano favorire lo sviluppo delle competenze e il benessere organizzativo.

La **tutela della salute e sicurezza dei lavoratori** rappresenta uno dei pilastri delle politiche di gestione del personale del Gruppo. Tale impegno è dimostrato anche dall'adozione di **Sistemi di Gestione della Salute e sicurezza sul lavoro certificati ISO 45001 da parte di tutte le società del Gruppo** che garantiscono la copertura totale dei propri lavoratori, dipendenti e non dipendenti, nonché dal **Manuale di gestione della Sicurezza Antincendio**, che disciplina le misure di prevenzione e risposta a tali emergenze.

Le politiche di gestione del personale del Gruppo mirano a garantire la **tutela dell'occupazione** attraverso il rispetto delle disposizioni normative vigenti, anche con riferimento all'inclusione di figure rientranti nelle categorie protette. Il **Codice Etico** del Gruppo sottolinea l'impegno nella valorizzazione delle risorse umane, promuovendo un ambiente di lavoro basato sulla fiducia reciproca, sul rispetto della dignità personale e sul contrasto a qualsiasi forma di discriminazione e molestia. In particolare, il Codice ribadisce il principio di **pari opportunità** in tutte le fasi della vita lavorativa, dall'accesso all'impiego alla formazione e crescita professionale, garantendo un trattamento equo e meritocratico. A tale scopo, nel 2024, il Gruppo ha conseguito la **Certificazione della Parità di Genere ai sensi della UNI/PdR 125:2022**. Tale certificazione attesta l'adozione di politiche concrete per ridurre il divario di genere, favorire la crescita professionale senza discriminazioni e garantire la parità salariale a parità di mansioni. Il Sistema di Gestione della Parità di Genere prevede inoltre l'adozione di specifici indicatori di performance volti a misurare, rendicontare e valutare l'impatto delle politiche di inclusione all'interno dell'organizzazione.

Per quanto riguarda la **formazione e lo sviluppo delle competenze**, il Gruppo assicura percorsi di aggiornamento continui volti a migliorare la qualificazione professionale e a garantire opportunità di crescita per tutti i dipendenti, in linea con le esigenze aziendali e con un approccio che valorizza il merito e le competenze individuali. Il Gruppo favorisce condizioni lavorative idonee al **benessere organizzativo**, adottando misure di conciliazione vita-lavoro, strumenti di welfare aziendale e iniziative di supporto, tra cui programmi di assistenza per i dipendenti.

Per la gestione delle segnalazioni da parte dei lavoratori, l'impresa adotta procedura gestionali che disciplinano i processi di ricezione, valutazione e risoluzione delle problematiche segnalate. I processi di gestione delle segnalazioni sono regolamentati e strutturati per fornire un accesso ai canali di comunicazione per la forza lavoro.

In particolare, le problematiche legate alla sicurezza sul lavoro vengono esaminate e affrontate durante le riunioni del **Comitato sui Sistemi di Gestione Integrati**, che si svolgono con cadenza mensile, garantendo un monitoraggio costante e un tempestivo intervento risolutivo. La consapevolezza dei lavoratori riguardo ai processi e alle strutture di segnalazione viene verificata attraverso audit periodici: la modulistica compilata dai lavoratori viene trasmessa al **Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP)**, che ne tutela la riservatezza per proteggere i segnalanti da eventuali ritorsioni.

S1-2 – Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Il coinvolgimento della forza lavoro nelle decisioni aziendali avviene attraverso canali diretti e il dialogo con le **Organizzazioni Sindacali (OO.SS.)**, garantendo un'interazione strutturata e costante tra i dipendenti e l'azienda. Questo processo si sviluppa tramite comunicazioni aziendali rivolte a tutte le risorse, incontri periodici per area e tavoli di confronto con le OO.SS., garantiti attivamente dalle alte funzioni aziendali.

Per assicurare trasparenza e accesso alle informazioni, il Gruppo pubblica aggiornamenti costanti sul proprio sito web e si avvale di strumenti digitali (So.G.Aer. S.p.A. e Sogaerdyn S.p.A. in corso di finalizzazione), come bacheche telematiche consultabili da tutti i lavoratori, dove vengono resi disponibili documenti chiave, quali gli accordi di secondo livello sottoscritti con le OO.SS. e gli organigrammi aziendali aggiornati.

L'efficacia di tali azioni viene valutata attraverso **survey aziendali** che raccolgono dati utili per misurare il livello di coinvolgimento, il grado di soddisfazione e l'impatto delle iniziative adottate. In relazione alle categorie protette, il Gruppo garantisce il rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente, adottando misure di supporto e inclusione per favorire la loro piena integrazione nell'ambiente lavorativo.



S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni

Le Società del Gruppo hanno implementato diversi strumenti per gestire e porre rimedio a eventuali impatti negativi sulla forza lavoro. Il rapporto con i lavoratori è garantito da un'interazione diretta e costante, anche a livello di Board e con le Organizzazioni Sindacali, al fine di affrontare tempestivamente eventuali problematiche e assicurare un miglioramento continuo delle condizioni lavorative.

Tutto il personale impegnato nelle attività del Gruppo ha la possibilità di rivolgersi in qualsiasi momento al **Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT)** per richieste di chiarimento interpretativo sul Piano o per proporre miglioramenti. Oltre a questo canale, è attiva una **Procedura Whistleblowing**, aggiornata nel luglio 2023 in conformità con il D. Lgs. 24/2023, che disciplina nel dettaglio le modalità, i canali e le garanzie di anonimato per la segnalazione di condotte irregolari o problematiche sul posto di lavoro. Sono infatti previste misure di protezione per i lavoratori che utilizzano tali strumenti, in modo da prevenire eventuali ritorsioni e garantire un ambiente di lavoro sicuro e inclusivo.

La forza lavoro viene informata di tali strutture e processi attraverso comunicazioni interne, aggiornamenti formali e divulgazione mirata delle policy aziendali. Ad ogni aggiornamento della procedura, tutto il personale viene informato per garantire consapevolezza e accessibilità ai canali di segnalazione. Il Gruppo monitora costantemente l'efficacia di questi strumenti attraverso feedback interni, analisi periodiche delle segnalazioni ricevute e incontri con le OO.SS. per valutare le misure adottate e migliorare ulteriormente il sistema di gestione delle segnalazioni e dei reclami.

SI-4 – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

Nel rispetto della normativa vigente, le Società del Gruppo adempiono regolarmente agli obblighi relativi all'occupazione e all'inclusione, come dimostra l'ottenimento della **Certificazione UNI/PdR 125:2022 per la Parità di Genere**. Inoltre, anche la formazione aziendale e obbligatoria risulta in linea con i fabbisogni e con la normativa vigente. Le azioni descritte si applicano a tutti i lavoratori delle Società del Gruppo e sono programmate per essere realizzate ed applicate nel corso dell'anno corrente. Al momento, non si sono verificati impatti rilevanti effettivi che richiedano azioni di rimedio, ma nel caso in cui si presentassero impatti negativi, il tipo di intervento da adottare verrebbe valutato anche con il Board.

Nei primi mesi del 2024, il sistema di MBO della Capogruppo è stato esteso per includere, oltre a dirigenti già inclusi come previsto da contratto, anche i Quadri. Le Società del Gruppo stanno valutando l'introduzione di un **sistema di premialità**, subordinato al raggiungimento di obiettivi legati alle performance annuali dell'aeroporto. Con questa premessa si è lavorato anche sul "Regolamento Aziendale Politica Retributiva E Di Incentivazione", politica ispirata ai seguenti principi: equità interna, neutralità rispetto al genere, congruenza con il mercato, meritocrazia, prevenzione dei conflitti di interesse, compliance. Attraverso questo regolamento viene affidato ad un regolamento di valutazione la crescita costante dei lavoratori eliminando di fatto possibili disuguaglianze. Innumerevoli incontri sono stati svolti con le sigle sindacali presenti nelle realtà del gruppo So.G.Aer. con le quali sono state intraprese argomentazioni sempre condivise per la crescita del personale.

So.G.Aer. sta inoltre sviluppando un nuovo strumento legato alle **politiche retributive**, che prevede una valutazione periodica delle performance dei lavoratori collegata a diversi criteri – quali, ad esempio, la responsabilità rispetto alle attività assegnate, le relazioni con il gruppo di lavoro, ecc. – con l'obiettivo di uniformare le retribuzioni per livelli e mansioni.

Il Gruppo investe inoltre nel benessere e nella valorizzazione del proprio capitale umano, consolidando le iniziative di **welfare aziendale**. Dal 2023, è attiva la piattaforma digitale **Happily**, che consente ai dipendenti di convertire, in tutto o in parte, il proprio **Premio di Risultato** in crediti welfare. Questi possono essere utilizzati per numerosi servizi, tra cui asili nido, test scolastici, assistenza domiciliare, corsi di lingue e assicurazioni sanitarie, garantendo benefici fiscali sia per i lavoratori che per l'azienda.

Il costante impegno sul benessere organizzativo si è concretizzato anche nella promozione di iniziative legate alla conciliazione vita-lavoro quale il regolamento sullo smart working, la definizione del PdR 2024 di €825,00 e l'aumento del buono pasto a decorrere da Gennaio 2025 fino a 8€, pari al massimo consentito in termini di deducibilità fiscale per il lavoratore, questo, insieme alla gift card del valore di €50,00 consegnata in coincidenza delle festività natalizie, spendibili verso tutti i sub concessionari della So.G.Aer aderenti all'iniziativa ha contribuito all'avvicinamento dei valori aziendali nei confronti delle risorse umane. Si precisa che quasi la totalità di queste attività sono state effettuate a livello di gruppo.

Inoltre si sono svolte attività di rafforzamento con dei gruppi di lavoro cercando costantemente di rendere armonico e di semplificare i rapporti interni tra i lavoratori nel rispetto delle attività e delle proprie responsabilità, per ogni singola area di lavoro e della catena di comando e filiera gerarchica, inserendo oltre ad una forte presenza delle attività umanistiche e di supporto di gruppo e individuale quale a titolo di esempio team building, attività con formatori, psicologi e formazione professionalizzante, modificando anche l'ambiente fisico con il rifacimento delle aree dedicate alla pausa dei lavoratori, miglioramento uffici, spogliatoi.

L'attenzione al benessere dei dipendenti si manifesta anche nell'ascolto delle esigenze relative alla **flessibilità dell'orario di lavoro**. Il Gruppo si impegna a valutare soluzioni per la riduzione, rimodulazione e maggiore adattabilità degli orari, tenendo conto delle necessità organizzative. Un'ulteriore misura adottata, soprattutto in So.G.Aer., è lo **smart working**, regolamentato da un'apposita disciplina aziendale e applicato dove compatibile con le mansioni svolte.



Inoltre, al fine di favorire una **mobilità sostenibile** negli spostamenti Casa-Lavoro un ambiente di lavoro più sostenibile, il Gruppo ha avviato un progetto dedicato alla **mobilità aziendale** in collaborazione con **KINTO Italia**, introducendo un servizio di carpooling aziendale nato per stimolare la mobilità condivisa tra il personale del gruppo e ridurre conseguentemente le emissioni generate dal traffico veicolare.

Sul fronte della **Salute e sicurezza sul lavoro**, nel corso del 2024, sono state erogate specifiche **sessioni formative** in conformità agli Accordi Stato-Regioni. Al fine di garantire la sicurezza sul lavoro in diverse aree della So.G.Aer. sono state integrate risorse per i settori critici dell'AVL, supervisione e terminal aeroportuale. Inoltre, ulteriori azioni implementate rientrano nel piano di miglioramento aziendale, con risorse dedicate alla loro realizzazione e risultati attesi monitorati attraverso il Sistema di Gestione. Queste iniziative riguardano l'intero sedime aeroportuale, e coinvolgono tutte le aree operative e amministrative. Anche le attività di prevenzione sono pianificate su base annuale e monitorate periodicamente per valutare l'efficacia delle misure adottate.

Non sono stati rilevati impatti rilevanti che abbiano arrecato danni ai lavoratori. Tuttavia, in seguito ad un evento infortunistico, il SPP ha richiesto alla Università di Cagliari di effettuare prove **Skid Test** sulle pavimentazioni del Terminal Aviazione Generale, dell'edificio Polifunzionale e del Business Centre. I coefficienti di attrito rilevati sono risultati conformi alla normativa vigente.

Tra le azioni supplementari volte a migliorare il benessere dei lavoratori, si annovera la pubblicazione trimestrale di un notiziario informativo a cura del SPP. L'efficacia delle azioni adottate viene valutata attraverso la procedura di gestione infortuni, incidenti e near miss, i cui indicatori di performance vengono monitorati con cadenza periodica, permettendo che i rischi e le opportunità in materia di salute e sicurezza siano individuati e gestiti e assicurando che le proprie pratiche non generino impatti negativi rilevanti sulla forza lavoro, monitorando costantemente le condizioni di lavoro e le misure di prevenzione.

Il **Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione** (RSPP) dispone di un budget annuale per le attività di prevenzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione: gli obiettivi aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro sono definiti all'interno del piano di miglioramento e monitorati trimestralmente, mentre le revisioni periodiche dei piani d'azione avvengono durante le riunioni di riesame con la Direzione, le quali prevedono anche il coinvolgimento della forza lavoro.



S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo So.G.Aer. presta attenzione a tutti i fattori che possono generare effetti negativi sulla forza lavoro e adotta misure per prevenirli o mitigarli. Al tempo stesso, si impegna attivamente nel rafforzare gli impatti positivi per i dipendenti, sempre nel rispetto dei vincoli derivanti dalla loro natura di partecipate pubbliche. I rischi vengono ridotti e, in alcuni casi, eliminati attraverso politiche e regolamenti interni.

Il Gruppo ha fissato tra i propri obiettivi la riduzione delle disuguaglianze retributive, perseguendo un'armonizzazione delle condizioni economiche per dipendenti con lo stesso livello e mansione, attraverso l'applicazione del nuovo **sistema di valutazione delle performance**. L'implementazione di tale strumento permetterà di misurare i progressi nel tempo e garantire una maggiore equità retributiva all'interno del Gruppo. Sul fronte delle opportunità, l'introduzione del **sistema di premialità** per il raggiungimento di obiettivi aziendali rappresenta una misura volta a incentivare il coinvolgimento e la motivazione della forza lavoro.

Attualmente, l'azienda sta monitorando l'efficacia di queste azioni attraverso il feedback interno dei dipendenti e il dialogo con le organizzazioni sindacali, permettendo di monitorare l'andamento degli obiettivi periodicamente e fino al risultato utile finale. Negli accordi sottoscritti con le OO.SS si prevede sempre la costituzione di un **Comitato Paritetico** composto dalle rappresentanze aziendali e sindacali al fine di monitorare in termini di miglioramento e innovazione.

S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

Nel 2024, il Gruppo ha registrato un incremento della forza lavoro, raggiungendo un totale di **539 dipendenti**³², rispetto ai 453 del 2023. Questo aumento è stato trainato principalmente dalla crescita del numero di donne impiegate, mentre la componente maschile ha subito una riduzione, ed è stato accompagnato da un rafforzamento dei contratti a tempo indeterminato. Un'altra dinamica rilevante riguarda l'aumento dei **lavoratori non dipendenti**, passati da 69 nel 2023 a 152 nel 2024. Questo incremento è attribuibile principalmente alla crescita del numero di lavoratori interinali, utilizzati prevalentemente per le attività nei punti vendita dedicati all'artigianato sardo, nei terminal e nell'Aviazione Generale. Tali lavoratori sono selezionati e avviati al lavoro tramite agenzie di somministrazione specializzate.

³² I dati relativi al personale del Gruppo, riportati nel presente capitolo, sono calcolati come numero di teste al 31.12.2024.

	2024	2023
Genere	Numero di dipendenti	
Uomini	332	271
Donne	207	182
Altro³³	NA	NA
Non comunicato	-	-
Totale dipendenti	539	453

	2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti					
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	197	313	NA	-	510
Numero di dipendenti a tempo determinato	10	19	NA	-	29
Numero di dipendenti a orario variabile	-	-	NA	-	-
Numero di dipendenti a tempo pieno	102	262	NA	-	364
Numero di dipendenti a tempo parziale	105	70	NA	-	175

	2023				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Numero di dipendenti					
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	176	264	NA	-	440
Numero di dipendenti a tempo determinato	6	7	NA	-	13
Numero di dipendenti a orario variabile	-	-	NA	-	-
Numero di dipendenti a tempo pieno	77	221	NA	-	298
Numero di dipendenti a tempo parziale	105	50	NA	-	155

³³ In Italia non è possibile registrarsi legalmente come appartenenti a un terzo genere, per tale ragione la categoria «altro» non è applicabile.

Anche il **tasso di avvicendamento ha subito una netta riduzione**, passando dal 26% nel 2023 al 3% nel 2024. La motivazione di tale riduzione è riconducibile principalmente alla controllata Sogaerdyn ed al fatto che, nel 2023, il numero di rapporti cessati ha incluso i lavoratori stagionali assunti con contratto a tempo determinato. Gli stessi lavoratori stagionali, nel 2024, sono stati invece assunti tramite agenzia interinale e pertanto, rientrando nella categoria dei lavoratori non dipendenti, non emergono dal computo dei dipendenti cessati. In generale, infatti, la dinamica di avvicendamento dei dipendenti è riconducibile principalmente alla cessazione di rapporti di lavoro a termine, tipici delle assunzioni stagionali, e solo in misura marginale dall'uscita di dipendenti prossimi alla pensione o che hanno presentato dimissioni volontarie.

2024			2023		
Numero di dipendenti	Numero di rapporti cessati	Tasso di avvicendamento	Numero di dipendenti	Numero di rapporti cessati	Tasso di avvicendamento
539	14	0,03	453	119	0,26

S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa

Numero di lavoratori non dipendenti	2024	2023
Lavoratori interinali	151	65
Lavoratori autonomi	-	4
Stagisti e tirocinanti	1	-
Totale lavoratori non dipendenti	152	69

S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

Tutti i dipendenti del Gruppo operano in Italia e sono coperti dal **CCNL del Trasporto Aereo**. Nello specifico, So.G.Aer. e la controllata Sogaer Security applicano la parte contrattuale dedicata ai "Gestori Aeroportuali", mentre Sogaerdyn adotta la sezione relativa agli "Handlers".

Per quanto riguarda **la rappresentanza sindacale**, invece, il numero assoluto di dipendenti coperti dai Rappresentanti dei lavoratori è aumentato, ma la percentuale complessiva è leggermente diminuita, passando dal 48% al 46%, in relazione alla crescita dell'organico aziendale.

Dipendenti coperti da CCNL	2024	2023
N. totale di dipendenti coperti da CCNL	539	453
N. totale di dipendenti	539	453
Percentuale di dipendenti coperti da CCNL	100%	100%

Rappresentanza sul luogo di lavoro	2024	2023
N. totale di dipendenti coperti da Rappresentanti dei lavoratori	249	219
N. totale di dipendenti	539	453
Percentuale di dipendenti coperti da Rappresentanti dei lavoratori	46%	48%

SI-9 – Metriche della diversità

Distribuzione di genere nell'alta dirigenza	2024				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Dirigenti	1	5	NA	-	6
Quadri	12	12	NA	-	24
Totale membri dell'Alta Dirigenza	13	17	NA	-	30
Percentuale membri dell'Alta Dirigenza	43%	57%	NA	-	100%

Distribuzione di genere nell'alta dirigenza	2023				
	Donne	Uomini	Altro	Non comunicato	Totale
Dirigenti	1	4	NA	-	5
Quadri	8	12	NA	-	20
Totale membri dell'Alta Dirigenza	9	16	NA	-	25
Percentuale membri dell'Alta Dirigenza	36%	64%	NA	-	100%

SI-11 – Protezione sociale

Il 100% dei dipendenti del Gruppo è coperto da misure di protezione sociale, volte ad assicurare l'accesso a un sistema di tutela che comprende assistenza sanitaria e sostegno al reddito in situazioni di difficoltà. Questo include la copertura in caso di perdita del posto di lavoro, malattia, necessità di cure mediche, maternità e cura dei figli, oltre alla sicurezza economica per il pensionamento.

SI-12 – Persone con disabilità

Il Gruppo rispetta gli obblighi previsti dal Collocamento Obbligatorio per le categorie protette, garantendo l'inserimento di lavoratori appartenenti a queste categorie nel proprio organico. Nel 2024, il numero di dipendenti assunti attraverso il Collocamento Obbligatorio è aumentato, sebbene la percentuale rispetto al totale dei dipendenti sia rimasta costante.

Percentuale categorie protette per genere	2024				
	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Totale dipendenti	207	332	NA	-	539
Dipendenti con disabilità	5	13	NA	-	18
Totale	2%	4%	NA	-	3%

Percentuale categorie protette per genere	2023				
	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
Totale dipendenti	182	271	NA	-	453
Dipendenti con disabilità	4	10	NA	-	14
Totale	2%	4%	NA	-	3%

S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze

Dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera per categoria e per genere	2024				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Dirigenti	1	4	NA	-	5
Quadri	4	5	NA	-	9
Impiegati	70	78	NA	-	148
Operai	0	0	NA	-	0
Totale	75	87	NA	-	162
Totale %	36%	26%	NA	-	30%

Dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera per categoria e per genere	2023				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Dirigenti	1	4	NA	-	5
Quadri	8	6	NA	-	14
Impiegati	75	78	NA	-	153
Operai	0	10	NA	-	10
Totale	84	98	NA	-	182
Totale %	46%	36%	NA	-	40%

Nel 2024, il **30% dei dipendenti ha partecipato a processi di revisione periodica delle prestazioni**, rispetto al 40% dell'anno precedente. La diminuzione è attribuibile a una razionalizzazione del sistema di valutazione, con un focus su percorsi di sviluppo maggiormente strutturati.

Nello stesso esercizio, sono state erogate in totale oltre 13 mila ore di formazione. **In media, il numero di ore di formazione erogate per ciascun dipendente del Gruppo è stato pari a 25,2 ore**, leggermente in calo rispetto al 2023. Questa riduzione potrebbe tuttavia riflettere un approccio più mirato, focalizzato sulla qualità e l'efficacia della formazione erogata.

Nel 2024, il **30% dei dipendenti ha partecipato a processi di revisione periodica delle prestazioni**, rispetto al 40% dell'anno precedente. La diminuzione è attribuibile a una razionalizzazione del sistema di valutazione, con un focus su percorsi di sviluppo maggiormente strutturati.

Nello stesso esercizio, sono state erogate in totale oltre 13 mila ore di formazione. **In media, il numero di ore di formazione erogate per ciascun dipendente del Gruppo è stato pari a 25,2 ore**, leggermente in calo rispetto al 2023. Questa riduzione potrebbe tuttavia riflettere un approccio più mirato, focalizzato sulla qualità e l'efficacia della formazione erogata.

Ore medie di formazione	2024				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Dirigenti	7,3	15,9	NA	-	14,5
Quadri	28,0	30,0	NA	-	29,0
Impiegati	25,4	26,2	NA	-	25,8
Operai	30,2	23,5	NA	-	24,0
Totale	25,8	24,9	NA	-	25,2

Ore medie di formazione	2023				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Dirigenti	14,0	16,8	NA	-	16,2
Quadri	46,6	40,2	NA	-	42,8
Impiegati	38,5	33,7	NA	-	36,2
Operai	23,3	27,3	NA	-	27,1
Totale	38,1	31,3	NA	-	34,0

S1-14 – Metriche di salute e sicurezza

I Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro predisposti dal Gruppo coprono il 100% dei lavoratori, dipendenti e non dipendenti.

Durante il 2024 si è registrato un leggero calo del tasso di infortuni tra i dipendenti. Tra i non dipendenti, invece, si registra un incremento degli infortuni, con un conseguente aumento del relativo tasso.

Infortunati sul lavoro (dipendenti)	2024	2023 ³⁴
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	7	6
Numero ore lavorate	755.063	607.755
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	9,3	9,9

Infortunati sul lavoro (non dipendenti)	2024	2023
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	5	0
Numero ore lavorate	154.029	39.481
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	32,5	0

Malattie professionali (dipendenti)	2024	2023
Numero di malattie connesse al lavoro registrabili	3	-
Numero di giornate di lavoro perdute a causa di lesioni e decessi sul lavoro, dovuti a infortuni e malattie	242	145

Malattie professionali (non dipendenti)	2024	2023
Numero di malattie connesse al lavoro registrabili	-	-
Numero di giornate di lavoro perdute a causa di lesioni e decessi sul lavoro, dovuti a infortuni e malattie	-	-

³⁴ Il tasso di infortuni sul lavoro relativo al 2023 è stato ricalcolato per allineare la formula a quanto previsto dallo standard ESRS, garantendo così la comparabilità del dato con le rilevazioni del 2024.

S1-15 – Equilibrio tra vita professionale e vita privata

CONGEDO PER MOTIVI FAMILIARI	2024				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Totale dipendenti	332	207	NA	-	539
Dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	332	207	NA	-	539
Percentuale di dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	100%	100%	NA	-	100%
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	72	57	NA	-	129
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	35%	17%	NA	-	24%

CONGEDO PER MOTIVI FAMILIARI	2023				
	Donna	Uomo	Altro	Non riportato	Totale
Totale dipendenti	182	271	NA	-	453
Dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	182	271	NA	-	453
Percentuale di dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	100%	100%	NA	-	100%
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	66	47	NA	-	113
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	36%	17%	NA	-	25%

S1-16 – Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)

È stato approvato da parte del CdA uno **strumento di politica retributiva** che consentirà di ridurre le disparità salariali all'interno dell'organico aziendale.

Nel 2024, **il divario retributivo di genere si è ridotto del 10%** rispetto al 2023, seppur mantenendosi ancora su un leggero vantaggio retributivo a favore della componente maschile. Analizzando il **tasso di remunerazione totale**, invece, si osserva una leggera riduzione rispetto al 2023 che riflette un incremento della **retribuzione annua mediana dei dipendenti**, coerente con l'obiettivo di ridurre le disparità salariali e valorizzare il contributo di tutti i lavoratori.

Divario retributivo di genere	2024	2023
Retribuzione oraria lorda media dei dipendenti di genere maschile (€)	14,23	14,24
Retribuzione oraria lorda media dei dipendenti di genere femminile (€)	12,69	12,53
Divario retributivo (%)	12,0%	10,8%

Tasso di remunerazione totale	2024	2023
Remunerazione totale annua per la persona con il salario più elevato del Gruppo (€)	147.500	147.500
Remunerazione totale annua mediana dei dipendenti del Gruppo, esclusa la persona con il salario più elevato (€)	39.151	37.992
Tasso di remunerazione totale	3,77	3,88

S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

Nel corso del 2024, non sono stati registrati episodi di discriminazione o molestie, né sono state presentate denunce attraverso i canali predisposti. Inoltre, non si sono verificati casi di incidenti gravi in materia di diritti umani. Tutti i dati relativi a tali tematiche sono stati raccolti e verificati in conformità con le procedure interne, senza segnalazioni o violazioni da parte dei dipendenti o degli stakeholder.

05 .2

ESRS S2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

Il Gruppo non ha, ad oggi, sviluppato una specifica Politica connessa a eventuali impatti sui lavoratori lungo la propria catena del valore. Tuttavia, il **Codice Etico** di Gruppo definisce l'insieme dei valori etici e delle linee di comportamento cui devono ispirarsi, nell'ambito della propria attività lavorativa, tutti i soggetti coinvolti nell'attività aziendale del Gruppo.

In particolare, la **sicurezza dell'ambiente di lavoro** costituisce un obiettivo centrale, per il perseguimento del quale si prevede un costante monitoraggio costante delle condizioni di lavoro in materia di igiene e sicurezza, al fine di garantire un posto di lavoro salutare e sicuro, non solo per dipendenti e collaboratori del Gruppo, ma anche per clienti, fornitori, e per chiunque sia presente all'interno degli uffici o degli stabilimenti.

All'interno del Codice Etico, inoltre, il Gruppo sancisce il proprio impegno nell'assicurare e nel promuovere la **tutela della libertà individuale e della dignità umana**, quali diritti fondamentali. Per tale ragione, sono in ogni modo vietate condotte discriminatorie e si prevede esplicitamente l'impegno di ciascuno, all'interno del Gruppo, nel **contrasto al lavoro ed allo sfruttamento minorile**, anche attraverso il rifiuto di contrarre rapporti con soggetti terzi che se ne avvalgano.

S2-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti

Allo stato attuale, il Gruppo non ha definito dei processi generali per il coinvolgimento dei lavoratori lungo la propria catena del valore o di loro rappresentanti. Tuttavia, nel 2024, So.G.Aer. ha deciso di coinvolgere anche fornitori e partner commerciali durante il processo di valutazione degli impatti, positivi o negativi, che li riguardano. Tale partecipazione costituisce uno strumento di importanza strategica per il Gruppo, in quanto rappresenta un momento in cui poter raccogliere gli interessi degli stakeholder che partecipano alla creazione di valore del Gruppo³⁵.

Per maggiori informazioni in merito alla gestione da parte del Gruppo dei rapporti con i propri fornitori, si rimanda al paragrafo “ESRS G1 – Condotta delle imprese”.

S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

Il Gruppo mette a disposizione sul proprio sito web il canale di segnalazione previsto dalla **Procedura Whistleblowing** che, nel luglio 2023, è stata adeguata alle novità introdotte dal D. lgs. 24/2023, regolando in modo puntuale le modalità, i canali e l'anonimato che deve essere assicurato nell'invio di segnalazioni³⁶.

S2-4 – Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

Per maggiori informazioni in merito alla gestione da parte del Gruppo dei rapporti con i propri fornitori, si rimanda al paragrafo “ESRS G1 – Condotta delle imprese”.

S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Al momento, il Gruppo non ha definito obiettivi temporali e orientati ai risultati connessi a iniziative volte a mitigare impatti negativi e/o potenziare gli impatti positivi sui lavoratori nella catena del valore e/o gestire i rischi e le opportunità rilevanti per gli stessi.

³⁵ Per informazioni di dettaglio in merito agli impatti, ai rischi ed alle opportunità rilevanti per il Gruppo relativi ai lavoratori lungo la catena del valore, si veda il paragrafo “Strategia”.

³⁶ Per maggiori informazioni in merito ai canali di segnalazione previsti dal Gruppo, si rimanda al paragrafo “ESRS G1 – Condotta delle imprese”.



05

ESRS S4

.3

CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

La **Safety** rappresenta l'elemento cardine dell'attività del Gruppo, in quanto, attraverso il proprio sistema di gestione (cd. *Safety Management System*, SMS), So.G.Aer., mediante l'istituzione di politiche, processi, procedure e strutture organizzative proporzionate e appropriate alle dimensioni del gestore, alla natura e al tipo di operazioni che si svolgono sullo scalo, garantisce la sicurezza delle operazioni aeroportuali e l'osservanza dei regolamenti europei, con particolare riguardo al Regolamento UE 139/2014.

Con Safety si intende, infatti, l'insieme delle azioni, delle risorse e delle strategie volte a ridurre il rischio di incidenti aeronautici a un livello accettabile, attraverso l'identificazione, l'analisi e la mitigazione dei pericoli operativi.

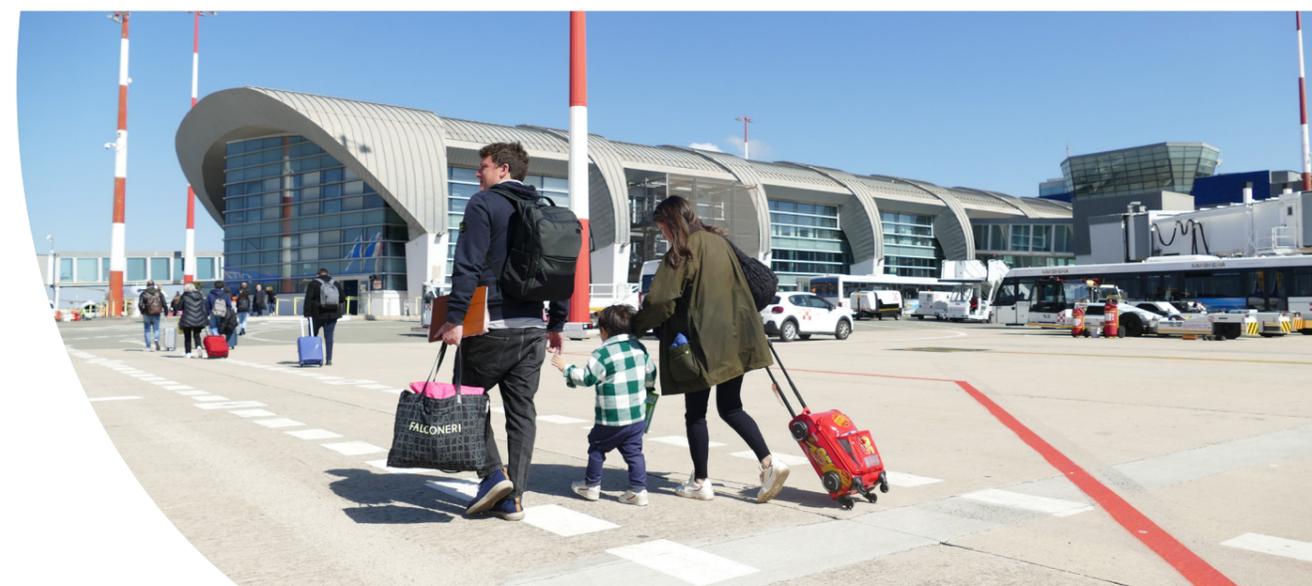
La **Safety Policy**, elaborata dall'*Accountable Manager* e dal management della Capogruppo, prevede strategie e processi mirati a garantire che tutte le operazioni aeronautiche si svolgano in un contesto di sicurezza ottimale, con una distribuzione equilibrata delle risorse organizzative. In questo contesto, l'*Accountable Manager* e l'intero management sono responsabili dell'attuazione della politica e della sua continua evoluzione, assicurando che tutte le attività svolte in *airside* siano conformi ai criteri di *safety* stabiliti a livello locale, nazionale e internazionale.

L'*Accountable Manager* promuove una cultura della sicurezza in tutta l'organizzazione, incoraggiando l'adozione di prassi sicure e la segnalazione delle anomalie attraverso un sistema di reporting attivo. La gestione della sicurezza è vista come una responsabilità primaria per tutti i manager e dipendenti, indipendentemente da eventuali conflitti con altre attività operative, commerciali, o sociali o ambientali. Inoltre, la politica prevede processi chiari per l'individuazione dei pericoli e la gestione dei rischi, al fine di ridurre i rischi a livelli il più basso possibile (cd. *As Low As Reasonably*

Practicable, o ALARP), promuovendo la **Just Culture**, ossia un approccio positivo dove la comunicazione interna è fondata sulla fiducia reciproca fra i diversi livelli gerarchici dell'organizzazione e le problematiche di *safety* vengono trattate senza ricorrere a misure punitive, a meno di casi di negligenza o violazione deliberata delle procedure.

So.G.Aer. assicura anche che il personale impiegato nelle operazioni aeroportuali riceva **formazione adeguata in materia di safety**, che vengano assegnate mansioni in base alle competenze specifiche e che vengano monitorati continuamente i livelli di performance di sicurezza, con l'obiettivo di migliorare costantemente attraverso analisi dei rischi, audit periodici e l'adozione di best practices internazionali. La politica, che si applica a tutte le operazioni aeroportuali, è condivisa e resa accessibile agli stakeholder attraverso diverse modalità di comunicazione, tra cui il sito web e i manuali aziendali.

Al momento, i valori registrati sono sempre risultati ampiamente al di sotto dei limiti normativi, escludendo la necessità di ulteriori interventi di mitigazione.



S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

So.G.Aer. ha implementato un processo strutturato per il coinvolgimento degli Enti, degli Operatori Aeroportuali e di tutti gli Stakeholder in merito agli eventuali impatti rilevanti in materia di *safety*. Questo processo avviene attraverso una serie di comitati e gruppi di lavoro dedicati, nei quali vengono discussi i programmi di sicurezza e vengono raccolti input dagli stakeholder chiave.

Tra gli organismi di riferimento, il **Safety Review Board (SRB)**, che si riunisce almeno tre volte all'anno o quando necessario, sovrintende all'attuazione delle politiche di *safety* e alla verifica della conformità del management system ai requisiti regolamentari. Il **Safety Action Group (SAG)**, attivato secondo necessità, si occupa dell'attuazione di iniziative e progetti mirati al mantenimento degli standard di sicurezza operativa.

Il **Comitato di Sicurezza dell'Aerodromo (ASC - Aerodrome Safety Committee)**, che si riunisce due volte l'anno, ha il compito di monitorare gli obiettivi di mantenimento e miglioramento della sicurezza delle operazioni in apron, analizzando il numero, la tipologia e la severità degli incidenti. In aggiunta, il **Local Runway Safety Team (LRST)**, con incontri programmati tre volte l'anno, gestisce la comunicazione delle condizioni locali della pista e delle aree adiacenti agli operatori interessati. Il **Comitato di Risposta alle Emergenze (ERC - Emergency Response Committee)** interviene quando necessario per garantire la gestione corretta delle emergenze aeroportuali.

Qualora venissero identificate esigenze di cambiamento nell'organizzazione del Gestore, nel Management System, nelle infrastrutture dell'aeroporto o nelle operazioni che possano avere impatto su processi, procedure e servizi in essere, So.G.Aer. applica quanto previsto dal processo di gestione delle modifiche, in ottemperanza alla ADR.OR.B.040 e al Manuale di Aeroporto, al fine di assicurare che tutti i cambiamenti organizzativi, procedurali e infrastrutturali che avvengono sullo scalo di Cagliari Elmas, prima di essere adottati, siano identificati, valutati e, ove previsto, preventivamente approvati da ENAC.

La responsabilità operativa del coinvolgimento degli utenti è affidata al **Safety & Compliance Manager**, che assicura l'efficacia del processo e l'orientamento delle strategie aziendali in base ai risultati delle riunioni. L'efficacia delle azioni intraprese viene valutata nei comitati successivi, attraverso il monitoraggio degli eventi di performance e audit interni ed esterni.

S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

In questo modo, la Capogruppo ha consolidato ulteriormente l'impegno nella gestione della sicurezza delle operazioni aeroportuali, attuando processi che mirano a prevenire o mitigare gli impatti negativi sugli utenti e stakeholder dello scalo. L'azienda attua un processo di identificazione reattiva, proattiva e predittiva dei pericoli, di monitoraggio e misurazione delle prestazioni attraverso tutte le aree riconducibili al Safety Management System: Safety Reporting, Safety Reviews, a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie, cambiamenti, implementazione di procedure, o analisi in caso di aumento degli incidenti, Safety Audit, Internal Safety Investigation.

Per facilitare la comunicazione e raccogliere segnalazioni, So.G.Aer. mette a disposizione il sistema di **Safety Reporting**, quale strumento di segnalazione di qualsiasi evento aeronautico relativo alla safety che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. A tutti gli operatori aeroportuali, anche in forma anonima, viene richiesto di segnalare qualsiasi evento che possa avere o abbia avuto un impatto anche solo potenziale sulla safety attraverso la compilazione del *Ground Safety Report*.

Questo strumento garantisce anche l'anonimato delle segnalazioni, sostenendo una *just culture* in cui la segnalazione di eventi critici non comporta ritorsioni, a meno che non si tratti di atti illegali o di violazioni gravi. L'azienda assicura la trasparenza attraverso la pubblicazione di informazioni sulla safety e l'informazione riguardante i canali di segnalazione disponibili, che sono accessibili anche sul sito web aziendale. La gestione di queste problematiche viene costantemente monitorata attraverso il **sistema di gestione della sicurezza (SMS - Safety Management System)**, con verifiche periodiche dell'efficacia delle misure adottate, in collaborazione con gli stakeholder e gli operatori.

S4-4 – Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni.

Per garantire l'efficacia delle azioni di mitigazione dei rischi, So.G.Aer. ha integrato un sistema di monitoraggio continuo che si inserisce all'interno del più ampio processo di gestione della safety. Le attività di **hazard identification** e di analisi dei **Safety Performance Indicators (SPI)** non solo consentono di monitorare in tempo reale i potenziali rischi, quali ad esempio i *wildlife strike*³⁷, ma anche di aggiornare costantemente le procedure operative, inclusi gli interventi diretti sul campo e la fondamentale formazione del personale, attraverso la quale si è garantita una costante sensibilizzazione dei dipendenti sui rischi identificati e sulle misure di sicurezza da adottare, assicurando che ogni operatore fosse preparato ad affrontare situazioni critiche.

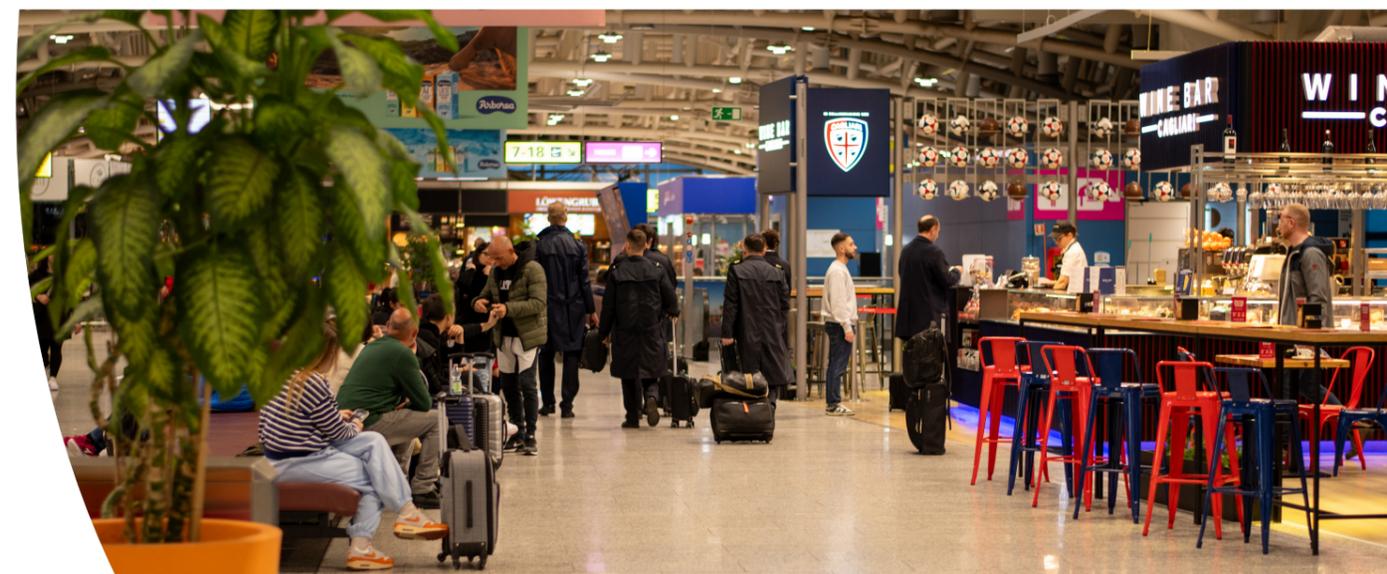
Wildlife strike ³⁸	2024	2023
Numero di movimenti	35.353	33.584
Numero di <i>wildlife strike</i>	34	22
Tasso di <i>wildlife strike</i> ³⁹	10	7

Infine, si menziona come l'introduzione di tecnologie avanzate, quale il **simulatore di guida in airside**, rappresenti una misura complementare che, di competenza dell'area Movimento, è stata individuata come risposta diretta alle esigenze emerse dalle analisi degli eventi di safety. Queste azioni, insieme al continuo monitoraggio tramite il *Safety Management System*, riesaminato annualmente, assicurano che ogni fase del processo sia ottimizzata per prevenire, mitigare e, quando necessario, correggere tempestivamente gli impatti sugli utenti dell'aeroporto.

³⁷ Con *wildlife strike* si intende qualsiasi collisione tra un aeromobile e un volatile (cd. bird strike) o un altro animale, a terra o in volo, all'interno del perimetro aeroportuale.

³⁸ Tale indicatore si riferisce agli standard GRI G4 Airport Operators Sector Supplement 2011 (AO9).

³⁹ Il tasso di *wildlife strike* è calcolato come numero di casi ogni 10.000 movimentazioni.



S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Analogamente, l'analisi degli hazard permette di valutare i livelli di rischio delle conseguenze associate e di assicurare in questo modo una gestione efficace delle situazioni potenzialmente critiche, quali blocchi nell'operatività a seguito di incidenti che compromettano la sicurezza dei passeggeri, come impatti con aeromobili dovuti alla presenza di fonti attrattive di avifauna in prossimità del sedime aeroportuale, mancati controlli o ispezioni e altre criticità operative.

Il monitoraggio costante è dunque un processo necessario per il **mantenimento di livelli accettabili di Safety**, che rappresenta per l'aeroporto un obiettivo vitale. Tale priorità viene concretizzata grazie alla definizione di obiettivi - basati sugli SPI e sul monitoraggio storico triennale - i quali riguardano le strutture organizzative, politiche, processi e procedure in ambito *airside*, e che a loro volta sono articolati nei seguenti livelli:

- **Alert:** soglie critiche di prestazione che attivano misure di mitigazione.
- **Target:** basato sull'analisi storica triennale e sul miglioramento continuo.
- **Average:** frequenza statistica attesa per il verificarsi di un evento.

Il *Safety Review Board* esamina il sistema di Safety attraverso il monitoraggio degli SPI e le discussioni nei comitati aeroportuali, garantendo che le prestazioni siano allineate agli obiettivi stabiliti.



05

.4

ENTITY SPECIFIC: QUALITÀ DEI SERVIZI E CUSTOMER JOURNEY

ESRS 2 MDR-P – Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti

Attraverso la **Politica del Sistema di Gestione Integrato**, So.G.Aer. riconosce la salvaguardia della Qualità dei servizi erogati quale un valore strategico per la gestione aeroportuale. Attraverso tale Politica, infatti, la Capogruppo si impegna a:

- Rafforzare il proprio ruolo di motore di sviluppo economico e sociale, bilanciando le esigenze di clienti (compagnie aeree, passeggeri, operatori) e **stakeholder** (comunità locali, enti pubblici e istituzioni), in linea con le migliori pratiche internazionali del settore aeroportuale.
- Garantire un livello qualitativo di servizio coerente con gli standard di un aeroporto internazionale, monitorando e condividendo con gli enti e gli operatori aeroportuali gli obiettivi stabiliti **nella Carta dei Servizi e nel Piano Quadriennale della Qualità**.
- Allocare risorse economiche, umane e tecnologiche adeguate a offrire servizi in linea con le aspettative dei clienti e migliorare continuamente la **customer journey**.

La Qualità rappresenta un fattore fondamentale non solo per So.G.Aer., ma per tutto il Gruppo. Tutte le società del Gruppo, infatti, sono dotate di Sistemi di Gestione della Qualità certificati **UNI EN ISO 9001**. Tali Sistemi di Gestione coprono pertanto tutte le attività del Gruppo.

In conformità con i requisiti ENAC⁴⁰, inoltre, la funzione Qualità della Capogruppo predispone annualmente la **Carta e Guida dei Servizi**, gestisce le segnalazioni di passeggeri e utenti, e cura il periodico monitoraggio della qualità dei servizi aeroportuali in collaborazione con una società di ricerca certificata ai sensi della UNI EN ISO 9001, la cui terzietà garantisce l'imparzialità e la validità delle indagini e dei risultati.

⁴⁰ Circolari GEN06 e GEN02/B.

L'approvazione del documento spetta all'ENAC, previo confronto con il Comitato per la Regolarità e la **Qualità dei servizi aeroportuali**, che si riunisce regolarmente per analizzare e discutere i risultati del monitoraggio relativi alla regolarità e alla qualità dei servizi. Esso è composto dalle figure apicali di So.G.Aer. (tra cui Responsabile Qualità e PH Movimento), i rappresentanti dell'ENAC, i rappresentanti degli *handler* e delle principali associazioni delle persone con disabilità.

Con l'obiettivo di favorire un sistematico confronto tra il gestore e le rappresentanze di tutti gli operatori aeroportuali, il Comitato si riunisce periodicamente per discutere in merito all'analisi dell'andamento dei reclami e degli "indicatori di cruscotto" (es. tempi di attesa ai check-in, ritardi nella partenza dei voli, pulizia delle toilette), i quali vengono aggiornati mensilmente, validati dalla società esterna che cura le rilevazioni di *customer satisfaction* e condivisi con gli *handler* e i provider dei servizi. Tali incontri sono finalizzati al monitoraggio e all'individuazione di eventuali azioni di miglioramento da intraprendere.

ESRS 2 MDR-A – Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti

La **Carta e Guida dei Servizi 2024**, pubblicata da So.G.Aer., documenta i livelli di servizio offerti, gli obiettivi per l'anno in corso e le informazioni utili per passeggeri e visitatori, inclusi dettagli sui servizi dedicati a persone con esigenze speciali registrati nell'anno di riferimento.

L'aggiornamento della documentazione si inserisce in un piano più ampio di miglioramento continuo, attraverso il quale l'azienda monitora e adegua le proprie azioni in base alle esigenze degli utenti e alle evoluzioni normative



Tra le iniziative di inclusione e accessibilità, l'Aeroporto ha aderito al progetto **"Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto"**, promosso da ENAC in collaborazione con Assaeroporti⁴¹ e associazioni di settore. L'iniziativa mira a facilitare l'esperienza di viaggio delle persone autistiche e delle loro famiglie mediante visite guidate in aeroporto, che consentono ai passeggeri di familiarizzare con il terminal e i percorsi di viaggio prima della partenza. Inoltre, vengono messi a disposizione materiali informativi illustrativi, tra cui foto e brochure dettagliate, per supportare la comprensione delle procedure aeroportuali. Un ulteriore elemento di supporto è rappresentato dai gadget identificativi, che permettono al personale aeroportuale di riconoscere e offrire un'assistenza personalizzata, garantendo un'esperienza di viaggio più serena e accessibile.

⁴¹ Assaeroporti è l'Associazione Italiana dei Gestori Aeroportuali. Associata Confindustria, Federtrasporto, IFSC e membro ACI EUROPE.

ESRS 2 MDR-T – Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

In ottemperanza alle normative di riferimento, So.G.Aer. monitora costantemente la qualità dei servizi offerti, focalizzandosi sulla soddisfazione della clientela aeroportuale, l'efficienza dei servizi e l'adeguatezza delle infrastrutture.

Inserito nel contesto definito dal Piano Quadriennale degli Investimenti 2025-2028, il **Piano Qualità** definisce le strategie e gli indicatori volti a garantire standard elevati nei servizi aeroportuali. L'approccio adottato per la selezione degli indicatori di qualità si è focalizzato sui processi più rilevanti per passeggeri e compagnie aeree, basandosi su dati storici e sulle segnalazioni degli utenti, e si basa sui principi chiave che rappresentano il cuore del business aeroportuale: la **centralità del passeggero**, l'**importanza strategica** dell'aeroporto, la **rilevanza sociale** e lo **sviluppo territoriale**.

Particolare attenzione è stata dedicata ai servizi con margini di miglioramento, individuati attraverso:

- Reclami e suggerimenti dei passeggeri;
- Indagini di Customer Satisfaction;
- Consultazioni con gli utenti aeroportuali;
- Monitoraggi interni e ispezioni ENAC;
- Confronto con standard di aeroporti comparabili.

La misurazione della qualità avviene tramite quattro sessioni di indagine annuali rappresentative della tipologia di traffico aeroportuale. Per garantire l'imparzialità dei risultati, le rilevazioni relative alla qualità erogata e percepita sono affidate a una società esterna specializzata in ricerche di **customer satisfaction**.

La soddisfazione dell'utenza è valutata con interviste face-to-face, mentre l'efficienza dei servizi aeroportuali è determinata mediante il monitoraggio dei tempi di attesa per *check-in*, controlli di sicurezza, riconsegna bagagli e altri servizi chiave. Inoltre, l'adeguatezza delle infrastrutture viene verificata attraverso un monitoraggio costante del loro corretto funzionamento e dimensionamento.

Oltre agli indicatori richiesti dalle Circolari ENAC, So.G.Aer. effettua indagini di *customer satisfaction* su aspetti legati all'assistenza ai passeggeri con disabilità o mobilità ridotta. L'analisi dei dati raccolti consente di individuare criticità e adottare azioni migliorative. Attraverso la pubblicazione annuale della Carta dei Servizi, So.G.Aer. comunica gli standard di servizio che il gestore, in collaborazione con altri operatori aeroportuali, si impegna a garantire.

Il set di indicatori adottato per il periodo 2025-2028 comprende parametri chiave, suddivisi tra qualità percepita ed erogata, i quali permettono di monitorare le prestazioni dei servizi più rilevanti per l'utenza, con soglie e obiettivi misurabili, così come richiesto dalla normativa di riferimento.

1. Tempo di attesa ai controlli di sicurezza;
2. Tempo di riconsegna bagagli;
3. Tempo di attesa ai banchi check-in;
4. Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette;
5. PRM in partenza con pre-notifica: tempo di attesa per ricevere l'assistenza da uno dei punti designati;
6. Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna;
7. Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block on dell'aeromobile;
8. Percezione sulla connettività all'interno dell'aerostazione;
9. Tempo di attesa al check-in;
10. Disponibilità di posti a sedere nell'area airside;
11. Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni.

Per ciascuna delle seguenti aree, So.G.Aer. ha definito una strategia integrata che combina interventi organizzativi, tecnologici e infrastrutturali. In primo luogo, verranno attuate azioni di **ottimizzazione operativa**, volte a ridurre i tempi di attesa nelle principali fasi del viaggio aeroportuale, attraverso una più efficiente gestione dei flussi e delle risorse. Parallelamente, sarà potenziata la **formazione del personale**, con percorsi dedicati al miglioramento delle competenze in ambito di customer service e assistenza alle persone a mobilità ridotta, garantendo così un'interazione più empatica, professionale e inclusiva.

Un ulteriore asse strategico è rappresentato dall'**implementazione di soluzioni tecnologiche** avanzate per il monitoraggio in tempo reale delle performance e dei livelli di servizio, al fine di individuare tempestivamente eventuali criticità e intervenire in modo proattivo. A supporto di questi interventi sarà previsto il **potenziamento delle infrastrutture**, con particolare attenzione al miglioramento del comfort, dell'accessibilità e della funzionalità degli spazi comuni.

Infine, So.G.Aer. intende rafforzare il **coinvolgimento attivo dei passeggeri** attraverso l'uso sistematico di strumenti di rilevazione del gradimento, come sondaggi periodici e canali di raccolta feedback, così da orientare le decisioni in un'ottica di ascolto continuo e miglioramento partecipato.

05
.5

ENTITY SPECIFIC SVILUPPO DEL NETWORK E DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE

ESRS 2 MDR-P – Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti

So.G.Aer. promuove attivamente lo sviluppo del traffico aereo presso l'Aeroporto di Cagliari – Elmas attraverso la sua **Incentive Policy**⁴². Questa mira a stimolare la connettività e la crescita del network di collegamenti nazionali e internazionali, con l'obiettivo di favorire l'utilizzo efficiente delle infrastrutture aeroportuali e contribuire allo sviluppo economico, turistico e sociale del territorio sardo, nel rispetto dei principi di mercato e attraverso il pieno autofinanziamento della policy stessa.

La Politica si articola in cinque categorie principali di incentivazione:

1. **Apertura di nuove rotte** durante la stagione estiva (IATA Summer);
2. **Potenziamento di rotte esistenti** con aumenti di frequenza;
3. **Attivazione di nuovi voli charter internazionali;**
4. **Destagionalizzazione** mediante l'avvio di rotte invernali o l'incremento dell'offerta nelle stagioni a minore traffico;
5. **Piani di sviluppo pluriennali** che garantiscano elevati volumi di traffico e un network articolato di destinazioni

⁴² La politica si conforma al *Market Economy Operator Principle* (MEO) come definito al paragrafo 3.4 della Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03 e alle Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'11 agosto 2016, relative all'erogazione di incentivi da parte dei gestori aeroportuali.

Oltre a quanto sopra sono poi presenti anche le recovery policies (summer e winter) che hanno come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo, incentivando i vettori ad operare nuove rotte e potenziare quelle esistenti, al fine di utilizzare in modo efficiente la propria infrastruttura, fornire un servizio sempre più adeguato al territorio di riferimento e facilitare lo sviluppo di nuovo business.

Le agevolazioni per la prima tipologia di policy sono erogate sotto forma di **rebate**, differenziati in base alla tipologia di rotta, alla stagione e all'anno di riferimento.

Le recovery policy prevedono, invece, il riconoscimento di un incentivo sui movimenti in arrivo e/o in partenza.

So.G.Aer. si riserva, inoltre, la facoltà di investire in una campagna di marketing in misura correlata all'importanza delle attività di un vettore, laddove il programma di sviluppo rotte sia di particolare interesse nonché beneficio commerciale per l'aeroporto ed in base alle proprie disponibilità di budget.

Le *Policy* si applicano, in maniera **trasparente, non discriminatoria e accessibile**, a **tutti i vettori aerei**, indipendentemente dalla loro natura (linea, charter, *low-cost*, *legacy carrier*), purché rispettino i requisiti previsti e si impegnino formalmente alla realizzazione delle attività previste dalla policy. Nel processo di definizione e aggiornamento della Incentive Policy, So.G.Aer. considera gli interessi degli stakeholder rilevanti, promuovendo **consultazioni con le compagnie aeree, enti territoriali e istituzioni locali**. Questo approccio collaborativo consente di allineare le strategie commerciali dell'aeroporto alle esigenze di mobilità e sviluppo del territorio. Le politiche sono **pubblicamente disponibili** sul sito ufficiale di So.G.Aer., costantemente aggiornata e promossa attraverso canali diretti verso i vettori aerei interessati.

Con riferimento alla dinamica di **traffico dei passeggeri** registrata nel corso del 2024, l'Aeroporto ha continuato a mostrare un trend positivo, con un incremento significativo sia nei voli nazionali che internazionali. Nel 2024, il totale dei passeggeri in arrivo e in partenza ha infatti superato i **5,1 milioni**, rappresentando un aumento complessivo del 6,3% rispetto all'anno precedente.

Numero di passeggeri in arrivo e in partenza ⁴³	2024			2023		
	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale
Passeggeri in arrivo	1.886.696	682.287	2.568.983	1.795.410	621.130	2.416.540
Passeggeri in partenza	1.905.838	678.614	2.584.452	1.809.053	620.407	2.429.460
Totale	3.792.534	1.360.901	5.153.435	3.604.463	1.241.537	4.846.000

⁴³ Tali dati (passeggeri di Aviazione Commerciale, senza transiti diretti) sono tratti dal documento "Analisi e statistiche di traffico 2024" disponibile sul sito web di So.G.Aer..

ESRS 2 MDR-A – Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti

Anche nel corso del 2024, So.G.Aer. ha attuato diverse azioni strategiche volte a migliorare la connettività dell'Aeroporto di Cagliari – Elmas, con particolare attenzione alla riduzione della stagionalità e al rafforzamento della mobilità aerea dell'isola durante tutto l'anno. In particolare, la Società fornisce supporto operativo e analitico costante alle compagnie aeree lungo tutte le fasi che precedono e seguono l'introduzione di nuove rotte o l'ampliamento di quelle esistenti. Questo supporto include: **l'analisi del bacino di utenza, studi di mercato, attività di co-marketing, pianificazione di eventi promozionali** e iniziative di comunicazione, volte a promuovere la destinazione e rafforzare la domanda. Tali azioni rispondono direttamente agli obiettivi delle **Policy** e sono coerenti con la più ampia strategia di sviluppo sostenibile dell'Aeroporto, che mira a generare benefici economici e sociali per il territorio, coniugando crescita e sostenibilità.

Guardando al futuro, So.G.Aer. intende consolidare e ampliare ulteriormente il proprio network, concentrando gli sforzi su mercati ad alto potenziale di sviluppo, come **Nord Europa, Europa dell'Est, Medio Oriente e Stati Uniti**. Questo sviluppo sarà facilitato nei prossimi anni anche grazie all'adozione di nuove generazioni di aeromobili **Narrow-body (extended range)**, che consentiranno collegamenti diretti a lungo raggio con maggiore efficienza in termini di consumi e impatti ambientali. L'ambito delle azioni attuate e pianificate riguarda l'intero processo operativo aeroportuale e coinvolge soggetti a monte e a valle della catena del valore, inclusi vettori aerei, stakeholder territoriali, operatori turistici e istituzioni locali, in un'ottica di co-sviluppo del sistema di mobilità regionale.

Per quanto riguarda l'orizzonte temporale delle azioni principali, So.G.Aer. opera in modo continuativo e flessibile, adattando le proprie attività alle dinamiche di mercato e alle esigenze degli stakeholder, motivo per cui non si applicano scadenze temporali rigide.

Infine, a testimonianza dei risultati già ottenuti, si evidenzia che l'Aeroporto ha **registrato collaborazioni con circa 50 compagnie aeree** e un network che ha raggiunto nel 2024 **97 scali serviti**, rafforzando da un lato la propria posizione nel panorama nazionale e contribuendo in modo rilevante allo sviluppo del territorio dall'altro.

Il Piano Quadriennale 2025-2028 prevede inoltre l'implementazione di importanti sviluppi infrastrutturali. Sono stati pianificati investimenti con specifiche finalità per rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale, di qualità del servizio al passeggero, LoS, security e safety aeroportuale. Sono previsti anche interventi di digitalizzazione e potenziamento tecnologico per offrire una migliore esperienza di viaggio al passeggero e incremento del livello di security attraverso l'implementazione di sistemi di security basati sulla tecnologia dell'intelligenza artificiale.

ESRS 2 MDR-T – Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

Nonostante non siano stati ancora fissati obiettivi formalmente misurabili, orientati ai risultati e vincolati a un calendario, So.G.Aer. ha implementato un sistema di monitoraggio regolare e strutturato, volto a valutare l'efficacia delle azioni e delle politiche adottate, anche in assenza di obiettivi quantitativi puntuali.

In particolare, **su base mensile vengono monitorati i flussi di traffico passeggeri e i relativi accordi Aviation** al fine di verificare l'effettiva efficacia delle politiche di incentivazione e il rispetto degli impegni e dei target previsti negli accordi stipulati con i vettori. Questo approccio consente alla Società di analizzare in modo dinamico e tempestivo le performance e di adottare eventuali misure correttive qualora si rilevino scostamenti rispetto alle aspettative. **I progressi vengono valutati rispetto a uno scenario di riferimento**, costituito dai livelli di traffico storici e dagli obiettivi qualitativi e quantitativi delle politiche di sviluppo del network.

Le azioni e gli investimenti previsti nel Piano 2025-2028 sono anche finalizzate ad ottimizzare l'operatività dell'aeroporto, garantire un servizio di alta qualità per i passeggeri, come l'implementazione di soluzioni basate sull'intelligenza artificiale per la sicurezza e la gestione dei flussi. Il monitoraggio si concentra sull'analisi di indicatori chiave, come la **capacità operativa dell'apron e degli stand aeromobili, la gestione del traffico veicolare e l'efficienza dei parcheggi**: in particolare, comprendono la quantità di movimenti aeromobili orari, il numero di piazzole disponibili, il deficit di parcheggi e l'efficienza dei sistemi di sicurezza e digitalizzazione. Gli obiettivi principali che ne derivano includono il raggiungimento di un aumento della capacità oraria dei movimenti aerei, con l'ampliamento degli stands e delle infrastrutture di volo, e la gestione dei flussi di traffico passeggeri, attraverso l'incremento dei parcheggi per l'utenza e delle soluzioni integrate di trasporto pubblico.





INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE

06 .1

ESRS G1 CONDOTTA DELLE IMPRESE

G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

In qualità di concessionario pubblico e società a controllo pubblico ex D. Lgs. n. 175/2016 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica), So.G.Aer. è da sempre impegnata nel coniugare le esigenze della crescita economica con i principi etici fondamentali dell'etica degli affari. Riconosce, infatti, la sua responsabilità nella promozione di una cultura improntata alla legalità, che garantisca uno **sviluppo etico dell'attività aziendale**, la tutela del patrimonio reputazionale e dell'immagine della società, oltre che un'accurata gestione e prevenzione dei rischi. Tale cultura d'impresa è condivisa a tutti i livelli aziendali del Gruppo, dal management aziendale ai dipendenti.

Il sistema organizzativo destinato al presidio dei rischi realizzato da So.G.Aer. è, pertanto, un sistema complesso che include: **Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/01**, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e i suoi allegati (Obblighi di Trasparenza ex D. Lgs. 33/2013 e flussi informativi, Procedura Whistleblowing e Gestione dei rischi), Procedura Antiriciclaggio, Codice Etico, Internal Audit, Policy GDPR e Politica Integrata per Sicurezza, Ambiente, Qualità ed Energia.

L'adozione del Modello **Organizzativo ex D. Lgs. 231/01** (di seguito anche "MOG 231") ha l'obiettivo di ridurre i rischi di natura penale e mitigare quelli relativi alla gestione nonché valorizzare una coscienza etica anche nello svolgimento delle attività aziendali. All'interno del Modello, infatti, vengono definite regole e procedure comportamentali che costituiscono misure speciali di prevenzione della corruzione, in quanto concepite per la prevenzione non solo delle fattispecie tipiche individuate dal menzionato decreto, ma anche per la prevenzione dei reati o delle condotte di *maladministration*.

Di non marginale importanza è, inoltre, il **Codice Etico** del Gruppo, che definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici rilevanti nella conduzione dell'attività. Tali principi toccano tutti i soggetti coinvolti nell'attività aziendale, inclusi collaboratori e consulenti. Il documento è mosso dalla ferma convinzione che gli obiettivi societari non possano essere in alcun modo conseguiti senza la partecipazione leale e attiva di tutto il personale.

Annualmente, vengono organizzati **corsi di formazione obbligatoria in materia di MOG 231 e anticorruzione** per tutti i dipendenti del Gruppo. La formazione è articolata su due livelli: un modulo generale, destinato a tutti i dipendenti, e un modulo avanzato, riservato ai dirigenti e alle figure apicali. L'obiettivo è quello di garantire che ogni livello dell'organizzazione acquisisca le competenze necessarie per comprendere e rispettare le politiche aziendali in materia di integrità e anticorruzione.

G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori

Il Gruppo si serve di diversi attori lungo la catena di approvvigionamento, principalmente per la fornitura di energia elettrica e per appalti di lavori e servizi (es. security, pulizie).

Relativamente alle modalità di affidamento di appalti di lavori, servizi e forniture, per via della sua natura societaria, So.G.Aer. predispone in via principale **contratti di tipo pubblico** e pertanto soggetti a procedure che rispettino quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016). Relativamente agli affidamenti di lavori, servizi e forniture per importi inferiori alle soglie comunitarie, invece, la Società si è dotata di un regolamento interno, conformemente ai principi dettati dal Trattato UE a tutela della concorrenza. Esso prevede che, all'interno dell'Albo fornitori, la Stazione Appaltante attivi un processo di valutazione volto a garantire un costante e periodico monitoraggio delle caratteristiche degli operatori economici, ivi incluse certificazioni in materia di *safety*, ambiente e qualità.

Nella gestione dei contratti di fornitura e delle gare di affidamento, So.G.Aer. si impegna a garantire il rispetto dei principi di **massima trasparenza, parità di trattamento e proporzionalità**, assicurando sempre l'adeguata apertura al mercato.

I requisiti di gara impongono il possesso di determinate caratteristiche tecniche e professionali da parte dei fornitori in gara e, al contempo, attenti controlli da parte di So.G.Aer., sia in fase di aggiudicazione sia in itinere. Sono inoltre sempre garantiti i **controlli in materia di Salute e Sicurezza sul lavoro**, attuati dalla specifica funzione aziendale, in linea con quanto definito nel Sistema di gestione integrato Sicurezza, Ambiente, Qualità ed Energia. La Capogruppo, inoltre, come descritto nel **Piano di tutela ambientale** che è parte integrante del **Piano degli investimenti 2024-2027**, ha previsto che, per i nuovi contratti redatti dal 2024 e alla scadenza dei contratti di appalto relativi ad attività con significative ricadute ambientali, si procederà all'inserimento nel capitolato speciale d'appalto di specifiche istruzioni/articoli sui comportamenti ambientali, nonché sulle possibili verifiche effettuate dal gestore sulle modalità di espletamento delle attività.

Il Gruppo assicura, infine, la completa **tracciabilità** degli affidamenti di natura pubblicistica, grazie all'utilizzo di procedure totalmente digitalizzate all'interno della **Piattaforma di gestione dell'Albo Fornitori e delle Gare Telematiche**. Tale piattaforma gestisce le procedure dalla fase di valutazione dei preventivi all'effettiva assegnazione dell'appalto.

G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

Il **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT)** viene predisposto annualmente dal Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) del Gruppo ai sensi della L. 190/2012,⁴⁴ secondo gli obiettivi strategici disposti dalla Capogruppo. Tale documento, aggiornato nel gennaio 2024 e riferito al triennio 2024-2026, recepisce le indicazioni dell'ANAC nel Piano Nazionale Anticorruzione; tiene conto altresì della prassi, degli altri interventi dell'ANAC e degli esiti dei monitoraggi eseguiti dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza. Nell'aggiornamento sono state valorizzate anche le novità introdotte dal nuovo codice dei contratti pubblici, ritenendo utile offrire chiarimenti e aggiornare la casistica relativa agli eventi rischiosi elencati nel PNA 2022 con l'obiettivo di presidiare maggiormente tale area e assicurare una risposta efficace e calibrata rispetto ai rischi corruttivi che possono rilevarsi in tale settore.

Uno degli allegati del PTPCT 2024-2026 è la mappatura dei rischi che favorisce una stima del rischio basata su criteri di natura qualitativa e non solo quantitativa.

Di non minore importanza è l'allegato relativo agli obblighi di trasparenza che, congiuntamente ai monitoraggi svolti per garantirne il rispetto, rappresentano uno dei baluardi dell'anticorruzione.

L'attuazione del Piano è monitorata dal **Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT)** e risponde all'obiettivo del Gruppo di rafforzare i principi di legalità, correttezza e trasparenza, al fine di prevenire il rischio di corruzione e, al contempo, 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.

Le procedure di anticorruzione vengono comunicate agli organi di governo, di controllo e a tutti i dipendenti, per via diretta o tramite pubblicazione sull'Intranet aziendale. Specifici corsi di **formazione in materia di anticorruzione e antiriciclaggio**, sono stati inoltre erogati ad alcuni membri del CdA e del Collegio.

Nel 2024, il programma di formazione ha trattato i principali temi dell'anticorruzione e della trasparenza, offrendo da un lato un riepilogo dei principi generali dei sistemi di controllo previsti dalla L. 190/2012 e dal Modello 231/2001 e dall'altro focalizzandosi su alcune tematiche aziendali di particolare rilievo (inconferibilità e incompatibilità ex. D.lgs. n. 39/2013, le nuove indicazioni per la trasparenza in tema di appalti e provvedimenti sanzionatori del Garante, *revolving doors* ex art. 53, comma 16-ter, D. Lgs. 165/2001, Whistleblowing e nuovi reati 231). Quest'anno la formazione obbligatoria in materia di anticorruzione ha coinvolto tutto il personale del Gruppo, comprese le funzioni a rischio direzione e controllo, ad eccezione del Consiglio, per il quale non è stata prevista alcuna sessione formativa.

Al termine della formazione viene somministrato un questionario al fine di valutare il livello di conoscenza acquisito. I questionari sono gestiti attraverso una piattaforma digitale interna, che ne facilita la distribuzione e correzione. I risultati vengono rielaborati in un report finale trasmesso ai vertici aziendali al fine di illustrare gli esiti dei percorsi formativi e individuare eventuali criticità, il tutto nell'ottica di rafforzare i presidi anticorruzione e diffondere maggiormente la cultura di prevenzione.

⁴⁴ Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

Tutto il personale impegnato nelle attività del Gruppo può, in qualsiasi momento, rivolgersi al RPCT per richieste di chiarimento in merito al profilo interpretativo del Piano o per eventuali proposte di miglioramento dello stesso. A questo canale di comunicazione, si aggiunge quello previsto dalla **Procedura Whistleblowing**, che nel luglio 2023 è stata adeguata alle novità introdotte dal D. lgs. 24/2023 regolando in modo puntuale le modalità, i canali e l'anonimato che deve essere assicurato nell'invio di segnalazioni.

So.G.Aer. ha predisposto, inoltre, una Procedura Antiriciclaggio con cui vengono definite le modalità operative di gestione del rischio di riciclaggio e di finanziamento al terrorismo, al fine di tutelare l'integrità del sistema economico-finanziario e la correttezza dei comportamenti di So.G.Aer.. Anche tale procedura è stata oggetto di aggiornamento in seguito all'entrata in vigore del D. lgs. 36/2023.

G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva

Nell'esercizio di riferimento non è stata ufficializzata alcuna condanna per violazione delle leggi contro la corruzione attiva e passiva a carico delle società del Gruppo.



06

.2

ENTITY SPECIFIC INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE, E CYBERSECURITY

ESRS 2 MDR-P – Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti

La protezione dei dati personali rappresenta un principio fondante dell'operato del Gruppo So.G.Aer., in linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 2016/679 (RGPD), che riconosce il diritto alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali. Nel rispetto della normativa, la Società assicura che ogni trattamento avvenga secondo i principi di liceità, correttezza, trasparenza, pertinenza, esattezza e riservatezza.

L'attenzione alla tutela dei dati e alla sicurezza informatica è però rafforzata all'interno del **Sistema di Gestione Integrato** della Capogruppo, che disciplina in modo puntuale le modalità di trattamento dei dati personali e definisce misure volte a:

- Garantire il soddisfacimento dei requisiti di sicurezza delle informazioni, quali
 - **Riservatezza:** l'informazione deve essere accessibile solo a chi dispone di adeguati privilegi;
 - **Integrità:** l'informazione deve poter essere modificata esclusivamente da chi ne possiede i privilegi;
 - **Disponibilità:** l'informazione deve essere accessibile e utilizzabile quando richiesta dai processi e dagli utenti autorizzati.
- Incentivare il personale all'adozione di specifiche policy riguardanti:
 - l'impiego dei dispositivi portatili;
 - il telelavoro;
 - il controllo degli accessi;
 - la pratica della scrivania e dello schermo puliti;

- o il trasferimento sicuro delle informazioni;
- o i controlli crittografici;
- o la sicurezza nei rapporti con i fornitori.
- Promuovere lo sviluppo di una cultura della sicurezza informatica all'interno dell'organizzazione.

Anche nel **Codice Etico** del Gruppo si ribadisce l'impegno alla riservatezza e alla tutela delle informazioni, affidando a ciascun soggetto destinatario – sia esso dipendente, collaboratore o componente degli organi societari – la responsabilità di:

- garantire la riservatezza dei dati e delle informazioni acquisite nell'esercizio delle proprie funzioni;
- utilizzare in modo corretto e responsabile le informazioni, anche dopo la cessazione dell'incarico;
- rispettare i limiti delle proprie competenze, evitando comunicazioni non autorizzate verso l'esterno, in particolare attraverso media e social network;
- contribuire alla salvaguardia del patrimonio informativo e tecnologico aziendale, utilizzando le tecnologie informatiche in maniera conforme alle policy aziendali.

Il Codice, inoltre, prevede disposizioni specifiche per il trattamento dei dati informatici, la registrazione delle transazioni nel sistema informativo e la protezione delle opere dell'ingegno, sottolineando l'importanza della corretta gestione delle informazioni e della proprietà intellettuale.

Il Gruppo promuove inoltre un approccio responsabile alla **digitalizzazione**, incentivando l'adozione di strumenti tecnologici sicuri e funzionali, che assicurino la continuità operativa, la trasparenza e la compliance normativa. La digitalizzazione è considerata un elemento chiave per l'efficientamento dei processi e per il miglioramento continuo dei servizi offerti, in coerenza con i valori di eticità, legalità e responsabilità che guidano l'azione aziendale.

ESRS 2 MDR-A – Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti

La digitalizzazione e il potenziamento tecnologico rappresentano un punto di interesse anche all'interno del Piano degli Investimenti, con particolare attenzione al rendere possibile una migliore esperienza di viaggio al passeggero e incrementare il livello di security attraverso l'implementazione di sistemi basati sulla tecnologia dell'intelligenza artificiale.

Questo si traduce anche nell'avvio di alcune attività sperimentali a favore della gestione dei passeggeri a ridotta mobilità, quali: la disponibilità per gli utenti di sedie a ruote a guida autonoma e l'installazione di totem con sistema di intelligenza artificiale LIS. Il progetto mira a sviluppare e implementare un sistema di Intelligenza Artificiale avanzato per la gestione in tempo reale di informazioni e servizi presso l'aeroporto di Cagliari. L'obiettivo principale è offrire un'esperienza inclusiva e innovativa ai passeggeri, garantendo l'accesso a informazioni rilevanti in modo intuitivo, multilingue e accessibile anche alle persone con disabilità uditive, grazie all'integrazione della lingua dei segni italiana. L'interfaccia utente sarà un *Human Digital* visualizzabile e consultabile su totem interattivi posizionati in aree strategiche dell'aeroporto.

Sono stati previsti ulteriori investimenti finalizzati ad implementare la qualità delle reti tecnologiche, sia con riferimento alle attività core dell'aeroporto, ad esempio mediante l'utilizzo di servizi che rendano più fruibile il servizio, quali applicazioni per la prenotazione online del parcheggio, sia con riferimento alle attività degli uffici, come per il *Building Management*, che comprende l'implementazione di tutti sistemi di controllo in un'unica piattaforma digitale nell'ottica dell'efficientamento, del risparmio energetico e per dell'evoluzione digitale.

ESRS 2 MDR-T – Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

Sebbene non siano stati ancora strutturati formalmente obiettivi, il rafforzamento della resilienza informatica rientra tra le priorità dell'organizzazione in materia di sostenibilità e governance, in coerenza con gli obblighi normativi derivanti dal D.Lgs. 138/2024, che recepisce la Direttiva comunitaria NIS2. A tal fine, l'azienda si è posta come traguardo strategico l'adeguamento ai requisiti previsti dal nuovo quadro regolatorio in materia di cybersicurezza, attraverso l'implementazione di un sistema strutturato di gestione della sicurezza delle informazioni. In tale contesto, un obiettivo chiave è stato quello dell'ottenimento, nei primi mesi del 2025, della certificazione **ISO/IEC 27001**, quale standard riconosciuto a livello internazionale per la protezione delle informazioni e la gestione dei rischi informatici, garantendo un presidio efficace rispetto a minacce e vulnerabilità, rappresentando al contempo un elemento distintivo in termini di credibilità e trasparenza nei confronti degli stakeholder.



ALLEGATI ALLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

07 .1

ESRS CONTENT INDEX

La tabella che segue illustra tutti gli obblighi di informativa a cui il Gruppo So.G.Aer. ha adempiuto nella redazione della presente Rendicontazione di sostenibilità.

ESRS	Disclosure requirement	Descrizione del disclosure requirement	Pagina
ESRS 2	BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	21
ESRS 2	BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	22
ESRS 2	GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	23
ESRS 2	GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	25
ESRS 2	GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	26
ESRS 2	GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	26
ESRS 2	GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	27
ESRS 2	SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	28
ESRS 2	SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	33
ESRS 2	SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	36
ESRS 2	IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	41
ESRS 2	IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	43

ESRS E1	E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	45
ESRS E1	E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	46
ESRS E1	E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	48
ESRS E1	E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	50
ESRS E1	E1-5	Consumo di energia e mix energetico	52
ESRS E1	E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	53
ESRS E1	E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	55
ESRS E2	E2-1	Politiche relative all'inquinamento	56
ESRS E2	E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	57
ESRS E2	E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	58
ESRS E2	E2-4	Inquinamento dell'aria	58
ESRS E4	E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	59
ESRS E4	E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	60
ESRS E4	E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	60
ESRS E4	E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	60
ESRS E4	E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	61
ESRS E5	E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	62
ESRS E5	E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	63
ESRS E5	E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	63
ESRS E5	E5-5	Flussi di risorse in uscita	64
ESRS S1	S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	69
ESRS S1	S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	70
ESRS S1	S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	71
ESRS S1	S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	72
ESRS S1	S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	75
ESRS S1	S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	75
ESRS S1	S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	77
ESRS S1	S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	77

ESRS S1	S1-9	Metriche della diversità	78
ESRS S1	S1-11	Protezione sociale	79
ESRS S1	S1-12	Persone con disabilità	79
ESRS S1	S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	80
ESRS S1	S1-14	Metriche di salute e sicurezza	81
ESRS S1	S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	83
ESRS S1	S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	83
ESRS S1	S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	84
ESRS S2	S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	85
ESRS S2	S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	86
ESRS S2	S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	86
ESRS S2	S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	86
ESRS S2	S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	86
ESRS S4	S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	88
ESRS S4	S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	89
ESRS S4	S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	90
ESRS S4	S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	91
ESRS S4	S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	92
ESRS G1	G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	103
ESRS G1	G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	104
ESRS G1	G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	105
ESRS G1	G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	106

Entity Specific	Descrizione	Pagina
GRI 201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	17
GRI G4 - AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobile	91

Cagliari Airport Sogaer

Via dei Trasvolatori snc, Elmas (CA) 09067

Telefono: +39 070 211 211

Fax: +39 070 241 013

E-mail: info@cagliariairport.it



sogaer.it