



CAGLIARI AIRPORT SOGAER

Via dei Trasvolatori snc,
Elmas (CA) 09067

T. +39 070 211 211
F. +39 070 241 013

info@cagliariairport.it
sogaer.it



RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025

Cagliari Airport

SOGAER



RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025



Cagliari Airport
SOGAER

RENDICONTAZIONE
DI SOSTENIBILITÀ
2025

SOMMARIO

Lettera agli Stakeholder	2
Highlights	4
01 Il Gruppo So.G.Aer.	
.1 Contesto di riferimento	7
.2 Struttura societaria	8
.3 Il percorso di Cagliari Airport	10
02 Risultati economico-finanziari del Gruppo	
.1 Performance economiche	13
.2 Valore economico generato e distribuito	16
03 Informazioni generali	
.1 Criteri per la redazione	19
.2 Governance	20
.3 Strategia	26
.4 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità	50

04 Informazioni ambientali	
.1 Cambiamenti climatici	53
.2 Inquinamento	62
.3 Biodiversità ed ecosistemi	66
.4 Uso delle risorse ed economia circolare	70
.5 Gestione del rumore	74
05 Informazioni sociali	
.1 Forza lavoro propria	77
.2 Lavoratori nella catena del valore	92
.3 Comunità interessate	96
.4 Passeggeri e fruitori dei servizi	100
.5 Sviluppo del network e dell'infrastruttura aeroportuale	112
06 Informazioni sulla governance	
.1 Condotta delle imprese	117
.2 Innovazione e Digitalizzazione	124
07 Allegati alla Rendicontazione di Sostenibilità	
.1 ESRS Content Index	129

LETTERA

AGLI STAKEHOLDER

Gentili Stakeholder,

ci sono numeri che raccontano la crescita, i passeggeri che aumentano, gli investimenti che prendono forma, i risultati economici positivi, e poi ci sono storie, relazioni, responsabilità che quei numeri da soli non riescono a restituire. Questo Bilancio di Sostenibilità nasce proprio dall'incontro tra queste due dimensioni.

Il 2025 è stato per noi un anno di passaggio importante. Non solo per i risultati raggiunti, oltre 5,2 milioni di passeggeri e una crescita costante, ma perché abbiamo posto basi concrete per il futuro dello scalo e, più in generale, del sistema Sardegna. La sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma con ENAC e il Piano Quadriennale degli Investimenti rappresentano molto più di un impegno formale: sono una dichiarazione di responsabilità verso il territorio.

Parliamo di oltre 56 milioni di euro di investimenti nei prossimi anni. Ma, ancora prima delle opere, per noi conta il significato di queste scelte: modernizzare le infrastrutture, migliorare l'esperienza dei passeggeri, rendere l'aeroporto più efficiente e sostenibile, senza perdere di vista il suo ruolo più profondo. Quello di essere un ponte. Un ponte che collega persone, opportunità, imprese, idee.

Essere il principale aeroporto della Sardegna significa assumersi una responsabilità che va oltre la gestione operativa. Significa contribuire in modo concreto all'accessibilità dell'isola, alla sua competitività, alla possibilità per i giovani di restare e per le imprese di crescere. In un contesto insulare, ogni collegamento in più non è solo una rotta: è un'opportunità.

Allo stesso tempo, siamo pienamente consapevoli che crescere non basta. Occorre farlo nel modo giusto. Il settore aeroportuale sta vivendo una trasformazione profonda: digitalizzazione, transizione energetica, nuove aspettative dei passeggeri, maggiore attenzione agli impatti ambientali e sociali. In questo scenario, abbiamo scelto di non inseguire il cambiamento, ma di governarlo.

L'avvio di un percorso di digitalizzazione strutturato, con l'introduzione di sistemi evoluti come il nuovo ERP SAP, va esattamente in questa direzione: migliorare l'efficienza interna, rendere più trasparenti i processi, supportare decisioni più consapevoli. Non è solo un investimento tecnologico, ma un investimento culturale.

Lo stesso vale per il nostro impegno ambientale. I risultati raggiunti, dalla riduzione delle emissioni all'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, sono per noi un punto di partenza, non di arrivo. Sappiamo che il futuro del trasporto aereo si giocherà sulla capacità di conciliare mobilità e sostenibilità, e vogliamo essere parte attiva di questa transizione.

Ma se c'è un elemento che più di tutti dà senso a questo percorso, sono le persone.

Le oltre 600 persone che lavorano nel Gruppo, con competenze diverse ma un obiettivo comune. I partner, le compagnie aeree, le istituzioni. E soprattutto la comunità che ci ospita. Un aeroporto vive nel territorio e con il territorio: ne condivide le opportunità, ma anche le criticità. Per questo riteniamo fondamentale mantenere un dialogo aperto, continuo, concreto.

Sappiamo che il nostro sviluppo genera valore, ma anche impatti. Il nostro impegno è quello di gestirli con responsabilità, ascolto e trasparenza. Perché la sostenibilità, per noi, non è un capitolo di un documento: è il modo in cui prendiamo decisioni ogni giorno.

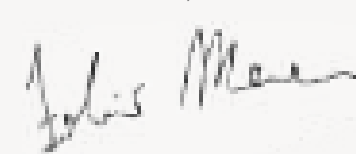
Questo Bilancio è quindi una fotografia, ma anche un invito. Un invito a continuare questo percorso insieme, con spirito costruttivo e con la consapevolezza che le sfide che abbiamo davanti, dalla competitività del sistema aeroportuale alla sostenibilità ambientale, non possono essere affrontate da soli.

A tutti voi che contribuite, in modi diversi, a questo cammino, va il nostro grazie più sincero.

Monica Pilloni, *Presidente*



Fabio Mereu, *Amministratore Delegato*



HIGHLIGHTS

PERFORMANCE ECONOMICHE



+7%
DEI RICAVI NETTI
CONSOLIDATI
RISPETTO AL 2024

87%
DEL VALORE ECONOMICO
GENERATO DISTRIBUITO
AI PROPRI STAKEHOLDER



83%
NEL 2024

INFORMAZIONI AMBIENTALI



**RINNOVO DELLE CERTIFICAZIONI
UNI EN ISO 14001
E UNI EN ISO 50001**

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



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



62%
DEI RIFIUTI DESTINATO A
PROCESSI DI RIUTILIZZO

43%
NEL 2024



-88%
DI EMISSIONI DI CO₂
NEL BIENNIO 2024-2025²



100%
DI ENERGIA ELETTRICA DA FONTI
RINNOVABILI, CON AZZERAMENTO
DELLE EMISSIONI SCOPE 2¹

INFORMAZIONI SOCIALI



600
DIPENDENTI
DEL GRUPPO **+11%**
RISPETTO
AL 2024

**OLTRE
13 MILA**
ORE DI FORMAZIONE



OLTRE 5,2 mln
DI PASSEGGERI
MOVIMENTATI NEL 2025 **+1,8%**
RISPETTO
AL 2024

44%
INCIDENZA FEMMINILE
NELL'ALTA DIRIGENZA



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



**CONSEGUIMENTO
DELLA
CERTIFICAZIONE
ISO/IEC 27001
PER LA SICUREZZA
DELLE INFORMAZIONI**

INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE



**AGGIORNAMENTO DEL MODELLO 231, CON
NUOVA METODOLOGIA DI RISK ASSESSMENT
E RAFFORZAMENTO DEI PRESIDI DI CONTROLLO**



**AGGIORNAMENTO DEL
CODICE ETICO E POTENZIAMENTO
DEL SISTEMA DI WHISTLEBLOWING**

CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il sistema aeroportuale rappresenta una fondamentale infrastruttura di collegamento nazionale e internazionale. Caratterizzato da una rete diversificata di aeroporti, in Italia 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 pertanto un ruolo fondamentale nel collegamento, nell'accessibilità e nella connettività della regione durante tutto l'anno, contribuendo in modo significativo all'economia locale.

Oggi, tutto il settore aeroportuale è protagonista di un importante processo di trasformazione che pone al centro l'innovazione, con il fine di coniugare tra loro i valori di sostenibilità ambientale e sociale, oltre che economica. Da un lato, l'adozione di soluzioni tecnologiche sempre più evolute contribuisce al miglioramento dell'efficienza operativa, al rafforzamento dei presidi di sicurezza e a una più elevata qualità dell'esperienza di viaggio. Dall'altro, la crescente attenzione agli impatti ambientali e sociali sta accelerando la transizione verso modelli di governance più trasparenti e sostenibili. L'accordo siglato, nel febbraio 2025, 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 in questo percorso, in quanto favorisce l'adozione di fonti energetiche rinnovabili e l'implementazione di soluzioni volte alla riduzione delle emissioni.

Considerata la particolare complessità del contesto socioeconomico della Sardegna, le società di gestione degli aeroporti sardi sono dunque chiamate a operare in una logica di sistema, condividendo un comune obiettivo di crescita e sviluppo. In un contesto insulare, infatti, la capacità dei diversi scali di fare squadra assume un rilievo ancora maggiore: solo attraverso una visione coordinata e un dialogo costante con le istituzioni è possibile rafforzare l'accessibilità del territorio, sostenere la competitività del sistema economico regionale e generare benefici diffusi per le comunità locali. Un sistema aeroportuale coeso ed efficiente rappresenta, pertanto, non solo un'infrastruttura essenziale per la



1

**IL GRUPPO
SO.G.AER.:
IDENTITÀ E
GOVERNANCE**

mobilità, ma anche una leva strategica per valorizzare le eccellenze dell'isola e accompagnarne i percorsi di sviluppo e innovazione. Per un territorio insulare, la collaborazione tra gli scali non rappresenta soltanto un fattore di efficienza, ma una leva concreta di coesione e sviluppo.

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 esclusivo di So.G.Aer.



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% **Sogaer Security S.p.A.**, società in house, responsabile del controllo di sicurezza dei passeggeri, dei bagagli a mano e di quelli da stiva.

Sogaer Security S.p.A.
Controllata 100%

Società attiva nel servizio della sicurezza aeroportuale, svolge la propria attività prevalentemente in favore di Sogaer S.p.A. in regime "in house". Fornisce alla Capogruppo servizi di sicurezza bagagli a mano e passeggeri, controllo bagagli da stiva e controllo sedime aeroportuale.

So.G.Aer. S.p.A.
Capogruppo

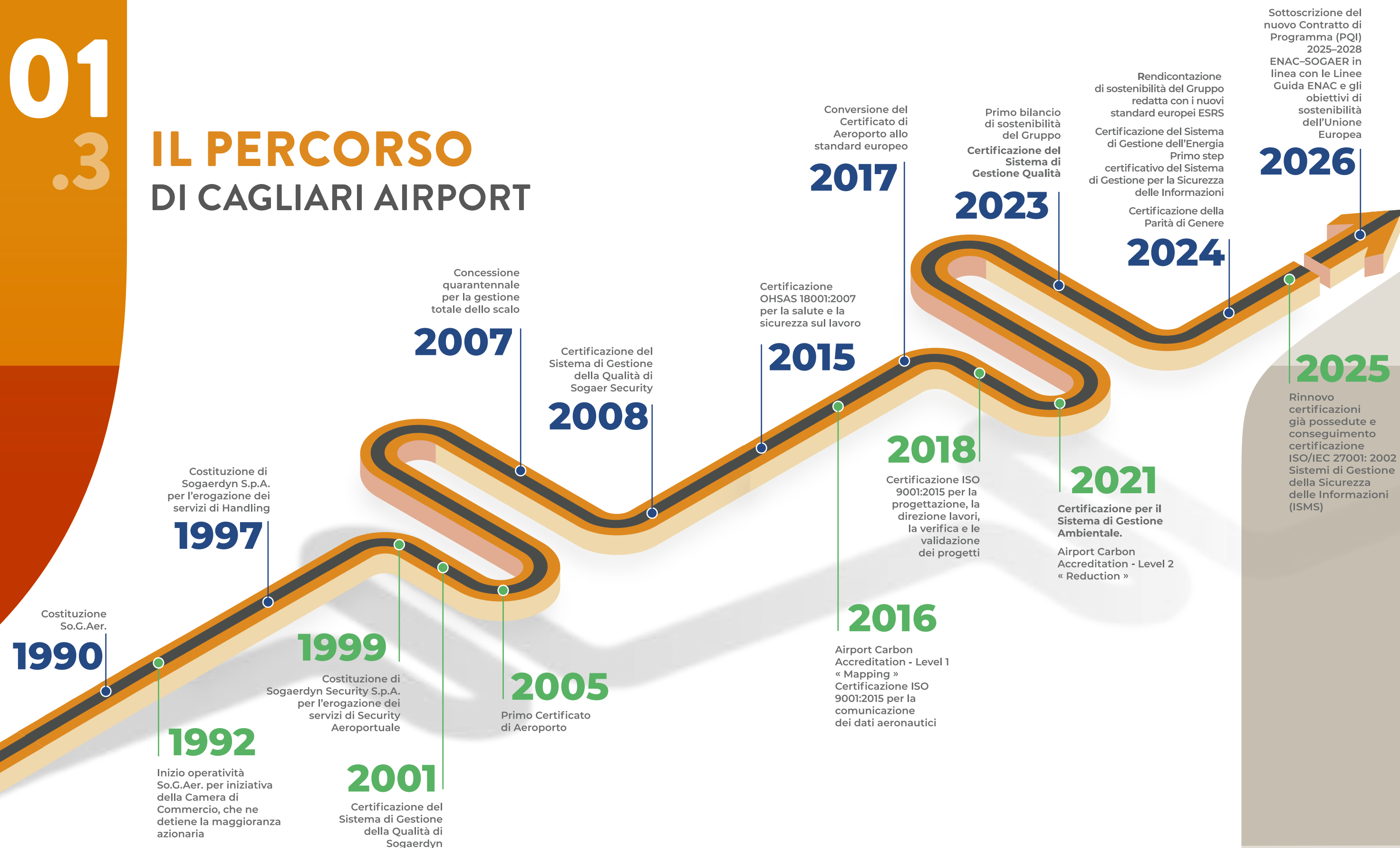
Società di gestione dell'Aeroporto di Cagliari-Elmas costituita nel 1990 dalla Camera di Commercio locale, che rappresenta ancora oggi il principale azionista. Dal 2007 e fino al 2049 è titolare della concessione per la gestione totale dello scalo.

Sogaerdyn S.p.A.
Controllata 100%

Società operativa nel business dell'handling aeroportuale in regime di concorrenza. Cura i servizi di assistenza a terra quali: biglietteria, check-in, imbarco/sbarco passeggeri, carico, scarico e assistenza bagagli, assistenza agli aeromobili e agli equipaggi di aviazione commerciale e generale.

01
.3

IL PERCORSO DI CAGLIARI AIRPORT



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**³, 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);

³ 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.

RISULTATI
ECONOMICO-
FINANZIARI
DEL GRUPPO

02
.1

- **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).

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 2025 il Gruppo ha realizzato **ricavi netti pari a oltre 81,8 milioni di euro** (registrando una **crescita del 7%** rispetto ai circa 76,7 milioni di euro dell'esercizio precedente). L'esercizio 2025 si è chiuso con un **utile consolidato netto di quasi 7 milioni di euro**.



02
.2

VALORE 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 (€)	2025	2024	Δ% 2025-2024
Ricavi	86.251.434	81.631.836	+6%
Proventi finanziari e interessi	644.155	1.169.863	-45%
Totale valore economico generato	86.895.589	82.801.699	+5%
Costi operativi	36.274.214	32.017.843	+13%
Remunerazione del personale	31.136.198	26.687.650	+17%
Remunerazione dei finanziatori	248.301	566.724	-56%
Remunerazione degli investitori	5.000.000	4.940.002	+1%
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	3.301.431	4.773.739	-31%
Totale valore economico distribuito	75.960.144	68.985.958	+10%
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	8.951.127	8.203.072	+9%
Accantonamenti	91.880	60.000	+53%
Risultato d'esercizio destinato a riserve (Utile - Dividendi distribuiti)	1.892.438	5.552.669	-66%
Totale valore economico trattenuto	10.935.445	13.815.741	-21%

Nel 2025, il **valore economico generato a livello consolidato dal Gruppo è aumentato del 5% rispetto al 2024, mentre il valore economico distribuito è aumentato del 10%**. La distribuzione del valore economico generato costi-

tuisce 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 ridistribuita dal Gruppo, a vantaggio dell'intero sistema con cui esso si relaziona.

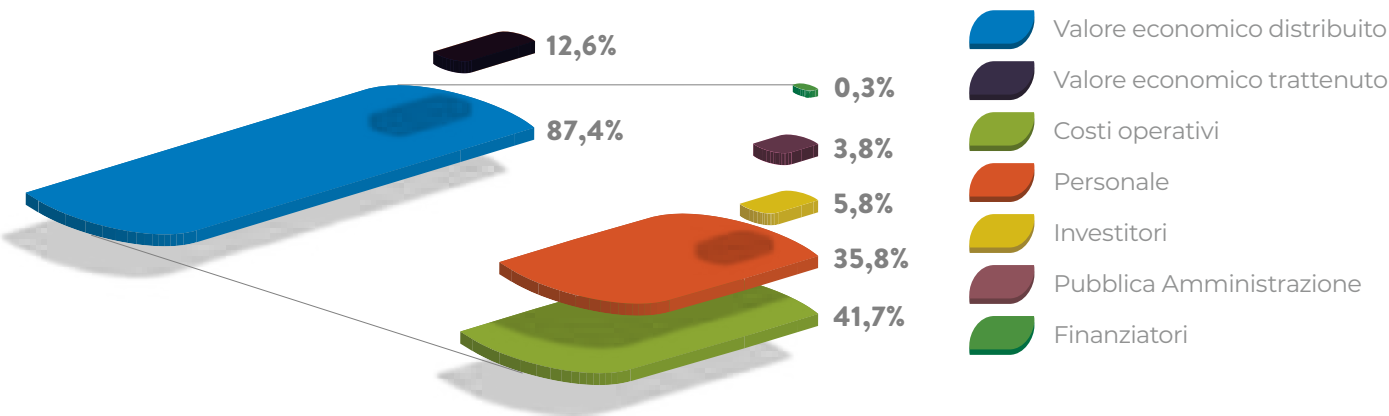
Il valore economico generato si riferisce ai ricavi netti del Gruppo (ricavi d'esercizio ed altri ricavi operativi, al netto delle perdite su crediti).

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 2025, **l'87% del valore economico generato dal Gruppo è stato distribuito ai propri stakeholder** (83% nel 2024). Del valore distribuito, il 48% è stato utilizzato per sostenere i costi operativi (46% nel 2024), il 41% è stato destinato al personale dello scalo (39% nel 2024), il 7% agli azionisti (in continuità con il 2024), il 4% è stato destinato alla Pubblica Amministrazione (7% nel 2024) e, infine, lo 0,3% ai finanziatori (circa l'1% nel 2024).

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.



03

INFORMAZIONI GENERALI

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 anche il “Gruppo”), ispirata ai principi di disclosure definiti dal Decreto Legislativo n. 125 del 6 settembre 2024, che ha recepito a livello nazionale la Direttiva (UE) 2022/2464 (c.d. “Corporate Sustainability Reporting Directive” o “CSRD”). Alla luce delle evoluzioni del quadro normativo in materia di rendicontazione di sostenibilità – e in particolare della pubblicazione, il 26 febbraio 2025, del pacchetto di proposte cd. “Omnibus I” da parte della Commissione europea – è stata attuata una revisione delle soglie di applicazione della CSRD. La Direttiva UE 2026/470, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il 26 febbraio 2026, ha infatti elevato i criteri dimensionali che circoscrivono l’ambito di applicazione degli obblighi di rendicontazione di sostenibilità.

Pur non rientrando in tali criteri, e in presenza di un contesto normativo e regolamentare ancora in fase di aggiornamento, con il presente documento il Gruppo intende manifestare la propria volontà di proseguire nel percorso intrapreso verso una rendicontazione integrata che sia il più possibile trasparente e rispondente alle esigenze conoscitive di tutti gli stakeholder. In virtù di ciò, il documento è stato redatto in modo da assicurare la comprensibilità delle informazioni inerenti alle attività del Gruppo, nonché le caratteristiche di pertinenza, rappresentazione fedele, comparabilità e verificabilità necessarie per garantire la qualità delle informazioni riportate.

Il documento riporta le informazioni di sostenibilità secondo il perimetro e il periodo di rendicontazione adottato nel Bilancio consolidato annuale pubblicato dal Gruppo (dal 1° gennaio al 31 dicembre 2025).

Il perimetro di rendicontazione include dunque:

- So.G.Aer. S.p.A. (Capogruppo, di seguito anche “So.G.Aer.” 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 detenuta al 100% da So.G.Aer. S.p.A.

BP-2 | INFORMATIVA IN RELAZIONE A CIRCOSTANZE SPECIFICHE

Le informazioni raccolte derivano da rilevazioni dirette, per cui non è stato fatto ricorso a stime. Per questo esercizio di rendicontazione, non sono state incluse 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). Non sono incluse, inoltre, le informazioni richieste dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 del 18 giugno 2020 (c.d. "Tassonomia UE") e dei Regolamenti delegati ad esso collegati. Il Gruppo si impegnerà ad integrare tali informative coerentemente con le evoluzioni normative in materia.

Tutte le metriche sono rendicontate in modo tale da garantire la comparabilità dei dati 2025 con quelli dell'esercizio precedente. Non essendo disponibili standard specifici di settore, il Gruppo si è ispirato, per alcune metriche, agli standard GRI G4 Airport Operators Sector Supplement 2011. Tali metriche sono segnalate nella tabella riepilogativa delle informative rendicontate in Allegato al presente documento ("ESRS Content Index").

GOVERNANCE

GOV-1 | RUOLO DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO

La Capogruppo, 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. Di seguito si riporta l'organigramma aziendale.

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 Sardegna⁴.

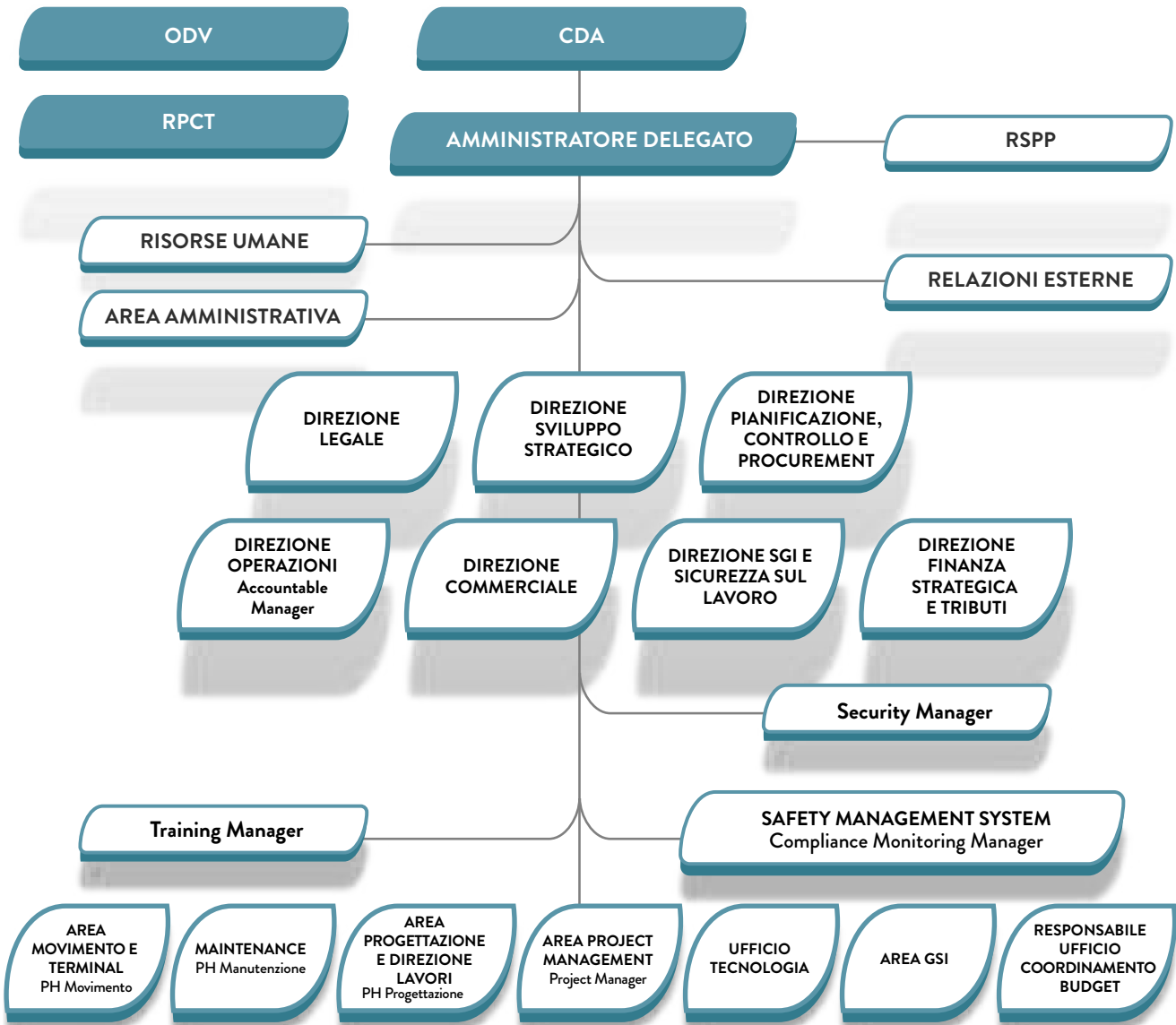
L'Amministratore Delegato è l'unico membro con poteri esecutivi. Il Presidente è legale rappresentante e detiene poteri conferiti dal Codice civile. Il Consiglio di Amministrazione ha attribuito all'Amministratore Delegato le funzioni di Datore di Lavoro di Sicurezza.

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

⁴ Membri del Consiglio di Amministrazione nominati con delibera dell'Assemblea dei soci del 15/05/2025; tutti i membri restano in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31/12/2025.

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; il medesimo Organismo riveste altresì il ruolo di Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) al fine di garantire il controllo sull'esatto adempimento degli obblighi di trasparenza prescritti dalla legge 190/2012 e dal D.lgs. n. 33/2013.⁶



⁵ Membri del Collegio sindacale 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 Membri dell'Organismo di Vigilanza nominati in data 18/06/25, in carica fino al 31/07/2026. Maggiori informazioni in merito al ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo in relazione alla condotta aziendale sono fornite al parag. "ESRS G1 – Condotta delle imprese".

Composizione degli organi di governo di So.G.Aer. S.p.A. per genere

	2025			2024		
	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'età⁷

	2025				2024			
	< 30 ANNI	30-50 ANNI	> 50 ANNI	TOTALE	< 30 ANNI	30-50 ANNI	> 50 ANNI	TOTALE
Consiglio di Amministrazione	-	2	3	5	-	3	2	5
Collegio Sindacale	-	-	5	5	-	2	3	5
Totale	-	2	8	10	-	5	5	10
Percentuale	-	20%	80%	100%	-	50%	50%	100%

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 riferimento alle tematiche di sostenibilità, il Consiglio di Amministrazione è coinvolto, nell'ambito delle proprie funzioni, nell'esame degli indirizzi generali e dei principali contenuti della Rendicontazione di sostenibilità del Gruppo. 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. Nel corso del 2025, al fine di efficientare i processi previsti dal nuovo gestionale, operativo con effetto dal 1° gennaio 2026, sono state inoltre attribuite ai Dirigenti delle specifiche deleghe di spesa, ognuno per l'Area di propria competenza.

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. 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, a partire 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.

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 la sezione "Struttura societaria".

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



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 natura volontaria, 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 propedeutiche alla stesura del documento di sostenibilità del Gruppo⁹.

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. non disponga ancora di una procedura specifica che formalizzi in modo strutturato il processo di due diligence, sono già presenti diversi strumenti operativi e presidi organizzativi riconducibili ai principi fondamentali di tale approccio.

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.

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 parag. “Strategia”.

ELEMENTI FONDAMENTALI DEL PROCESSO DI DUE DILIGENCE

PARAGRAFI DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025

Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale

- 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

- 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

- Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti (IRO-1)

Intervenire per far fronte agli impatti negativi

- Paragrafi relativi alle azioni poste in essere per ciascun tema specifico (E1-3, E2-2, E4-3, E5-2, S1-4, S2-4, S3-4, S4-4, MDR-A per ciascun tema entity specific)

Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare

- Paragrafi relativi ai processi di monitoraggio per ogni tema specifico (E1-4, E2-3, E4-4, E5-3, S1-5, S2-5, S3-5, S4-5, MDR-T per ciascun tema entity specific)
- 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;

03
.3

STRATEGIA

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;
- la valorizzazione economica degli asset.

- **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.

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.

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.



Tali obiettivi, conformemente con la normativa vigente, sono declinati in una programmazione puntuale e in continuo aggiornamento di interventi nell'ambito del **Piano Quadriennale degli Investimenti (PQI)**.

Con riferimento al quadriennio **2025-2028**, in continuità con le annualità precedenti, la Capogruppo ha dunque definito una serie di attività volte al perseguimento degli obiettivi strategici e al continuo sviluppo aeroportuale. Tale Piano prevede, infatti, interventi per un valore complessivo di oltre **56 milioni di euro**, focalizzati sulla modernizzazione tecnologica e l'ampliamento delle capacità dello scalo, con l'obiettivo di un miglioramento continuo della qualità dei servizi in linea con le Linee Guida ENAC e con gli obiettivi di sostenibilità dell'Unione Europea.

Tra gli investimenti si inseriscono, a titolo esemplificativo, interventi finalizzati allo sviluppo e all'ammodernamento delle infrastrutture di volo, del terminal e della viabilità, oltre al piano di tutela ambientale ed al piano qualità.¹⁰

Con riferimento specifico all'esercizio 2025, il Gruppo ha realizzato investimenti per un ammontare complessivo superiore a **16 milioni di euro**, in aumento di circa 2 milioni rispetto all'esercizio precedente.

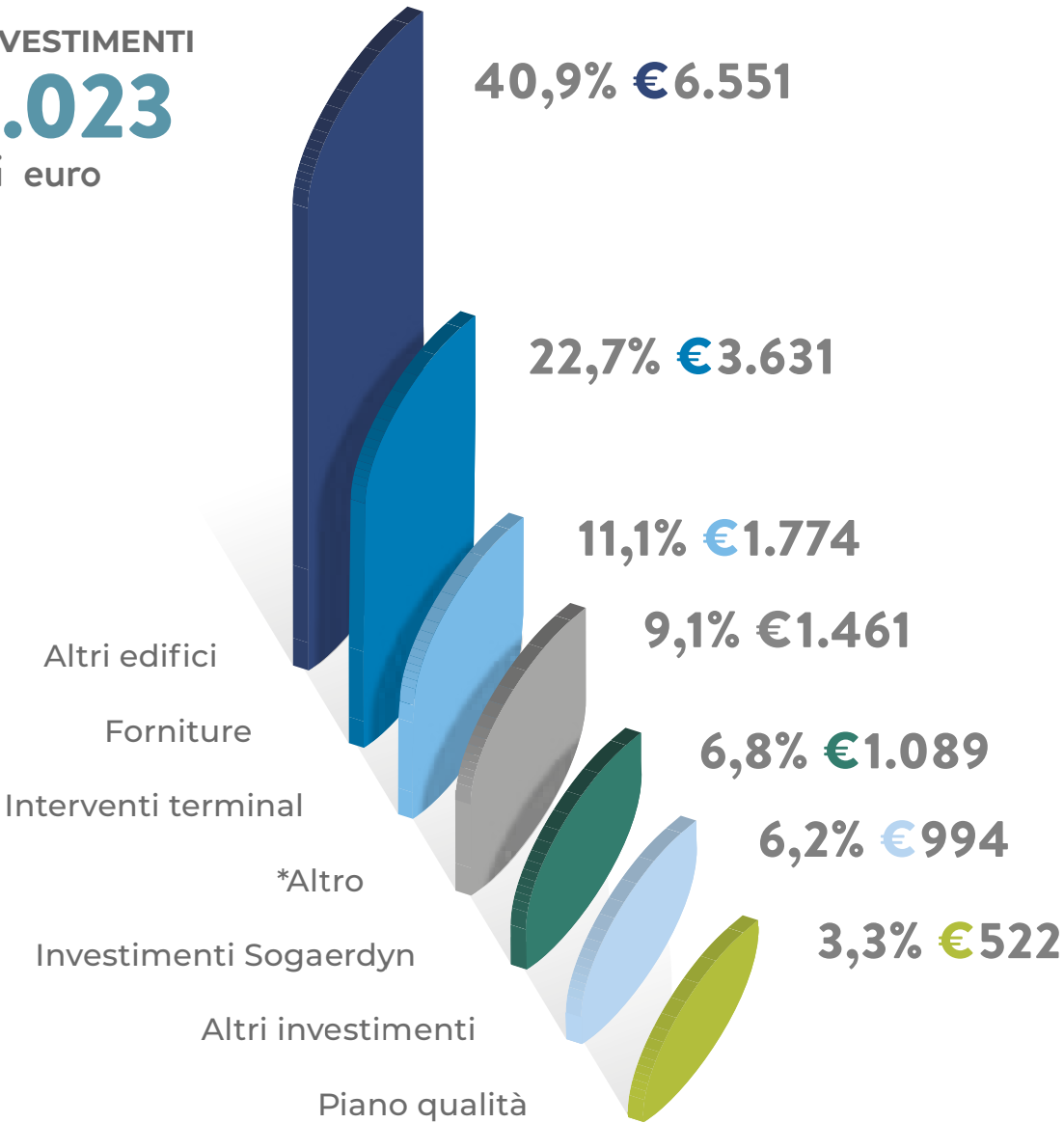
La ripartizione degli investimenti riflette le priorità definite nel Piano Quadriennale degli Investimenti, con un ruolo prevalente della Capogruppo, che ha sostenuto circa il 93% degli investimenti complessivi. La restante quota è stata realizzata dalle società controllate, in particolare per l'acquisto e la manutenzione straordinaria di attrezzature e mezzi operativi a supporto dei servizi aeroportuali, inclusa l'assistenza ai passeggeri e agli aeromobili.

In termini di tipologia di intervento, la quota più rilevante degli investimenti ha riguardato gli altri edifici, che hanno assorbito circa il 40% del totale. Un'ulteriore componente significativa è rappresentata dalle forniture, pari a circa il 23% degli investimenti complessivi, riconducibili principalmente all'acquisto di dotazioni tecniche e strumentali. Gli interventi sul terminal hanno inciso per oltre l'11%, mentre gli altri interventi hanno rappresentato circa il 6% del totale. Una quota analoga è stata destinata agli investimenti realizzati dalla controllata Sogaerdyn, principalmente connessi al supporto operativo dei servizi aeroportuali. Completano il quadro gli investimenti riconducibili al Piano Qualità, pari a circa il 3% del totale, nonché ulteriori interventi di importo più contenuto relativi, tra l'altro, al programma delle manutenzioni straordinarie, alle infrastrutture di volo, ai sistemi di accesso, viabilità e parcheggi e agli investimenti in ambito security.

¹⁰ Maggiori dettagli sugli interventi previsti nel Piano sono forniti nelle specifiche sezioni tematiche.

INVESTIMENTI PER TIPOLOGIA Importi per migliaia di euro

TOTALE INVESTIMENTI
€ 16.023
migliaia di euro



***ALTRO** (voci <500 mila €) **1.461**

Programma delle manutenzioni straordinarie	481
Interventi infrastrutture di volo	469
Sistemi di accesso, viabilità, parcheggi	392
Altri	110
Investimenti security	8

INVESTIMENTI REALIZZATI
DALLA CAPOGRUPPO

93%
14.926 migliaia di €

Questo evidenzia il ruolo centrale della Capogruppo nella pianificazione e realizzazione degli investimenti strategici.

Nel corso del 2024, il Gruppo ha inoltre avviato alcune riflessioni preliminari in merito alla definizione di un **Piano di Sostenibilità** pluriennale, finalizzato all'individuazione di possibili obiettivi e strumenti di monitoraggio connessi alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo. Tali attività si inseriscono in un percorso volto a rafforzare progressivamente l'integrazione dei temi di sostenibilità nei processi aziendali.

Esso consentirà, infatti, 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.

Dal punto di vista delle attività operative, la Capogruppo, 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.



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'ENAC¹¹.

¹¹ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

La Società opera con concessione di durata quarantennale decorrente dal 13 aprile 2007 affidata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹². 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.

Il Gruppo conta, al 31/12/2025, un totale di 600 dipendenti, la totalità dei quali impiegato in Italia.

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

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.

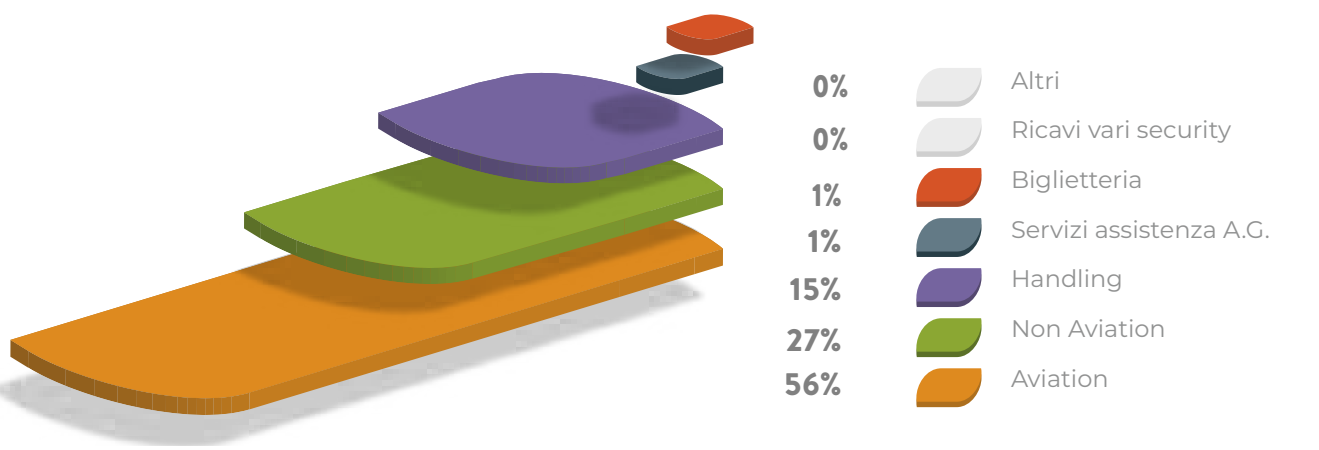
¹² Concessione per la Gestione Totale n. 46 del 30 novembre 2006.

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

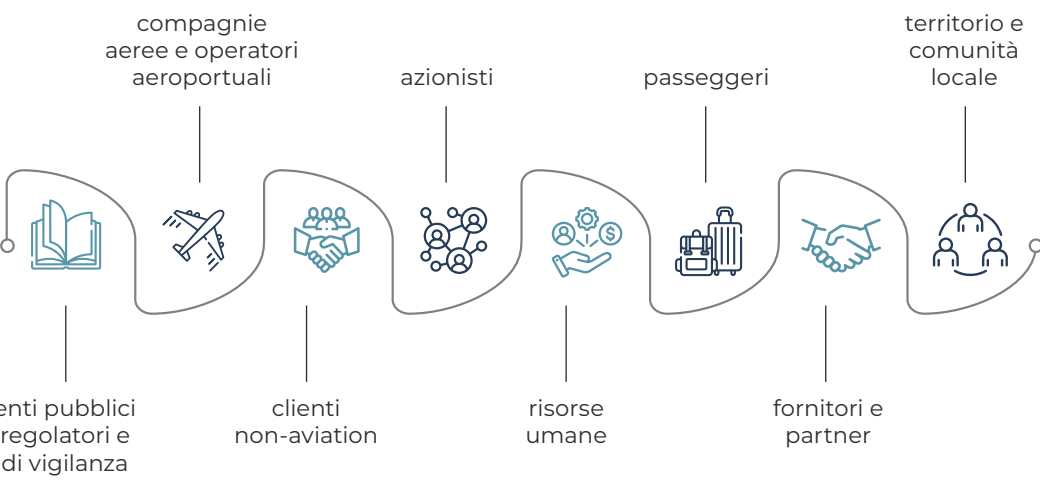
	2025		2024		Δ % 25-24
	VALORE (€/000)	INCIDENZA SUL FATTURATO (%)	VALORE (€/000)	INCIDENZA SUL FATTURATO (%)	
Aviation	45.724	56%	42.983	56%	+6%
Non Aviation	22.216	27%	21.298	28%	+4%
Handling	11.935	15%	10.933	14%	+9%
Altro ¹³	1.891	2%	1.498	2%	+26%
Totale	81.765	100%	76.712	100%	+7%



¹³ 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 proprie attività, il Gruppo adotta un approccio strutturato di stakeholder engagement, finalizzato a considerare le istanze dei principali portatori di interesse nei processi decisionali. La rendicontazione delle performance e degli impegni in ambito di sostenibilità rappresenta, inoltre, uno strumento di trasparenza e di dialogo, volto a rafforzare la comprensione degli orientamenti strategici e dei valori che guidano l'azione del Gruppo.

Gli interessi e le opinioni degli stakeholder considerati strategici 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 parag. "Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità".

Tematiche di interesse		Principali strumenti di dialogo	
Stakeholder	AZIONISTI		
	- Creazione di valore economico - Solidità finanziaria e business continuity - Presidio e gestione dei rischi finanziari e non finanziari	- Adunanze assembleari - Processi decisionali collaborativi	

Tematiche di interesse		Principali strumenti di dialogo	
Stakeholder	RISORSE UMANE		
	- 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	- Valutazioni periodiche delle performance - Comunicazioni interne	
Stakeholder	CLIENTI NON-AVIATION		
	- Livello di soddisfazione dei clienti - Qualità e sicurezza dei servizi - Trasparenza e comunicazione responsabile - Privacy e sicurezza dei dati	- Sito web - Valutazione di <i>customer satisfaction</i> - Gestione reclami - Comunicazioni commerciali	
Stakeholder	PASSEGGERI		
	- Sicurezza e Safety aeroportuale - Qualità dei servizi aeroportuali erogati - Sviluppo del network	- Sito web - Valutazione di <i>customer satisfaction</i> - Gestione reclami - Comunicazioni commerciali	
Stakeholder	FORNITORI E PARTNER		
	- Sicurezza e Safety aeroportuale - Rispetto degli impegni contrattuali - Continuità del rapporto - Digitalizzazione - Sviluppo del business	- Sito web - Rapporti commerciali	
Stakeholder	COMPAGNIE AEREE E OPERATORI AEROPORTUALI		
	- 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	- Sito web - Rapporti commerciali	
Stakeholder	ENTI PUBBLICI, REGOLATORI E DI VIGILANZA		
	- 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	- Sito web - Informativa su richiesta - Rendicontazioni e Bilanci - Comunicati stampa	
Stakeholder	TERRITORIO E COMUNITÀ LOCALE		
	- Tutela del Territorio - Creazione di valore per il Territorio - Investimenti a favore della Comunità - Ricerca e sviluppo - Riduzione degli impatti ambientali	- Sito web - Gestione reclami - Comunicazioni commerciali	

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 **ne hanno determinato la qualificazione come questione rilevante** per il Gruppo So.G.Aer..

Le tematiche sono riportate secondo la classificazione in temi, sottotemi e sotto-sottotemi di cui all' ESRS 1. In aggiunta ad esse, sono riportate alcune tematiche non previste dallo standard ESRS, ma che sono rilevanti per il Gruppo per via della specifica attività di business (cd. *entity specific*). Tali tematiche rappresentano aspetti fondamentali su cui si articola il modello di business del Gruppo.

Alcune tematiche, che racchiudono al loro interno impatti, rischi e opportunità rilevanti, sono state riformulate rispetto al FY 2024 al fine di garantire un maggiore allineamento alla terminologia utilizzata dagli ESRS con riferimento alle questioni di sostenibilità. Per tale ragione, impatti rischi e opportunità precedentemente inclusi nelle tematiche "Cybersecurity" e "Qualità del servizio e customer journey", rilevanti nel 2024 così come nel 2025, sono stati riportati nell'ambito delle questioni ESRS "Accesso a prodotti e servizi", "Riservatezza", o nell'ambito del tema *entity specific* "Innovazione e digitalizzazione", coerentemente con l'impatto, il rischio e l'opportunità oggetto di valutazione.

Impatti, rischi e opportunità connessi alle questioni di sostenibilità rilevanti per il gruppo Sogaer

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	-	I
			R
	Mitigazione dei cambiamenti climatici	-	I

Con riferimento all'ESRS S4 (denominato dallo standard "Consumatori e utilizzatori finali"), si è scelto, invece, di privilegiare la terminologia "Passeggeri e fruitori dei servizi". Tale scelta risponde, anzitutto, a un criterio di maggiore aderenza al contesto aeroportuale, nel quale il rapporto con il Gestore si sviluppa prevalentemente attraverso l'esperienza di viaggio, la mobilità e l'accesso a servizi infrastrutturali complessi, più che attraverso una tradizionale relazione di consumo commerciale. Il termine "passeggeri" identifica con precisione il principale destinatario dei servizi aeroportuali, mentre l'espressione "fruitori dei servizi" consente di ricomprendere, in modo più ampio e inclusivo, tutti i soggetti che, a diverso titolo, accedono allo scalo e ai relativi servizi (accompagnatori, visitatori, operatori aeroportuali autorizzati, persone che accedono ai servizi non aviation, ecc.). Sotto il profilo linguistico e gestionale, la terminologia adottata valorizza inoltre una prospettiva maggiormente orientata alla qualità del servizio, all'accessibilità e alla *customer experience*, coerente con la natura di infrastruttura di interesse pubblico propria dell'aeroporto. La scelta lessicale non modifica in alcun modo il perimetro dei soggetti considerati né il livello di tutela loro riconosciuto, ma mira a rendere la rendicontazione più chiara, pertinente e rappresentativa delle specificità del settore di riferimento.

Infine, poiché molte delle tematiche rendicontate presentano profili di stretta correlazione – quali, ad esempio, la gestione degli impatti sulle comunità e quella del rumore, nonché la digitalizzazione e la tutela della riservatezza – il documento riporta, ove possibile, rimandi interni tra le diverse sezioni, con l'obiettivo di favorire una lettura più fluida ed evitare duplicazioni informative.

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA ¹⁴	DESCRIZIONE IMPATTO ¹⁵		ORIZZONTE TEMPORALE ¹⁶
Sicurezza per passeggeri e utenti e resilienza dello scalo grazie a misure di prevenzione (es. sistemi di drenaggio) e monitoraggio che garantiscono la continuità operativa anche in condizioni climatiche avverse.	Atteso	Positivo	Diretto	Medio
Costi elevati per lavori di risanamento e ricostruzione di edifici e infrastrutture, danneggiati da eventi meteorologici estremi che riducono la capacità operativa del terminal e dell'airside.	Attuale			Medio
Riduzione delle emissioni dirette grazie alla progressiva sostituzione dei mezzi di airside e della flotta aziendale con veicoli a basse/zero emissioni.	Atteso	Positivo	Diretto	Breve

¹⁴ Per diretto si intende un impatto che deriva dalle operazioni proprie del Gruppo, mentre per indiretto si intende un impatto che deriva dalla propria catena del valore (a monte o a valle).

¹⁵ Per gli impatti, si intende come attuale se l'impatto è effettivo, o atteso se l'impatto è potenziale.

¹⁶ Breve (entro 1 anno), medio (da 1 a 5 anni) o lungo (oltre 5 anni).

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS E2 <i>Inquinamento</i>	Inquinamento dell'aria	-	I
ESRS E3 <i>Acque e risorse marine</i>	Acque	Scarichi idrici ¹⁷	I
			O
ESRS E4 <i>Biodiversità ed ecosistemi</i>	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamento di uso del suolo, dell'acqua dolce e del mare	O
ESRS E5 <i>Economia circolare</i>	Rifiuti	-	I
			I
Gestione del rumore <i>(entity specific)</i>			R
			R

¹⁷ Il sotto-tema "Scarichi idrici" è trattato nell'ambito dell'ESRS E2 (Inquinamento), in quanto strettamente connesso alla gestione degli specifici impatti e opportunità rilevanti derivanti dalla gestione degli scarichi idrici. Tale impostazione è stata adottata al fine di rappresentare in modo più coerente e integrato gli impatti ambientali associati, evitando sovrapposizioni tra le tematiche

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Peggioramento della qualità dell'aria nelle aree circostanti causato dal traffico aereo (LTO), dai mezzi airside e dal traffico veicolare di passeggeri e lavoratori.	Atteso	Negativo	Diretto	Breve
Adeguate e corrette trattamento delle acque di scarico, generando un contributo positivo sul carico inquinante nei corpi idrici locali.	Atteso	Positivo	Diretto	Medio
Incremento della resilienza operativa in aree con scarsità idrica, minimizzando rischi di interruzione del servizio e costi associati.	Attuale			Medio
Creazione di partnership con enti locali e istituzioni scientifiche per progetti di tutela ambientale, generando ricavi indiretti e reputazionali.	Attuale			Breve
Riduzione dell'impatto ambientale dei rifiuti grazie all'aumento della raccolta differenziata, riciclo, riduzione dei rifiuti speciali e migliore gestione dei materiali pericolosi.	Atteso	Positivo	Indiretto	Medio
Trattamento non corretto dei rifiuti e delle sostanze pericolose (es. antigelo, oli, carburanti, detergenti) generate dalle operazioni di handling, manutenzione e pulizia, con conseguente inquinamento di acqua potabile e corsi d'acqua che circondano l'aeroporto.	Atteso	Negativo	Diretto	Medio
Perdita di consenso e aumento delle segnalazioni da parte della comunità locale per l'impatto del rumore sulla qualità della vita.	Attuale			Medio
Limitazioni operative o restrizioni al traffico (es. vincoli notturni, rotte, slot) imposte per contenere l'inquinamento acustico, con impatti sui ricavi e sulla capacità aeroportuale.	Atteso			Lungo

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	I
			O
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata	I
			O
			O
		Salute e sicurezza	I
			R
			R
			O
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Formazione e sviluppo delle competenze	I
			O
			O

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Garanzia della tutela dei diritti umani della forza lavoro propria grazie a policy chiare, accordi sindacali e canali di ascolto e segnalazione efficaci.	Attuale	Positivo	Diretto	Breve
Riduzione del turnover e dei costi di reclutamento attraverso politiche che incentivano la stabilità e l'inclusione lavorativa.	Atteso			Breve
Aumento del benessere e della soddisfazione del personale grazie a programmi di welfare e flessibilità, dove possibile.	Attuale	Positivo	Diretto	Breve
Riduzione dell'assenteismo negli operatori critici (handling, security) grazie a una migliore gestione dei turni e servizi di conciliazione.	Attuale			Medio
Miglioramento della reputazione e della capacità di attrarre talenti grazie all'attenzione dell'azienda verso la tutela dell'equilibrio vita-lavoro.	Attuale			Breve
Riduzione degli incidenti sul lavoro grazie a procedure strutturate, formazione, monitoraggio dei rischi in airside e presenza di canali di segnalazione dei near miss.	Attuale	Positivo	Diretto	Breve
Incidenti sul lavoro che potrebbero danneggiare gravemente l'immagine dell'azienda, soprattutto in caso di scostamenti rispetto ai livelli minimi di sicurezza richiesti.	Atteso			Breve
Rischio di sanzioni ed esposizione ad azioni legali a causa di controlli e provvedimenti che evidenziano misure non adeguate rispetto alla normativa in materia di salute e sicurezza.	Atteso			Medio
Riduzione dei costi assicurativi (sgravio sul costo totale del premio assicurativo lavoratori) grazie a un ambiente di lavoro sicuro e conforme alle normative, attraverso il mantenimento delle certificazioni sui sistemi di gestione (ISO 45001) e formazione obbligatoria.	Atteso			Breve
Crescita professionale e maggiore motivazione del personale grazie a programmi formativi tecnici e manageriali (hard e soft skills).	Attuale	Positivo	Diretto	Breve
Incremento dell'efficienza operativa grazie a personale qualificato e aggiornato, con riduzione degli errori e dei costi operativi.	Attuale			Breve
Maggiore capacità di adattamento all'introduzione di nuove tecnologie digitali e a cambiamenti normativi, garantendo un vantaggio competitivo.	Attuale			Medio

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS S1 <i>Forza lavoro propria</i>	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore	I
			R
			R
			O
			O
ESRS S2 <i>Lavoratori lungo la catena del valore</i>	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	I
ESRS S3 <i>Comunità interessate</i>	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	I
			O

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Promozione delle pari opportunità e riduzione delle disuguaglianze, anche attraverso l'ottenimento della Certificazione per la Parità di Genere.	Attuale	Positivo	Diretto	Breve
Percezione di disuguaglianze salariali e di opportunità, con effetti negativi sulla reputazione e sulla produttività.	Atteso			Medio
Mancata valorizzazione delle risorse interne, con rischio di riduzione della produttività e perdita di opportunità di innovazione e trasferimento di know-how.	Atteso			Medio
Maggiore innovazione derivante da un ambiente di lavoro diversificato, con impatti positivi sulla competitività aziendale.	Attuale			Medio
Miglioramento della produttività grazie a politiche che garantiscono condizioni di lavoro eque e meritocratiche.	Attuale			Medio
Incidenti/infortuni durante i servizi di appalto o nelle forniture e/o mancato rispetto delle condizioni di sicurezza sul lavoro per tutti i lavoratori lungo la catena del valore.	Atteso	Negativo	Indiretto	Breve
Sviluppo socioeconomico locale grazie alla creazione di occupazione, attrazione turistica, investimenti infrastrutturali e collaborazione con enti territoriali.	Atteso	Positivo	Diretto	Lungo
Pressioni sulla qualità della vita (rumore, traffico, congestione, uso del suolo) se l'aeroporto non gestisce adeguatamente gli impatti ambientali e urbanistici sulle comunità circostanti.	Atteso	Negativo	Diretto	Medio
Riconoscimento come interlocutore affidabile da parte di Istituzioni, Enti, Autorità e gli stakeholder, media attraverso la gestione delle relazioni istituzionali, la cura della comunicazione corporate e delle relazioni con la stampa.	Attuale			Breve

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS S4 <i>Consumatori e/o degli utilizzatori finali (di seguito, Passeggeri e fruitori dei servizi)</i>	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Riservatezza	I
		(Include Cybersecurity)	R
	Sicurezza personale dei passeggeri e dei fruitori dei servizi	Salute e sicurezza	I
			I
			R
	Inclusione sociale dei passeggeri e dei fruitori dei servizi	Accesso a prodotti e servizi (Include Qualità dei servizi e customer journey)	I
			I
			R

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Compromissione della sicurezza dei dati sensibili dei clienti a causa di attacchi informatici.	Atteso	Negativo	Diretto	Breve
Crescente vulnerabilità verso minacce e attacchi cyber, soprattutto con l'espansione dei servizi digitali connessi e l'utilizzo di tecnologie avanzate.	Atteso			Breve
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.	Atteso	Positivo	Diretto	Breve
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.	Atteso	Negativo	Diretto	Medio
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.).	Atteso			Breve
Aumento della soddisfazione dei passeggeri grazie a servizi accessibili, informazioni chiare, assistenza PRM, gestione dei flussi e ascolto strutturato dei feedback tramite appositi canali di comunicazione.	Atteso	Positivo	Diretto	Breve
Peggioramento della customer experience dovuta all'assenza di servizi adeguati (code, scarsa accessibilità, servizi insufficienti).	Atteso	Negativo	Diretto	Medio
Insoddisfazione e perdita di clienti a causa di disservizi, dovute sia alla possibile saturazione di aree critiche che peggiora gli indicatori LoS, sia alla percezione di scarso ascolto e mancata risposta alle esigenze dei PRM	Atteso			Medio

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
Sviluppo del network e dell'infrastruttura aeroportuale (entity specific)			I
			R
			O
			O
			I

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-	I
			I
			R
			R
			O

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Nuove opportunità lavorative, sia dirette (nelle operazioni aeroportuali o nelle compagnie aeree) sia indirette (nel commercio, nei servizi, ecc.), generati dall'espansione delle rotte.	Attuale	Positivo	Diretto	Medio
Ritardi nella realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali, che potrebbero compromettere l'efficienza operativa e la capacità dell'aeroporto di competere con altre strutture.	Atteso			Medio
Maggiori possibilità di partnership con enti pubblici per la promozione del turismo locale, rafforzando l'immagine del Gruppo sul territorio.	Atteso			Medio
Diversificazione dell'offerta, maggiore comfort dell'offerta dei servizi commerciali per i passeggeri; utilizzo di queste piattaforme per promuovere lo sviluppo e la conoscenza delle eccellenze del territorio	Atteso			Medio
Presenza di infrastrutture efficienti e capaci di gestire sempre maggiori flussi di passeggeri, in linea con gli obiettivi di sviluppo territoriale e locale.	Atteso	Positivo	Diretto	Lungo

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Adozione di pratiche etiche, trasparenti e orientate alla sostenibilità, che riducono il rischio di comportamenti impropri nelle attività aeroportuali attraverso la sensibilizzazione della popolazione aziendale e degli utenti dell'aeroporto.	Atteso	Positivo	Indiretto	Medio
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).	Atteso	Negativo	Indiretto	Medio
Perdita della fiducia degli stakeholder e danni reputazionali derivanti da comportamenti non etici o anti-competitivi o dal mancato rispetto dei principi di trasparenza.	Atteso			Medio
Sanzioni legali per la violazione delle normative di governance e delle leggi relative alla gestione dei conflitti di interesse.	Atteso			Breve
Riduzione dei rischi reputazionali e legali, con conseguenti risparmi economici e rafforzamento della resilienza aziendale.	Atteso			Breve

TOPIC ESRS	SUBTOPIC ESRS	SUB-SUBTOPIC ESRS	I/R/O
ESRS G1 Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori	-	I
			R
			O
	Corruzione attiva e passiva	-	I
			R
			R
Innovazione e Digitalizzazione (entity specific)			I
			O
Creazione e distribuzione della ricchezza ¹⁸ (entity specific)			I
			I
			O

¹⁸ Per la trattazione del tema "Creazione e distribuzione della ricchezza" si rimanda alla sezione "Risultati economico-finanziari del Gruppo", nonché alle singole tematiche specifiche, in particolar modo "Forza lavoro propria" e "Comunità interessate".

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	NATURA	DESCRIZIONE IMPATTO		ORIZZONTE TEMPORALE
Aumento degli impatti negativi ambientali o sociali se i fornitori non vengono monitorati, portando a rischi su emissioni, inquinamento, condizioni di lavoro e qualità dei servizi critici.	Atteso	Negativo	Indiretto	Medio
Danni reputazionali derivanti dall'associazione con fornitori coinvolti in violazioni dei diritti umani, impatti ambientali negativi o prassi di lavoro non conformi.	Atteso			Medio
Rafforzamento della resilienza della catena di approvvigionamento grazie a una gestione trasparente degli accordi con i fornitori.	Attuale			Medio
Miglioramento del clima interno e della fiducia nell'organizzazione grazie a misure preventive di anticorruzione efficaci, l'erogazione di formazione specifica.	Atteso	Positivo	Diretto	Breve
Rischio legale e sanzioni derivanti da eventuali episodi di frode o corruzione, sia interni sia da parte di soggetti esterni coinvolti in appalti, affidamenti e gestione delle opere infrastrutturali.	Atteso			Breve
Perdita di credibilità e fiducia degli stakeholder a seguito di scandali o inchieste pubbliche per pratiche di corruzione.	Atteso			Breve
Incremento del rischio di interruzioni operative/incidenti a causa di sistemi tecnologici obsoleti che consentono attacchi informatici su sistemi critici e sulla pubblicazione dei dati aeronautici.	Atteso	Negativo	Diretto	Breve
Efficientamento delle operazioni core (controlli, gate, informativa al pubblico), grazie allo sviluppo di soluzioni digitali e tecnologiche.	Atteso			Medio
Maggiore coesione sociale e miglioramento della qualità della vita, grazie a investimenti mirati nelle comunità circostanti e al sostegno di progetti sociali.	Atteso	Positivo	Diretto	Lungo
Incremento delle disuguaglianze economiche all'interno dell'azienda e minor sicurezza economica delle famiglie dei lavoratori, a causa di una distribuzione della ricchezza (es. salari, bonus, benefit) poco equa.	Atteso	Negativo	Diretto	Medio
Rafforzamento dell'immagine e del legame con la comunità locale grazie alla promozione di iniziative, eventi e sponsorizzazioni.	Atteso			Breve

03
.4GESTIONE DEGLI IMPATTI,
DEI RISCHI E DELLE OPPORTUNITÀIRO-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 CSRD intrapreso da parte del Gruppo So.G.Aer., durante il 2025 è stata aggiornata l'analisi volta all'individuazione delle tematiche di sostenibilità rilevanti per il Gruppo stesso, la cd. **analisi di doppia rilevanza**.

Tale analisi, prevista dagli standard europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS)¹⁹ pubblicati dall'European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG), 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*)²⁰.

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

Il processo di aggiornamento dell'analisi di doppia rilevanza è stato volto alla verifica dell'esistenza di eventuali nuovi impatti, rischi e opportunità rilevanti rispetto a quanto già mappato nell'analisi condotta durante l'esercizio precedente. A tal fine, il Gruppo ha considerato l'evoluzione del contesto aziendale e settoriale in cui opera e il panorama normativo di riferimento, oltre all'osservazione delle best practices di settore.

Una volta individuati gli impatti, i rischi e le opportunità potenzialmente rilevanti, 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;

¹⁹ Gli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS) sono stati introdotti nell'Unione Europea dalla Direttiva UE 2022/2464 (CSRD) e recepiti in Italia dal Decreto legislativo n. 125 del 6 settembre 2024.

- una **valutazione esterna**²⁰, in forma di survey, da parte di alcuni stakeholder selezionati costituiti da clienti/partner commerciali, fornitori ed enti finanziatori del Gruppo; l'aggiornamento dell'analisi effettuato nel 2025 ha avuto anche come obiettivo anche quello di coinvolgere un numero sempre maggiore di stakeholder esterni.

Gli impatti sono stati valutati in base alla loro gravità²¹ e probabilità di accadimento²². 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).

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 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 dunque unite, al fine di ricomprendere tutte le questioni associate a impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo. Queste hanno sostanzialmente confermato le aree di interesse già rendicontate dal Gruppo So.G.Aer. nel 2024, a cui si sono aggiunti i sotto-temi "Scarichi idrici" (ESRS E3) e "Impatti legati al territorio" (ESRS S3). Tali tematiche definite dai Topical Standard ESRS costituiscono oggetto di disclosure all'interno della presente rendicontazione e si uniscono alle informative cd. entity specific, sulla base delle quali il Gruppo ha elaborato una disclosure specifica²³.

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".

²⁰ Nel 2025, sono stati coinvolti 26 stakeholder esterni, tra vettori, fornitori di beni e servizi, clienti, partner e azionisti del Gruppo. Di questi, 14 hanno condiviso con il Gruppo la loro valutazione rispondendo alla survey.

²¹ Intesa come sintesi dei caratteri di entità, portata e (in caso di impatti negativi) irrimediabilità dell'impatto.

²² 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.

²³ 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.

CAMBIAMENTI CLIMATICI

E1-1 | 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 nell'ambito 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.

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 2025, per il quarto 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 tal fine, il Gruppo intende proseguire con le attività necessarie alla rendicontazione delle proprie emissioni di Ambito 3, con l'obiettivo di definire un Piano di decarbonizzazione che includa anche le emissioni derivanti dalle attività centrali per le operazioni aeroportuali e sulle quali il Gestore esercita un ruolo di guida o influenza.



4

INFORMAZIONI AMBIENTALI

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, confermato per il periodo luglio 2025-luglio 2026.

E1-2 | 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.

E1-3 | AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLE POLITICHE IN MATERIA DI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel corso del 2025, il Gruppo ha proseguito nell'attuazione di interventi di **efficientamento energetico**, tra cui:

- l'installazione di sistemi di controllo dell'illuminazione, finalizzati alla riduzione dei consumi;
- la sostituzione e l'ammodernamento degli impianti di ventilazione giunti a fine vita con tecnologie ad alta efficienza;
- l'installazione di sistemi di alimentazione elettrica fissa a terra per aeromobili (400 Hz) in sostituzione delle unità di alimentazione mobili (GPU) per le piazzole remote.

Tali interventi si inseriscono nell'ambito delle iniziative previste per il **mantenimento della certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA)**.

Nel 2025, la Capogruppo ha inoltre rinnovato le certificazioni **UNI EN ISO 14001** per il Sistema di Gestione Ambientale e **UNI EN ISO 50001** per il Sistema di Gestione dell'Energia, a conferma dell'impegno costante della Società nella tutela dell'ambiente e nella promozione di uno sviluppo sostenibile. Si segnala infine che, per il 2025, la **fornitura di energia elettrica è stata interamente coperta da fonti rinnovabili**, come attestato dalle relative Garanzie d'Origine.

Considerando che l'elettricità rappresenta il principale vettore energetico che alimenta i servizi dell'aerostazione, il passaggio completo a fonti rinnovabili ha consentito una significativa riduzione delle emissioni di GHG connesse all'attività del Gruppo, azzerando le emissioni di Scope 2 (market based). Le emissioni di Scope 1 derivanti dall'uso di carburanti fossili restano, tuttavia, difficili da eliminare nel breve termine, 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. Tuttavia, grazie al progressivo incremento dell'utilizzo di mezzi a motorizzazione elettrica, sia nella flotta aziendale sia nel parco mezzi di rampa, si è registrata una riduzione dei consumi di carburanti fossili.

E1-4 | 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.

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, come ad esempio l'installazione di sistemi di gestione avanzata degli impianti di illuminazione. Tutti gli obiettivi del Piano Ambientale sono allineati ai principi espressi nella Politica Integrata del Gruppo. 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 Ambientale viene presentato al Comitato Utenti per loro 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**. Il raggiungimento di tale obiettivo è supportato dalle seguenti iniziative:

- Incremento della quota di energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili: nel 2025 è stato raggiunto un livello pari al 100% (rispetto all'anno base 2023), valore superiore ai target previsti dal Piano Ambiente e che si intende mantenere anche negli anni successivi;

- Installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici nei parcheggi aeroportuali: è previsto il raggiungimento di 20 colonnine entro il 2028 (anno base 2023). Nel corso del 2025 sono state installate 4 colonnine nel parcheggio P5 (lunga sosta), alimentate da tettoia fotovoltaica, ed è stata inoltre potenziata una colonnina già esistente nel parcheggio P3 (sosta breve), raddoppiandone la potenza fino a una capacità complessiva di 100 kW.

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.

E1-5 | 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 2024 e 2025.

Consumo di energia e mix energetico²⁴

	2025	2024
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone (MWh)	-	-
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi (MWh)	1.100	1.272
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
Consumo totale di energia da fonti fossili (MWh)	1.100	7.096

²⁴ I fattori di conversione impiegati per trasformare i consumi energetici in MWh derivano dal documento UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (2025), pubblicato dal Department for Energy Security and Net Zero del Regno Unito (in precedenza veniva invece sviluppato dal c.f. DEFRA). I consumi energetici sono calcolati al netto della quota parte di energia elettrica ceduta ai sub-concessionari della Capogruppo.

Consumo di energia e mix energetico

	2025	2024
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia	9%	61%
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)	10.748	4.561
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili (MWh)	-	-
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili (MWh)	10.748	4.561
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	91%	39%
Consumo totale di energia (MWh)	11.848	11.657

Nel 2025, l'intensità energetica associata alle attività in settori ad alto impatto climatico²⁵ è stata pari a 0,00014 (MWh/€), in riduzione del 5% rispetto al 2024²⁶.

E1-6 | 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 o, in inglese, GHG) generate direttamente dal Gruppo, tramite la sua regolare attività operativa (Scope 1), e indirettamente, tramite l'energia elettrica acquistata e consumata (Scope 2).

²⁵ 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.

²⁶ 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.

Emissioni lorde di GES

	2025	2024	Δ%
Emissioni lorde di GES di scope 1 (tCO ₂ eq) ²⁷	406	338	+20%
Percentuale di emissioni di GES di ambito 1 coperta da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni (%)	NA	NA	NA
Emissioni lorde di GES di scope 2 basate sulla posizione (tCO ₂ eq) ²⁸	2.272	2.665	-15%
Emissioni lorde di GES di scope 2 basate sul mercato (tCO ₂ eq) ²⁹	-	2.915	-100%
Emissioni totali di GES (scope 1 + scope 2) basate sulla posizione (tCO ₂ eq)	2.678	3.003	-11%
Emissioni totali di GES (scope 1 + scope 2) basate sul mercato (tCO ₂ eq)	406	3.253	-88%

Intensità di GES

	2025	2024	Δ%
Intensità di GES (scope 1 + scope 2 location based) ³⁰ (tCO ₂ e/€) ³⁰	0,00003	0,00004	-16%
Intensità di GES (scope 1 + scope 2 market based) (tCO ₂ e/€)	0,000005	0,00004	-88%

L'aumento delle emissioni di Scope 1 è dovuto principalmente alla stima delle emissioni di GHG attribuibili agli F-gas ricaricati durante il 2025, assenti nell'esercizio precedente. Tali emissioni, pari al 31% delle emissioni di Scope 1 totali del 2025, derivano dagli scarichi controllati di gas fluorurati svolte nell'ambito delle attività di manutenzione ordinaria degli impianti refrigeranti e di raffrescamento presenti presso l'aeroporto. Le emissioni di GHG associate all'acquisto di carburanti per la flotta aziendale sono, invece, pari a 281 tCO₂eq, il 16% in meno rispetto al 2024.

²⁷ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 1 sono tratti dal documento *UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting* (2025), pubblicato dal Department for Energy Security and Net Zero del Regno Unito (in precedenza veniva invece sviluppato dal c.f. DEFRA), con riferimento ai carburanti, e a partire dai dati riportati nel *Sixth Assessment Report* (AR6) dell'IPCC per quanto riguarda gli F-gas.

²⁸ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 2 secondo l'approccio "location-based" sono tratti dal Report 418/2025 pubblicato da ISPRA.

²⁹ I fattori di emissione impiegati per il calcolo delle tCO₂e Scope 2 secondo l'approccio "market-based" sono tratti da AIB "European Residual Mixes" per la quota parte di energia non rinnovabile e dai certificati di annullamento delle Garanzie d'Origine per la quota parte di energia rinnovabile.

³⁰ L'intensità di GES è stata calcolata come rapporto tra le emissioni totali di GES registrate dal Gruppo nel 2025 (non inclusive delle emissioni di Scope 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 31.12.2025.

L'azzeramento delle emissioni di Scope 2 basate sul mercato³¹, d'altro canto, è stato ottenuto grazie alla completa copertura del fabbisogno di energia elettrica tramite l'acquisto da fonti rinnovabili.

Per questo esercizio di rendicontazione, non sono state calcolate le emissioni di GHG 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, a 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.

³¹ Il metodo basato sul mercato, o "market based", considera nel calcolo delle emissioni di GHG la tipologia di fonte dell'energia elettrica acquistata (rinnovabile o non rinnovabile). Tale caratteristica non è evidente nel calcolo eseguito secondo l'approccio sulla posizione, o "location based", il quale considera il mix energetico del luogo in cui viene acquistata l'energia elettrica (in questo caso, l'Italia). Il valore delle emissioni di GHG calcolate con il metodo basato sulla posizione, dunque, non tiene conto delle scelte specifiche di approvvigionamento effettuate dal Gruppo ma riflette comunque una lieve riduzione dovuta al lieve calo dei consumi di energia elettrica rispetto all'esercizio 2024.



04
.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 minimizzazione degli impatti ambientali delle proprie operazioni, anche con riferimento all'inquinamento. Tale Politica comprende, infatti, i principi di salvaguardia dell'ambiente che So.G.Aer. si impegna a perseguire, esplicitando il suo impegno a:

- Monitorare i livelli della qualità dell'aria e delle acque;
- Minimizzare gli impatti delle proprie operazioni, anche valutando l'impiego di tecnologie innovative eventualmente disponibili;
- Individuare strategie di miglioramento, anche 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 GHG generate dalle operazioni di volo (rientranti nel cd. Scope 3), l'azienda è impegnata a ridurre e contenere le emissioni di GHG legate alla propria attività operativa attraverso specifiche misure³²

Con riferimento ad altri inquinanti non GHG, inoltre, la Capogruppo svolge periodicamente le attività di monitoraggio volte al rispetto dei limiti imposti dalla **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)** prevista nel **Piano di Sviluppo Aeroportuale**, assicurando in tal modo un contenimento degli inquinanti in linea con l'aumento dell'attività di volo.

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

³² Con riferimento alle emissioni di GHG si rimanda alla sezione di dettaglio "E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi".

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. 155/2010³³, il sistema verifica la validità dell'aggregazione dei dati, i quali 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.

Parallelamente, il Gruppo presidia gli impatti sulla matrice idrica. L'approccio adottato è volto a garantire il rispetto dei limiti normativi e la riduzione del carico inquinante immesso nei corpi idrici recettori. Il sistema integrato di gestione degli scarichi idrici si articola su tre principali flussi:

- reflui civili trattati dall'impianto di depurazione aeroportuale;
- rifiuti liquidi degli aeromobili (cd. bottini di bordo);
- acque meteoriche trattate tramite sistemi di disoleazione (cd. Oil Trap).

Nell'impianto di depurazione si effettua il monitoraggio sistematico dei parametri in ingresso e in uscita, permettendo la valutazione dell'efficienza dei processi di trattamento. I sistemi di disoleazione garantiscono la rimozione di idrocarburi dalle acque di dilavamento, mentre specifiche procedure sono adottate per la gestione dei reflui provenienti dai bottini di bordo.

E2-3 | OBIETTIVI CONNESSI ALL'INQUINAMENTO

Come anticipato, So.G.Aer. monitora costantemente l'efficacia delle azioni messe in atto attraverso l'analisi dei dati provenienti dalla centralina di rilevamento della qualità dell'aria. Dal 2016, i dati raccolti sono stati utilizzati per valutare l'andamento nel tempo e per misurare i progressi compiuti in relazione ai livelli di emissioni registrati.

Anche con riferimento agli scarichi idrici, l'obiettivo principale è il mantenimento della piena conformità normativa e il miglioramento continuo delle performance dei sistemi di trattamento, attraverso il monitoraggio dei principali parametri allo scarico.

Al momento, i valori registrati sono sempre risultati ampiamente al di sotto dei limiti normativi, escludendo la necessità di ulteriori interventi di mitigazione, né obiettivi specifici. L'approccio adottato, tuttavia, consente di verificare periodicamente l'impatto delle strategie adottate e di identificare eventuali margini di miglioramento, mantenendo un elevato standard di tutela ambientale in ambito aeroportuale.

³³ Tale Decreto attua la Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

E2-4 | INQUINAMENTO DI ARIA, ACQUA E SUOLO

La centralina di monitoraggio dell'aria installata presso l'Aeroporto è dotata 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.

INQUINANTI NELL'ARIA ³⁴	UNITÀ DI MISURA	2025	2024
Monossido di carbonio (CO)	mg/m3	< 2	< 1
Biossido di zolfo (SO2)	µg/m3	< 10	< 10
Ozono (O3)	µg/m3	< 80	< 80
Particolato (PM10)	mg/m3	N.D.	N.D.
Ossido di azoto (NO2)	µg/m3	6,45	0,1
Benzene (BTEX)	µg/m3	< 0,01	0,2

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

Il monitoraggio degli scarichi idrici, inoltre, evidenzia una gestione strutturata con riferimento ai tre principali flussi: reflui civili trattati dall'impianto di depurazione, rifiuti liquidi degli aeromobili (bottini di bordo) e acque meteoriche trattate tramite disoleatori (Oil Trap).

³⁴ La tabella riporta i valori medi (puntuali o relativi) registrati rispetto ai livelli di concentrazione di ciascun inquinante.

Con riferimento ai reflui civili, i valori allo scarico risultano generalmente conformi ai limiti previsti dal D.lgs. 152/2006. I rifiuti liquidi degli aeromobili presentano carichi inquinanti sono gestiti attraverso processi dedicati, finalizzati a garantirne il corretto trattamento e smaltimento. Infine, per quanto riguarda le acque meteoriche, i sistemi di disoleazione assicurano livelli di contaminazione molto contenuti, con concentrazioni di idrocarburi ampiamente inferiori ai limiti normativi e assenza di effetti di tossicità acuta sugli organismi acquatici.

Di seguito si riportano i valori medi di concentrazione di tali inquinanti registrati nel 2025.

SCARICHI IMPIANTO DI DEPURAZIONE (reflui civili)	UNITÀ DI MISURA	2025
COD (Chemical Oxygen Demand)	mg/l	13,4
BOD ₅ (Biochemical Oxygen Demand)	mg/l	3,8
Ammonio (NH ₄)	mg/l	0,55
Nitrati (NO ₃)	mg/l	17,5
Fosforo	mg/l	2,2
Solidi sospesi	mg/l	5,8
Escherichia coli	UFC/100 ml	2.200
RIFIUTI LIQUIDI DEGLI AEROMOBILI	UNITÀ DI MISURA	2025
COD (Chemical Oxygen Demand)	mg/l	3,280
BOD ₅ (Biochemical Oxygen Demand)	mg/l	886
Ammonio (NH ₄)	mg/l	2.320
ACQUE METEORICHE	UNITÀ DI MISURA	2025
Idrocarburi totali	mg/l	< 1
Tossicità acuta	-	< 1% organismi immobili

04
.3BIODIVERSITÀ
ED ECOSISTEMIE4-1 | 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 vasta³⁵.

³⁵ Per il dettaglio relativo ai rischi connessi alla biodiversità e alla tutela degli ecosistemi rilevanti per il Gruppo, si veda il parag. "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".

Le attività si inseriscono in un quadro più ampio di indirizzi gestionali derivanti anche dalla normativa ENAC e dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, che orientano la gestione del sedime aeroportuale e delle aree limitrofe. In tale ambito, il Gruppo adotta pratiche di gestione ecologica del verde, controllo degli attrattori faunistici e monitoraggio delle specie vegetali, incluse quelle invasive, al fine di prevenire alterazioni degli habitat e garantire l'equilibrio degli ecosistemi locali.

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. Nel corso del 2025, tali attività sono state condotte con continuità e sistematicità, consentendo di raccogliere un elevato numero di osservazioni e contatti con la fauna, in particolare nei periodi di maggiore attività biologica (es. stagione riproduttiva), contribuendo alla definizione di un quadro aggiornato delle dinamiche faunistiche nell'area aeroportuale.

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. Le superfici a verde sono gestite attraverso sfalci programmati e regolazione dell'altezza del manto erboso (generalmente compresa tra 20 e 35 cm), al fine di ridurre l'attrattività per l'avifauna e limitare la disponibilità di habitat idonei alla sosta e all'alimentazione delle specie.

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. In questo

ambito, particolare rilievo assume il monitoraggio delle specie vegetali invasive, tra cui Acacia saligna, la cui diffusione è stata rilevata in aumento in alcune aree del sedime aeroportuale e nelle zone limitrofe. Le attività svolte hanno consentito di individuare le aree maggiormente interessate e di avviare interventi di contenimento, finalizzati a prevenire effetti negativi sulla vegetazione autoctona e sugli habitat circostanti.

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.

Tra gli obiettivi operativi rientrano inoltre:

- la riduzione delle interazioni tra fauna e attività aeroportuali, anche attraverso il rafforzamento delle attività di monitoraggio e gestione ecologica del sedime;
- il contenimento della diffusione di specie invasive, con particolare riferimento alle specie vegetali alloctone;
- la tutela e il mantenimento della qualità degli habitat presenti nelle aree limitrofe all'infrastruttura aeroportuale.

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'inter-

no del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) ITB040023 "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla" proposto ai sensi alla 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.

Nel 2025 sono stati registrati oltre 50 eventi di wildlife strike, con maggiore frequenza nei mesi primaverili. Le attività di monitoraggio hanno permesso di rilevare giornalmente la presenza, le specie e il comportamento dell'avifauna nelle diverse aree aeroportuali, integrando dati su avvistamenti orari, contatti con la fauna e interventi di allontanamento.

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
.4USO DELLE RISORSE
ED ECONOMIA CIRCOLAREE5-1 | 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. Tale sistema consente il recupero di materiali quali carta, plastica e metalli.

La quota di rifiuti non differenziabili è invece conferita all'inceneritore aeroportuale, collocato all'interno del sedime, in prossimità della pista di volo e adiacente alla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria.

Nel corso del 2025 sono stati avviati i lavori di revamping dell'inceneritore, a seguito dell'aggiudicazione della gara di project financing avvenuta a fine 2023. Il progetto, il cui completamento è previsto per il 2026, consente la riconversione dell'inceneritore in un termovalorizzatore, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza complessiva nella gestione dei rifiuti e incrementare il recupero energetico.

A regime, la disponibilità del termovalorizzatore consentirà di avviare a recupero energetico i rifiuti non differenziabili prodotti dalle attività aeroportuali e dai passeggeri, contribuendo alla riduzione del ricorso allo smaltimento finale e alla valorizzazione dei rifiuti come fonte di produzione di energia.

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.

5-3 | 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 cittadina³⁶. 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: nel 2025, la quota di rifiuti avviati a recupero/riciclo ha raggiunto quasi il 62%, superando significativamente gli obiettivi previsti e attestando risultati ben superiori alle aspettative iniziali.

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.

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.

³⁶ 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.

E5-5 | FLUSSI DI RISORSE IN USCITA

Nel 2025, il Gruppo ha prodotto un totale di **536 tonnellate di rifiuti**³⁷, in aumento del 5% rispetto al 2024. In continuità con l'esercizio precedente, i rifiuti pericolosi rappresentano circa l'1% del totale.

Durante il 2025, il Gruppo ha avviato a operazioni di recupero o riciclo il 62% dei rifiuti totali, in aumento rispetto al 2024, in cui si era registrato il 43% di rifiuti destinati a recupero.

Si evidenzia a tal riguardo che, nelle circa 200 tonnellate di rifiuti non pericolosi destinati a smaltimento sono inclusi i rifiuti urbani non differenziati. Tale categoria di rifiuti include i 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.

Si riportano di seguito le tabelle di dettaglio relative al biennio 2024-2025.

Rifiuti generati (t) 2024

	RIFIUTI PERICOLOSI	RIFIUTI NON PERICOLOSI	TOTALE
Rifiuti recuperati	4,2	217,9	222,1
di cui preparati per il riutilizzo	4,2	217,9	222,1
di cui riciclati	-	-	-
di cui destinati ad altre operazioni di recupero	-	-	-
Rifiuti destinati a smaltimento	1,8	288,7	290,5
di cui smaltiti tramite incenerimento	-	-	-
di cui conferiti in discarica	-	-	-
di cui destinati ad altre operazioni di smaltimento	1,8	288,7	290,5
Totale	6,0	506,6	512,7

Rifiuti generati (t) 2025

	RIFIUTI PERICOLOSI	RIFIUTI NON PERICOLOSI	TOTALE
Rifiuti recuperati	2,4	331,5	333,9
di cui preparati per il riutilizzo	-	-	-
di cui riciclati	-	30,0	30,0
di cui destinati ad altre operazioni di recupero	2,4	301,5	303,9
Rifiuti destinati a smaltimento	2,0	200,3	202,3
di cui smaltiti tramite incenerimento	-	-	-
di cui conferiti in discarica	-	-	-
di cui destinati ad altre operazioni di smaltimento	2,0	200,3	202,3
Totale	4,4	531,8	536,2

³⁷ 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
.5GESTIONE
DEL RUMOREESRS 2 MDR | POLITICHE, AZIONI E OBIETTIVI ADOTTATI
PER LA GESTIONE DEL RUMORE

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. Le principali iniziative attuate, in continuità con gli esercizi precedenti,



riguardano dunque il monitoraggio continuo 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 evidenzia un impatto significativo sull'area abitata di Elmas.

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. È stata inoltre acquisita una nuova centralina di monitoraggio, destinata a essere installata nel territorio comunale di Elmas, con entrata in funzione prevista per aprile 2026.

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, le quali garantiscono elevati standard di accuratezza.

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, 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 si concretizza nei **Sistemi di Gestione della Salute e sicurezza sul lavoro certificati ISO 45001 da parte di tutte le società del Gruppo**, che coprono tutti i lavoratori, dipendenti e non dipendenti, nonché dal Manuale di gestione della Sicurezza Antincendio, che disciplina le misure di prevenzione e risposta a tali emergenze definendo in modo organico le misure, i ruoli e le responsabilità per prevenire e rispondere alle emergenze in funzione dei possibili scenari di rischio. Il **Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP)** opera con il supporto delle funzioni aziendali competenti ed è dotato di un budget annuale dedicato alle attività di prevenzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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, esso 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, meritocratico e che valorizzi le diversità. Per fare ciò, le politiche del Gruppo mirano, da una parte, a garantire l'inclusione di figure rientranti nelle categorie protette come previsto dalle disposizioni normative vigenti e, dall'altra, a perseguire la parità di genere. A tal fine, dal 2024, So.G.Aer. e Sogaerdyn possiedono la **Certificazione della Parità di Genere ai sensi della UNI/PdR 125:2022**. Tale certificazione attesta l'adozio-

INFORMAZIONI SOCIALI

ne di politiche e sistemi di gestione volti a ridurre il divario di genere, favorire la crescita professionale senza discriminazioni e garantire la parità salariale a parità di mansioni. Accanto alla Politica per la Parità di Genere, sempre nell'ambito della UNI/PdR 125, So.G.Aer. ha dunque predisposto il proprio **Piano per la prevenzione e gestione delle molestie sul luogo di lavoro**, che ha come scopo quello di diffondere una cultura del massimo rispetto della persona, anche attraverso iniziative di informazione, sensibilizzazione e formazione sul tema. Tale Piano si applica a tutte le persone che lavorano presso la Capogruppo e che collaborano a qualsiasi titolo con essa. Inoltre, So.G.Aer. ha formalizzato una **procedura gestionale per la genitorialità e la conciliazione vita-lavoro**, volta a tutelare i posti di lavoro e le retribuzioni in caso di maternità/paternità, che prevedono l'eventuale applicazione di modalità part-time e lavoro agile.

Nel 2025, la Capogruppo ha aggiornato il proprio **Regolamento aziendale della Politica retributiva e di incentivazione**, con il quale si pone l'obiettivo di fornire linee guida chiare al fine di assicurare che le decisioni relative al trattamento economico dei dipendenti siano adottate in termini coerenti, equi e in linea con le strategie e i valori aziendali. Il regolamento definisce quindi i criteri per la determinazione delle retribuzioni, l'incentivazione delle performance individuali e di team, la gestione degli aumenti salariali e delle altre forme di compensazione sempre nel pieno rispetto di quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti in materia di legislazione sul lavoro.

Per quanto riguarda la **formazione** e lo **sviluppo delle competenze**, infine, 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.

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, come bacheche telematiche consultabili da tutti i lavoratori, dove vengono resi di-

sponibili documenti chiave, quali gli accordi di secondo livello sottoscritti con le OO.SS. e l'organigramma aziendale aggiornato. 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 E CANALI CHE CONSENTONO ALLA FORZA LAVORO PROPRIA DI SOLLEVARE PREOCCUPAZIONI

Le Società del Gruppo hanno implementato diversi strumenti per prevenire e gestire eventuali impatti negativi sulla forza lavoro. Il dialogo 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 relativo Piano o per proporre miglioramenti. Inoltre, nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, sono definite:

- la procedura per la **gestione delle segnalazioni e dei reclami**³⁸, che regola anche le segnalazioni in ambito parità di genere all'interno dei luoghi di lavoro, inoltrate al Comitato guida specifico;
- la procedura per l'utilizzo di un **linguaggio inclusivo** che, al fine di valorizzare la diversità, si applica a tutti i lavoratori e le lavoratrici.

Accanto a questi canali, la **procedura whistleblowing** disciplina nel dettaglio le modalità, i canali e le garanzie di anonimato per la segnalazione di condotte irregolari o problematiche sul posto di lavoro³⁹. Il personale è informato di tali sistemi attraverso comunicazioni interne, aggiornamenti formali e divulgazione mirata delle policy aziendali. Ogni aggiornamento della procedura è comunicato in modo tale da garantire la piena consapevolezza e accessibilità a tali canali. I processi di gestione delle segnalazioni sono regolamentati e strutturati per fornire un accesso ai canali di comunicazione per la forza lavoro. Il Gruppo, inoltre, monitora 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.

³⁸ Maggiori informazioni su tale procedura sono fornite nel parag. "S4-3 – Processi per porre rimedio e canali che consentono ai passeggeri e fruitori dei servizi di esprimere preoccupazioni".

³⁹ Per maggiori informazioni sul sistema whistleblowing si rimanda al parag. "Condotta delle imprese".

Con specifico riferimento alle tematiche legate alla sicurezza sul lavoro, inoltre, le segnalazioni sono gestite dal **Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP)**, che ne garantisce la tutela e il trattamento riservato. Le problematiche emerse vengono analizzate e affrontate nell'ambito delle riunioni del **Comitato sui Sistemi di Gestione Integrati**, che si svolgono generalmente con cadenza mensile. Tali incontri favoriscono la condivisione delle informazioni, la definizione di soluzioni comuni e il miglioramento continuo della cultura della sicurezza all'interno dell'azienda.

S1-4 | INTERVENTI CONNESSI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER LA FORZA LAVORO PROPRIA

Nel rispetto della normativa vigente, le Società del Gruppo adempiono regolarmente agli obblighi relativi all'occupazione, all'inclusione e allo sviluppo delle competenze nell'ambito della formazione del personale. 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.

Il sistema di **MBO** della Capogruppo include, oltre a Dirigenti, anche i Quadri di livello 1S. Le Società del Gruppo hanno introdotto un **sistema di premialità** subordinato al raggiungimento di obiettivi legati alle performance della funzione e a quelle organizzative e comportamentali. A tal fine, si è lavorato sul **Regolamento aziendale della Politica Retributiva e di Incentivazione**, ispirato ai principi di equità interna, neutralità rispetto al genere, congruenza con il mercato, meritocrazia, prevenzione dei conflitti di interesse e compliance. Esso prevede anche un sistema di **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. Tale regolamento, volto a minimizzare le possibili disuguaglianze nel trattamento economico dei lavoratori, è stato condiviso prima della sua applicazione con le sigle sindacali più rappresentative.

Il Gruppo investe, inoltre, nel benessere organizzativo tramite il consolidamento delle 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 (PdR) in crediti welfare. Questi possono essere utilizzati per numerosi servizi, tra cui asili nido, testi scolastici, assistenza domiciliare, corsi di lingue e assicurazioni sanitarie, garantendo benefici fiscali sia per i lavoratori che per l'azienda. La conciliazione vita-lavoro è inoltre promossa tramite il **regolamento sullo smart working⁴⁰ e sulla genitorialità**. L'attenzione al benessere

dei dipendenti si manifesta, infine, anche nell'ascolto delle esigenze relative alla flessibilità dell'orario lavorativo. Il Gruppo si impegna a valutare soluzioni per la riduzione, rimodulazione e maggiore adattabilità degli orari, tenendo conto delle necessità organizzative.

In attuazione delle misure di promozione della mobilità sostenibile previste dal **Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)**, So.G.Aer. ha inoltre definito altre specifiche soluzioni volte a incentivare l'utilizzo del trasporto collettivo e della mobilità condivisa, anche attraverso l'adozione di politiche di welfare aziendale. In particolare, la Società riconosce ai propri dipendenti un contributo economico pari all'80% del costo degli **abbonamenti al trasporto pubblico locale**, comprendente i principali operatori del territorio (CTM, ARST, Baire, MetroCagliari e linee ferroviarie).

Ulteriori iniziative del Gruppo, destinate per la maggior parte all'intero Gruppo, hanno infine previsto l'aumento nel 2025 del valore del buono pasto fino al massimo consentito in termini di deducibilità fiscale per il lavoratore, e la consegna di gift card, in coincidenza delle festività natalizie, spendibili verso tutti i sub-concessionari di So.G.Aer aderenti all'iniziativa. Inoltre, vengono portate avanti nel continuo attività di rafforzamento con dei gruppi di lavoro con la finalità di rendere armonici i rapporti interni tra i lavoratori inserendo attività umanistiche e di supporto di gruppo e individuale quali, a titolo di esempio, **team building, attività con formatori, psicologi e formazione professionalizzante⁴¹**, e adeguando l'ambiente aziendale tramite il rifacimento delle aree dedicate alla pausa dei lavoratori ed il miglioramento di uffici e spogliatoi.

Con specifico riferimento alla **salute e sicurezza sul lavoro**, infine, si annovera la pubblicazione trimestrale di un **notiziario informativo a cura del Servizio di Prevenzione e Protezione**. 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. 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.

Per agevolare il processo di segnalazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, è in fase di implementazione un applicativo per dispositivi mobili, la cui disponibilità è prevista per il 2026.

⁴⁰ Lo smart working è adottato soprattutto dalla Capogruppo. La natura delle mansioni svolte dalle controllate del Gruppo (attività di handling e security aeroportuale) rendono il lavoro da remoto non sempre possibile.

⁴¹ Oltre alla formazione specifica in materia di salute e sicurezza sul lavoro, in conformità agli Accordi Stato-Regioni.

L'applicazione consentirà ai lavoratori di:

- inviare rapidamente segnalazioni relative a **situazioni di rischio, anomalie o criticità**;
- favorire una comunicazione tempestiva e diretta con le funzioni competenti;
- contribuire attivamente al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Le segnalazioni raccolte saranno **analizzate e gestite in modo strutturato e tempestivo**, alimentando il sistema di monitoraggio e il piano di miglioramento. L'iniziativa è finalizzata a **migliorare continuamente le condizioni dei luoghi di lavoro** e ad innalzare gli standard di sicurezza a tutela sia dei **lavoratori interni** sia degli **appaltatori**.

S1-5 | OBIETTIVI LEGATI ALLA GESTIONE DI IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER LA FORZA LAVORO PROPRIA

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.

Anche in conformità alle proprie politiche di parità di genere, 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. L'introduzione del **sistema di premialità** per il raggiungimento di obiettivi aziendali rappresenta, inoltre, una misura volta a incentivare il coinvolgimento e la motivazione della forza lavoro.

Il Gruppo monitora l'efficacia di queste azioni attraverso i sistemi di feedback interni e il dialogo con le organizzazioni sindacali, permettendo di monitorare l'andamento degli obiettivi nel continuo. A tal fine, negli accordi sottoscritti con le OO.SS è sempre prevista la costituzione di un **Comitato Paritetico** composto dalle rappresentanze aziendali e sindacali al fine di monitorare in termini di miglioramento e innovazione.

Gli **obiettivi aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro** sono definiti all'interno del **piano di miglioramento**, in coerenza con la valutazione dei rischi e con le priorità emerse dall'analisi degli eventi infortunistici e dei near miss. Tali obiettivi sono sottoposti a **monitoraggio trimestrale**, mentre le **revisioni periodiche dei piani di azione** avvengono nell'ambito delle **riunioni di riesame con la Direzione**, che prevedono il **coinvolgimento attivo della forza lavoro**, favorendo un approccio partecipativo e condiviso.

S1-6 | CARATTERISTICHE DEI DIPENDENTI DELL'IMPRESA

Nel 2025, il Gruppo ha registrato un ulteriore incremento della forza lavoro, raggiungendo un totale di **600 dipendenti**⁴², rispetto ai **539 del 2024**. La crescita ha interessato entrambe le componenti di genere, con un aumento sia dei dipendenti uomini sia delle dipendenti donne, le quali rappresentano il 39% della forza lavoro totale, mantenendo sostanzialmente invariata la distribuzione complessiva. L'incremento dell'organico è stato accompagnato da un rafforzamento dei contratti a tempo indeterminato e da una crescita più marcata dei contratti a tempo determinato, nonché da un aumento del ricorso a contratti di lavoro part-time.

Dipendenti al 31/12 per genere

	2025	2024
Uomini	365	332
Donne	235	207
Altro ⁴³	NA	NA
Non comunicato	-	-
Totale dipendenti	600	539

Composizione del personale dipendente 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	198	320	NA	-	518
Numero di dipendenti a tempo determinato	37	45	NA	-	82
Totale	235	365	NA	-	600
Numero di dipendenti con orario variabile	-	-	NA	-	-
Numero di dipendenti a tempo pieno	113	271	NA	-	384
Numero di dipendenti a tempo parziale	122	94	NA	-	216
Totale	235	365	NA	-	600

⁴² I dati relativi al personale del Gruppo, riportati nel presente capitolo, sono calcolati come numero di persone al 31/12.

⁴³ In Italia non è attualmente possibile registrarsi legalmente come appartenenti a un terzo genere, per tale ragione la categoria «altro» è stata indicata come non applicabile.

Composizione del personale dipendente 2024

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	197	313	NA	-	510
Numero di dipendenti a tempo determinato	10	19	NA	-	29
Totale	207	332	NA	-	539
Numero di dipendenti con orario variabile	-	-	NA	-	-
Numero di dipendenti a tempo pieno	102	262	NA	-	364
Numero di dipendenti a tempo parziale	105	70	NA	-	175
Totale	207	332	NA	-	539

Il **tasso di avvicendamento** si mantiene stabile nel biennio, attestandosi al 3% sia nel 2024 che nel 2025, a fronte di un lieve incremento del numero di rapporti cessati e della contestuale crescita dell'organico.

In generale, la dinamica di avvicendamento continua a essere riconducibile principalmente alla cessazione di rapporti di lavoro a termine legati a esigenze stagionali, mentre risultano marginali le uscite dovute a pensionamenti o dimissioni volontarie.

Tasso di avvicendamento

	2025	2024
Numero di dipendenti	600	539
Numero di rapporti cessati ⁴⁴	20	14
Tasso di avvicendamento	0,03	0,03

⁴⁴ Il dato si riferisce al numero di rapporti di lavoro dipendente che, al 31/12, risultano cessati per termine del rapporto a termine (es. tempo determinato o stagionale), pensionamento, dimissioni, licenziamento o decesso.

S1-7 | CARATTERISTICHE DEI LAVORATORI NON DIPENDENTI NELLA FORZA LAVORO PROPRIA DELL'IMPRESA

	2025	2024
Lavoratori interinali	1	151
Lavoratori autonomi	-	-
Stagisti e tirocinanti	-	1
Totale lavoratori non dipendenti	1	152

Un'altra dinamica rilevante riguarda la significativa riduzione del numero di lavoratori non dipendenti, che passano da 152 nel 2024 a 1 unità. Si evidenzia tuttavia che il dato riportato in tabella rappresenta una fotografia al 31 dicembre 2025 e non riflette pienamente il ricorso a tali risorse nel corso dell'anno.

Nel corso del 2025, infatti, il Gruppo non ha fatto ampio ricorso a lavoratori in somministrazione a tempo determinato per far fronte a esigenze operative di carattere stagionale. Tale dinamica ha riguardato in particolare Sogaerdyn, nell'ambito delle attività di handling, ma anche So.G.Aer., nelle aree aziendali quali punti vendita dedicati all'artigianato sardo, terminal Aeroportula e di Aviazione Generale, amministrazione e manutenzioni generali.

S1-8 | COPERTURA DELLA CONTRATTAZIONE COLLETTIVA E DIALOGO SOCIALE

In continuità con gli esercizi precedenti, **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 il dialogo sociale, invece, la percentuale di dipendenti coperti dai **rappresentanti dei lavoratori** è leggermente diminuita, passando dal 46% al 40%, anche in relazione alla crescita dell'organico aziendale.

Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

	2025	2024
Percentuale di dipendenti coperti da CCNL	100%	100%
Percentuale di dipendenti coperti da rappresentanti dei lavoratori	40%	46%

S1-9 | METRICHE DELLA DIVERSITÀ

Distribuzione di genere nell'alta dirigenza 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
Dirigenti	2	6	NA	-	8
Quadri	13	13	NA	-	26
Totale membri dell'Alta Dirigenza	15	19	NA	-	34
Percentuale membri dell'Alta Dirigenza	44%	56%	NA	-	100%

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%

Dipendenti per fascia d'età 2025

	< 30 ANNI	30-50 ANNI	> 50 ANNI	TOTALE
N. dipendenti	18	260	322	600

Dipendenti per fascia d'età 2024

	< 30 ANNI	30-50 ANNI	> 50 ANNI	TOTALE
N. dipendenti	21	239	279	539

S1-11 | PROTEZIONE SOCIALE

In continuità con l'esercizio precedente, anche nel 2025 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.

S1-12 | 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 2025, 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 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
N. dipendenti	235	365	NA	-	600
Dipendenti con disabilità	5	16	NA	-	21
Totale	2%	4%	NA	-	4%

Percentuale categorie protette per genere 2024

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON COMUNICATO	TOTALE
N. dipendenti	207	332	NA	-	539
Dipendenti con disabilità	5	13	NA	-	18
Totale	2%	4%	NA	-	3%

S1-13 | METRICHE DI FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE

Nel 2025, il **71% dei dipendenti ha partecipato a processi di revisione periodica delle prestazioni**, rispetto al 30% dell'anno precedente.

Nello stesso esercizio, sono state erogate in totale oltre 13 mila ore di formazione totali. **Ciascun dipendente del Gruppo ha seguito, in media, circa 23 ore di formazione**, leggermente in calo rispetto al 2024 (25 ore), per via dell'ampliamento dell'organico.

Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera per categoria professionale e per genere 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON RIPORTATO	TOTALE
Dirigenti	100%	100%	NA	-	100%
Quadri	62%	85%	NA	-	73%
Impiegati	63%	89%	NA	-	75%
Operai	100%	58%	NA	-	61%
Totale	65%	75%	NA	-	71%

Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera per categoria professionale e per genere 2024

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON RIPORTATO	TOTALE
Dirigenti	100%	80%	NA	-	83%
Quadri	33%	42%	NA	-	38%
Impiegati	39%	50%	NA	-	44%
Operai	-	-	NA	-	-
Totale	36%	26%	NA	-	30%

Ore medie di formazione 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON RIPORTATO	TOTALE
Dirigenti	39,0	27,8	NA	-	30,6
Quadri	16,2	27,9	NA	-	22,1
Impiegati	23,3	34,2	NA	-	28,4
Operai	29,6	8,9	NA	-	10,2
Totale	23,3	22,4	NA	-	22,8

Ore medie di formazione 2024

	DONNE	UOMINI	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

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.

Nel 2025 si evidenzia un miglioramento complessivo degli indicatori infortunistici. In particolare, tra i dipendenti si registra un lieve incremento del numero assoluto di infortuni, a fronte però di un significativo aumento delle ore lavorate, che determina una riduzione del tasso di infortuni.

Per quanto riguarda i lavoratori non dipendenti, si osserva invece una riduzione degli infortuni registrati, azzerati nel 2025, rispetto ai 5 casi rilevati nel 2024. Tale andamento è coerente anche con la significativa diminuzione del ricorso a lavoratori non dipendenti nel corso dell'anno.

Infortunati sul lavoro (dipendenti)

	2025	2024
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	-	-
Numero di infortuni sul lavoro registrabili ⁴⁵	8	7
Numero ore lavorate	942.746	755.063
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	8,5	9,3

Infortunati sul lavoro (non dipendenti)

	2025	2024
Numero di decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	-	-
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	-	5
Numero ore lavorate	7.063	154.029
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	-	32,5

Malattie professionali (dipendenti)

	2025	2024
Numero di malattie connesse al lavoro registrabili	-	3
Numero di giornate di lavoro perse a causa di lesioni e decessi sul lavoro, dovuti a infortuni e malattie	-	242

Malattie professionali (non dipendenti)

	2025	2024
Numero di malattie connesse al lavoro registrabili	-	-
Numero di giornate di lavoro perse a causa di lesioni e decessi sul lavoro, dovuti a infortuni e malattie	-	-

⁴⁵ I dati sugli infortuni non includono gli infortuni in itinere.

S1-15 | EQUILIBRIO TRA VITA PROFESSIONALE E VITA PRIVATA

Tutti i dipendenti del Gruppo hanno diritto a congedi per motivi familiari, in linea con il CCNL applicato.

Congedo per motivi familiari 2025

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON RIPORTATO	TOTALE
Percentuale di dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	100%	100%	NA	-	100%
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	27%	12%	NA	-	18%

Congedo per motivi familiari 2024

	DONNE	UOMINI	ALTRO	NON RIPORTATO	TOTALE
Percentuale di dipendenti che hanno diritto al congedo parentale	100%	100%	NA	-	100%
Percentuale di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi parentali	35%	17%	NA	-	24%

S1-16 | METRICHE DI REMUNERAZIONE

Nel 2025, si osserva un significativo miglioramento del divario retributivo di genere, in diminuzione del 5% rispetto al 2024: questo risultato riflette l'aumento della retribuzione oraria media per entrambe le componenti di genere.

Il **tasso di remunerazione totale** rimane sostanzialmente stabile rispetto al 2024, indicando che l'incremento delle retribuzioni mediane dei dipendenti è proporzionato all'evoluzione dei salari più elevati, in coerenza con l'obiettivo di ridurre le disparità interne.

Metriche di remunerazione

	2025	2024
Divario retributivo di genere ⁴⁶	6,8%	12,0%
Tasso di remunerazione totale ⁴⁷	3,75	3,77

⁴⁶ Il divario retributivo di genere è calcolato come differenza tra i livelli retributivi medi corrisposti ai lavoratori di sesso femminile e a quelli di sesso maschile, espressa in percentuale del livello retributivo medio dei lavoratori di sesso maschile.

⁴⁷ Il tasso di remunerazione totale è calcolato come rapporto tra la remunerazione totale annua della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione totale annua mediana di tutti i dipendenti (esclusa la persona con il salario più elevato).

05
.2**S1-17 | INCIDENTI, DENUNCE E IMPATTI GRAVI IN MATERIA DI DIRITTI UMANI**

Nel corso del 2025, come per l'esercizio precedente, 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.

LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE**S2-1 | POLITICHE CONNESSE AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE**

Il **Codice Etico** del 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. 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.

Con riferimento particolare alla **salute e sicurezza sul luogo di lavoro**, che costituisce per il Gruppo un aspetto rilevante in termini di potenziali impatti sui lavoratori anche lungo la catena del valore⁴⁸ e rappresenta pertanto un obietti-

⁴⁸ Per l'elenco di impatti, rischi e opportunità relativi ai lavoratori lungo la catena del valore rilevanti per il Gruppo, si rimanda al parag. "SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale".

vo centrale per il Gruppo, è previsto un 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 aeroportuali. I **Sistemi di Gestione della Salute e sicurezza sul lavoro certificati ISO 45001** disposti da tutte le società del Gruppo, coprono infatti tutti i lavoratori che operano a vario titolo all'interno dell'aeroporto.

S2-2 | PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

I **Comitato sui Sistemi di Gestione Integrati**, che si svolgono generalmente con cadenza mensile, favoriscono la condivisione delle informazioni, la definizione di soluzioni comuni e il miglioramento continuo della cultura della sicurezza all'interno dell'azienda. Tali discussioni includono naturalmente tutto il personale che opera nell'aeroporto.

Nel 2025, così come durante l'esercizio precedente, So.G.Aer. ha inoltre deciso di coinvolgere anche fornitori e partner commerciali durante il **processo di valutazione degli impatti** che li riguardano, propedeutico alla rendicontazione di sostenibilità. 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 Gruppo⁴⁹.

Per maggiori informazioni in merito alla gestione da parte del Gruppo dei rapporti con i propri fornitori, si rimanda al parag. "Condotta delle imprese".

S2-3 | PROCESSI PER PORRE RIMEDIO E CANALI CHE CONSENTONO AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

La **procedura per la gestione delle segnalazioni e dei reclami**, definita nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, definisce inoltre le regole adottate dalla società per identificare, registrare e gestire le segnalazioni ed i reclami, al fine di mantenere rapporti corretti e trasparenti con tutti i fruitori dei servizi aeroportuali⁵⁰. Tale procedura regola anche le **segnalazioni in ambito parità di genere** all'interno dei luoghi di lavoro, che vengono inoltrate al Comitato guida specifico.

⁴⁹ Per informazioni di dettaglio sul processo di analisi di doppia rilevanza portato avanti nel 2025, si rimanda al parag. "IRO-1 – Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti".

⁵⁰ Maggiori informazioni su tale procedura sono fornite nel parag. "S4-3 – Processi per porre rimedio e canali che consentono a passeggeri e fruitori dei servizi di esprimere preoccupazioni".

Accanto a questo canale, inoltre, il Gruppo mette a disposizione sul proprio sito web il sistema di segnalazione previsto dalla **procedura whistleblowing** che regola in modo puntuale le modalità, i canali e l'anonimato che deve essere assicurato nell'invio di segnalazioni⁵¹.

S2-4 | INTERVENTI CONNESSI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER I LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Nel corso del 2025, è stata attivata una **piattaforma dedicata alla gestione della documentazione degli Appaltatori** che svolgono attività lavorative presso i luoghi di lavoro della So.G.Aer, ai fini della verifica tecnico professionale prevista dall'art. 26 del D.lgs. 81/2008. La piattaforma richiede agli Appaltatori l'inserimento di tutta la documentazione prevista in base alla specifica tipologia di incarico, affinché il **Servizio di Prevenzione e Protezione** possa effettuare le verifiche e rilasciare l'autorizzazione prima dell'avvio delle attività. Le scadenze dei documenti – relative agli adempimenti amministrativi, alla formazione dei lavoratori e all'idoneità delle attrezzature – vengono monitorate automaticamente dal sistema, che provvede a inviare notifiche e mail in caso di prossima scadenza, richiedendo così il caricamento degli aggiornamenti necessari.

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

S2-5 | OBIETTIVI LEGATI ALLA GESTIONE DI IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER I LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Le iniziative portate avanti dal Gruppo in materia di **salute e sicurezza sul lavoro** rientrano nel **piano di miglioramento aziendale** e prevedono risorse specifiche per la loro realizzazione, con risultati attesi monitorati attraverso il **Sistema di Gestione**. Obiettivo principale è quello di garantire un adeguato livello di competenza per tutti i soggetti coinvolti nelle attività operative dell'aeroporto. Tali interventi interessano, pertanto, l'intero sedime aeroportuale e coinvolgono tutte le aree operative e amministrative. Anche le attività di prevenzione vengono **pianificate annualmente e sottoposte a monitoraggi periodici**, al fine di valutare l'efficacia delle misure adottate e orientare eventuali azioni correttive o migliorative.

La certificazione ISO 45001 è oggetto di **audit periodici** che verificano l'efficacia del sistema di gestione e stimolano il miglioramento continuo delle prestazioni nell'ambito della salute e sicurezza sul lavoro.

Per maggiori informazioni in merito ai rapporti con i fornitori, si rimanda al paragrafo "Condotta delle imprese".

⁵¹ Per maggiori informazioni in merito al sistema whistleblowing, si rimanda al paragrafo "Condotta delle imprese".



05
.3COMUNITÀ
INTERESSATE

S3-1 | POLITICHE RELATIVE ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

Il Gruppo So.G.Aer. riconosce il ruolo centrale che l'Aeroporto di Cagliari Elmas riveste per **il territorio, le comunità locali e il sistema socio economico regionale**, operando come infrastruttura essenziale di connessione, sviluppo e inclusione.

I principi cui si ispirano le attività del Gruppo in relazione alle comunità interessate sono integrati nei documenti di indirizzo e strategici adottati, in primis il **Codice Etico** del Gruppo e la **Politica del Sistema di Gestione Integrato** di So.G.Aer.. Tali principi si applicano non solo alle comunità limitrofe allo scalo aeroportuale, ma più in generale **a tutte le comunità** con cui il Gruppo interagisce, senza distinzione geografica o settoriale, e sono coerenti con i principi di legalità, trasparenza, tutela dei diritti umani e sviluppo sostenibile.

In particolare, attraverso la politica ambientale e la pianificazione infrastrutturale, SOGAER persegue l'obiettivo di prevenire e mitigare gli impatti potenzialmente negativi sul territorio, come quelli legati al rumore, al traffico e alla pressione infrastrutturale, valorizzando al contempo le opportunità di **sviluppo economico, culturale e turistico** generate dall'aeroporto.

S3-2 | PROCESSI DI COINVOLGIMENTO
DELLE COMUNITÀ INTERESSATE

Il coinvolgimento delle comunità interessate avviene attraverso momenti di interlocuzione continuativa, differenziati in funzione dei soggetti coinvolti e delle tematiche trattate. Il coordinamento di tali processi è assicurato dalla Capogruppo, con il coinvolgimento delle funzioni competenti e, per gli aspetti istituzionali, delle attività di relazioni esterne (cfr. sezione "SBM 2 – Interessi e opinioni dei portatori di interessi").

Particolare attenzione è riservata al **dialogo con le associazioni rappresentative dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)**, attraverso incontri dedicati,

finalizzati a raccogliere e affrontare in modo sistematico tutte le istanze delle associazioni. A supporto dell'accessibilità e dell'inclusione, il sito internet aeroportuale è costantemente aggiornato e integrato con le normative e le informazioni rilevanti in materia di accessibilità, assicurando trasparenza e fruibilità delle informazioni per tutti gli utenti⁵².

Ulteriori momenti di confronto riguardano il **sistema turistico locale** e gli operatori del settore, generalmente coordinati dalle funzioni commerciali e di sviluppo del traffico, con il supporto delle relazioni istituzionali per i profili di carattere pubblico.

S3-3 | PROCESSI PER PORRE RIMEDIO E CANALI
CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE
DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

Il Gruppo mette a disposizione delle comunità interessate diversi **canali ufficiali di comunicazione e segnalazione**, che consentono di esprimere osservazioni, reclami o preoccupazioni e di ricevere riscontro. Tali canali includono il **sito internet istituzionale**, i canali di contatto dedicati, la gestione strutturata dei reclami dei passeggeri e degli utenti, nonché i canali social ufficiali del Gruppo.

La **procedura per il linguaggio inclusivo** disposta da So.G.Aer. prevede, inoltre, una sezione specifica che regola la pubblicità e, in generale, la responsabilità sociale d'impresa. La Capogruppo si impegna in tal modo a promuovere l'inclusività e la diversità anche nelle campagne promozionali e garantire così un approccio etico e rispettoso della comunità e dell'ambiente.

Nel corso del 2025, al fine di rafforzare la capacità di dialogo e ascolto, il Gruppo ha infine potenziato la propria presenza sui **social media** e avviato in modo strutturato l'utilizzo di LinkedIn come canale di comunicazione istituzionale, ampliando le opportunità di interazione con la comunità e gli stakeholder esterni.

S3-4 – INTERVENTI CONNESSI A IMPATTI, RISCHI E
OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER LE COMUNITÀ INTERESSATE

Le azioni intraprese dal Gruppo nei confronti delle comunità interessate mirano sia a mitigare gli impatti negativi sia a rafforzare gli impatti positivi generati dall'attività aeroportuale. Tra gli interventi più rilevanti si segnalano:

- il monitoraggio continuo del rumore aeroportuale mediante un sistema di centraline dedicate (cfr. sezione "Gestione del rumore"), in un'ottica di prevenzione delle criticità e tutela della qualità della vita delle comunità circostanti;
- l'introduzione di un veicolo elettrico dedicato all'assistenza dei passeggeri con

⁵² Con riferimento ai presidi dedicati agli utenti con ridotta mobilità, si rimanda anche a quanto riportato nella sezione "Passeggeri e fruitori dei servizi".

disabilità, che contribuisce a migliorare l'accessibilità dei servizi e a ridurre contestualmente gli impatti ambientali;

- la promozione di iniziative culturali e di animazione volte a valorizzare l'aeroporto come luogo di relazione e non solo come infrastruttura di transito, favorendo la trasformazione dello scalo in uno spazio aperto al territorio;
- l'organizzazione di eventi dedicati al sistema aeroportuale, iniziative rivolte alla comunità locale e open day per le scuole, finalizzati a diffondere la conoscenza del ruolo dell'aeroporto e a rafforzare il legame con le giovani generazioni;
- lo sviluppo di soluzioni di digitalizzazione e integrazione dell'intelligenza artificiale nell'interfaccia utente, con l'obiettivo di migliorare l'accesso alle informazioni, l'esperienza dei passeggeri e l'inclusività dei servizi (cfr. sezione "Innovazione e Digitalizzazione").

Il Gruppo monitora l'efficacia di tali azioni attraverso indicatori qualitativi e quantitativi già descritti nelle rispettive sezioni tematiche (qualità dei servizi, ambiente, innovazione), integrando il feedback delle comunità nei processi di pianificazione e miglioramento continuo.

S3-5 | OBIETTIVI LEGATI ALLA GESTIONE DI IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER LE COMUNITÀ INTERESSATE

In coerenza con i principi espressi nel Codice Etico e nella Politica del Sistema di Gestione Integrato, il Gruppo So.G.Aer. orienta le proprie azioni verso la gestione responsabile degli impatti sulle comunità interessate, ponendosi obiettivi volti a:

- contenere gli impatti ambientali e operativi connessi all'attività aeroportuale, attraverso iniziative volte a ridurre le possibili interferenze con il territorio, in particolare in termini di rumore, emissioni e pressione infrastrutturale;
- migliorare la qualità, l'accessibilità e l'inclusività dei servizi aeroportuali, con attenzione alle esigenze delle diverse categorie di utenti e al continuo adeguamento degli standard di servizio;
- rafforzare il dialogo e la trasparenza verso le comunità locali, favorendo l'ascolto delle istanze provenienti dal territorio e promuovendo forme di comunicazione sempre più accessibili e strutturate;
- valorizzare il contributo dell'aeroporto allo sviluppo locale, sostenendo iniziative che favoriscano la crescita economica, turistica e sociale del territorio e il coinvolgimento della comunità.

Tali indirizzi riflettono l'impegno del Gruppo a bilanciare le esigenze operative dell'infrastruttura aeroportuale con la tutela degli interessi delle comunità, nel rispetto dei principi di responsabilità sociale.



05
.4PASSEGGERI E
FRUITORI DEI SERVIZIS4-1 | POLITICHE CONNESSE A PASSEGGERI
E FRUITORI DEI SERVIZIQualità dei servizi e customer journey⁵³

Attraverso la **Politica del Sistema di Gestione Integrato**, So.G.Aer. riconosce la tutela della qualità dei servizi erogati quale valore strategico e leva competitiva fondamentale per la gestione aeroportuale. Tale impostazione riflette la volontà della Capogruppo di coniugare efficienza operativa, centralità del passeggero e sviluppo sostenibile del territorio. In coerenza con tale Politica, la Capogruppo si impegna infatti a:

- rafforzare il proprio ruolo di **motore di sviluppo economico e sociale**, bilanciando le esigenze di clienti (compagnie aeree, passeggeri, operatori aeroportuali) e stakeholder (comunità locali, enti pubblici, istituzioni e partner industriali), in linea con le migliori pratiche internazionali del settore aeroportuale;
- garantire livelli qualitativi coerenti con gli standard propri di uno scalo internazionale, monitorando sistematicamente le performance e condividendo con enti e operatori gli obiettivi definiti nella **Carta dei Servizi** e nel **Piano Quadriennale della Qualità**;
- destinare risorse economiche, professionali e tecnologiche adeguate all'erogazione di servizi in linea con le aspettative della clientela e orientati al **miglioramento continuo della customer journey**;
- promuovere una **cultura organizzativa fondata su ascolto**, prevenzione delle criticità, innovazione e responsabilizzazione diffusa.

La qualità rappresenta un fattore abilitante non solo per So.G.Aer., ma per l'intero Gruppo. Tutte le società controllate sono infatti dotate di **Sistemi di Gestione per la Qualità certificati secondo la norma UNI EN ISO 9001**, applicati ai

⁵³ L'espressione "Qualità dei servizi e customer journey" ricomprende i sotto-argomenti previsti dall'ESRS S4 relativi a qualità del servizio, accessibilità e riservatezza dei dati dei passeggeri.

rispettivi processi core e alle attività di supporto rilevanti. Tale assetto consente di adottare metodologie omogenee, presidiare i rischi operativi e favorire il miglioramento delle prestazioni su scala di Gruppo. Nell'ambito delle politiche dedicate al mantenimento di una qualità dei servizi elevata, rientrano anche i principi volti alla garanzia della piena accessibilità dello scalo, con riferimento ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM).

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 **riservatezza, integrità e disponibilità delle informazioni**
- incentivare il personale all'**adozione di specifiche policy** riguardanti, ad esempio, il telelavoro, il controllo degli accessi, il trasferimento sicuro delle informazioni, la sicurezza nei rapporti con i fornitori, ecc.;
- 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 mansioni. 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**.

Safety aeroportuale

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. Nel corso del 2025 sono state apportate alcune revisioni al Safety Management System necessarie per recepire i cambiamenti normativi introdotti a maggio 2025.

La *Safety Policy*, così aggiornata, è stata successivamente discussa e confermata dal Board nel febbraio 2026, nell'ambito del processo di riesame e validazione delle politiche aziendali. 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.

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 formazione in ambito Safety viene erogata contestualmente al rilascio del TIA (Training in Airside), a seguito di Safety Investigation, in occasione di attività di safety promotion e nell'ambito dei corsi previsti dal Training Program di So.G.Aer.

S4-2 | PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DI PASSEGGERI E FRUITORI DEI SERVIZI

Qualità dei servizi e customer journey

In conformità ai requisiti ENAC⁵⁴, la funzione Qualità della Capogruppo predispone annualmente la **Carta e Guida dei Servizi**, coordina la gestione delle segnalazioni provenienti da passeggeri e utenti e presidia il monitoraggio periodico della qualità dei servizi aeroportuali. Le attività di rilevazione sono svolte con il supporto di una società di ricerca specializzata e certificata UNI EN ISO 9001, la cui indipendenza garantisce imparzialità metodologica, affidabilità statistica e attendibilità dei risultati.

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, degli "indicatori di cruscotto" e delle attività aeroportuali e condivisi con gli handler e i provider dei servizi. Questo modello partecipativo consente di intercettare tempestivamente i bisogni dell'utenza e di orientare le decisioni gestionali secondo una logica di miglioramento continuo.

Il coinvolgimento dei passeggeri in materia di protezione dei dati personali avviene principalmente attraverso strumenti di informazione e trasparenza. Il Gruppo assicura la disponibilità di informative chiare e accessibili, che illustrano le modalità di trattamento dei dati personali connessi ai servizi aeroportuali, garantendo agli utenti piena consapevolezza circa l'utilizzo delle proprie informazioni.

Tali informazioni sono rese be aggiornate in coerenza con le evoluzioni normative e organizzative, così contribuendo a un rapporto trasparente con gli utenti.

⁵⁴ Circolari GEN06 e GEN02/B.

Safety aeroportuale

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)**, ora articolato in due distinti comitati per l'Area di Manovra e per l'Apron, si riunisce due volte l'anno e 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. Nel corso del 2025, tali processi di cambiamento hanno riguardato, tra l'altro, l'introduzione di nuova segnaletica nell'area di movimento, l'aggiornamento di sezioni e parti del Manuale di Aeroporto, l'introduzione di nuove procedure operative e l'adeguamento dei sistemi ENAV, assicurando la continuità della conformità regolamentare e dei livelli di safety dello scalo.

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 E CANALI CHE CONSENTONO A PASSEGGERI E FRUITORI DEI SERVIZI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

Qualità dei servizi e customer journey

La **procedura per la gestione delle segnalazioni e dei reclami** definita nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato di So.G.Aer., definisce le regole per identificare, registrare e gestire le segnalazioni ed i reclami, al fine di mantenere rapporti corretti e trasparenti con tutti i passeggeri ed i fruitori dei servizi aeroportuali. Sul **sito internet aziendale** è infatti presente l'apposito canale attraverso cui è possibile inviare alla Capogruppo eventuali segnalazioni, le quali vengono gestite dal Responsabile del Sistema di Gestione della Qualità (RSCQ) e dai responsabili di funzione aziendali specifici eventualmente coinvolti, nonché comunicati a AD e PR.

Il mantenimento di un adeguato livello di qualità e di customer satisfaction è possibile, inoltre, attraverso il periodico coinvolgimento di passeggeri e utenti previsto nell'ambito del Sistema di Gestione della Qualità. La misurazione della qualità avviene, infatti, 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. L'adeguatezza delle infrastrutture è infine verificata mediante controlli sistematici sul funzionamento, sulla disponibilità e sul dimensionamento degli spazi e delle dotazioni, in rapporto ai flussi di traffico attesi.

So.G.Aer. mette inoltre a disposizione dei passeggeri canali dedicati per l'esercizio dei diritti previsti dalla normativa in materia di **protezione dei dati personali** e per la segnalazione di eventuali criticità.

In particolare, i passeggeri possono:

- esercitare i propri diritti (accesso, rettifica, cancellazione, limitazione del trattamento) attraverso i contatti istituzionali;
- utilizzare i canali di assistenza e gestione dei reclami per segnalare eventuali problematiche legate al trattamento dei dati personali.

Safety aeroportuale

La Capogruppo 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, im-

plementazione 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 CONNESSI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER PASSEGGERI E FRUITORI DEI SERVIZI

Qualità dei servizi e customer journey

La **Carta e Guida dei Servizi**, pubblicata sul sito internet della Capogruppo nonché sui siti di ENAC e Assaeroporti⁵⁵, 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.

Nel 2025, a seguito del superamento della soglia dei **5 milioni di passeggeri annui**, l'Aeroporto di Cagliari è passato dalla classe aeroportuale 3 alla classe 4 secondo la classificazione ENAC⁵⁶. Tale passaggio ha comportato un adeguamento della numerosità del campione utilizzato per la misurazione degli indicatori di qualità rilevati tramite sondaggio.

⁵⁵ Assaeroporti è l'Associazione Italiana dei Gestori Aeroportuali. Associata Confindustria, Federtrasporto, IFSC e membro ACI EUROPE.

⁵⁶ Classificazione riportata nella tabella 3 del paragrafo 2.3.1.2 dell'Allegato 2 alla Circolare ENAC GEN06/2014.

Tra le iniziative di inclusione e accessibilità, l'Aeroporto aderisce al progetto **"Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto"**, promosso da ENAC in collaborazione con Assaeroporti e associazioni di settore.

L'iniziativa, ormai consolidata, mira a facilitare l'esperienza di viaggio delle persone autistiche e delle loro famiglie mediante:

- visite guidate in aeroporto per familiarizzare con terminal, controlli e percorsi di viaggio prima della partenza;
- materiali informativi illustrativi, fotografie e brochure esplicative;
- strumenti identificativi volontari che consentono al personale di riconoscere specifiche esigenze di assistenza;
- supporto personalizzato volto a rendere l'esperienza di viaggio più serena, prevedibile e accessibile.

Tali interventi contribuiscono a rafforzare l'inclusività dello scalo e la qualità percepita da una platea sempre più ampia di utenti.

Nel corso del 2025, il Gruppo ha rafforzato il proprio presidio in materia di protezione dei dati personali attraverso il mantenimento e il continuo aggiornamento del **Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni** conforme alla norma **ISO/IEC 27001:2022**.

Sono inoltre adottate misure tecniche e organizzative volte a prevenire o mitigare i rischi connessi al trattamento dei dati, tra cui:

- il controllo degli accessi alle informazioni;
- l'utilizzo di sistemi di autenticazione rafforzata;
- la definizione di procedure per il trasferimento sicuro delle informazioni;
- l'adozione di controlli crittografici.

In questo modo, il Gruppo promuove lo sviluppo di una cultura della sicurezza e della protezione dei dati all'interno dell'organizzazione, anche attraverso attività di formazione e sensibilizzazione del personale.

Safety aeroportuale

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*⁵⁷, 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 strike⁵⁸

	2025	2024
Numero di movimenti ⁵⁹	40.752	39.940
Numero di <i>wildlife strike</i>	67	41
Tasso di <i>wildlife strike</i> ⁶⁰	16	10

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.

S4-5 | OBIETTIVI LEGATI ALLA GESTIONE DI IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER PASSEGGERI E FRUITORI DEI SERVIZI

Qualità dei servizi e customer journey

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.

Nel quadro delineato dal Piano Quadriennale degli Investimenti 2025-2028, il Piano Qualità definisce strategie, priorità e indicatori attraverso cui il Gestore intende garantire standard di servizio elevati e coerenti con la crescita dello scalo.

La selezione degli indicatori è stata effettuata privilegiando i processi maggiormente rilevanti per passeggeri e compagnie aeree, sulla base di:

- analisi storiche delle performance;

⁵⁷ 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.

⁵⁸ Tale indicatore si riferisce agli standard *GRI G4 Airport Operators Sector Supplement 2011* (AO9).

⁵⁹ Il numero di movimenti include sia l'aviazione generale sia quella commerciale.

⁶⁰ Il tasso di *wildlife strike* è calcolato come numero di casi ogni 10.000 movimentazioni.

- reclami e suggerimenti dell'utenza;
- indagini di customer satisfaction;
- consultazioni con gli operatori aeroportuali;
- monitoraggi interni e verifiche ENAC;
- benchmark con aeroporti comparabili.

Per il monitoraggio degli indicatori valorizzati misurati attraverso la percentuale di passeggeri soddisfatti è stato completato un numero di interviste che ha consentito di ottenere risultati caratterizzati da un intervallo di confidenza del 95% e da una precisione della stima pari a $\pm 2\%$ circa, in piena coerenza con i requisiti fissati dalla citata Circolare ENAC.

Nel 2025 le rilevazioni sono state effettuate su base quotidiana, al fine di garantire la disponibilità di dati regolari e continui, idonei a fornire al Gestore feedback tempestivi sulla qualità dei servizi e a supportare l'implementazione di eventuali azioni correttive o di mantenimento degli standard qualitativi. 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 sicurezza;
2. Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'aeromobile;
3. Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette;
4. Percezione sul livello di pulizia in aerostazione;
5. Per i PRM in partenza con pre-notifica: tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto, in caso di prenotifica;
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 del wi-fi all'interno dell'aerostazione;
9. Percezione sulla disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni
10. Tempo di attesa al check-in;
11. Disponibilità di posti a sedere nell'area airside;
12. Disponibilità di distributori di bibite/snack.

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.

In tale contesto, la **tutela dei dati personali e della riservatezza** dei passeggeri rappresenta una priorità trasversale: pur in assenza di obiettivi quantitativi specifici, il Gruppo persegue il rafforzamento delle misure di sicurezza, la piena conformità normativa e un approccio preventivo alla gestione dei rischi, anche attraverso il mantenimento della certificazione ISO/IEC 27001.

Safety aeroportuale

Con riferimento alla Safety aeroportuale, 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.
- **Rate standardizzato:** indicatore che esprime la frequenza di un evento di safety rapportata a una misura dell'attività operativa (esposizione).

Il Rate, identificato in sostituzione del precedente livello **Average**, è definito standardizzato in quanto elimina l'effetto del volume di traffico, permette confronti year-on-year coerenti e consente attività di benchmarking tra aeroporti caratterizzati da differenti livelli di traffico, supportando in maniera più efficace il monitoraggio degli SPI.

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. A seguito dell'analisi dell'andamento del 2025, gli SPI relativi agli eventi occorsi sono stati infatti aggiornati e sono stati introdotti SPI di processo, intesi come indicatori di prevenzione, tra cui il numero di segnalazioni volontarie (safety reports), il numero di audit completati e le non conformità rilevate e risolte, rafforzando l'approccio proattivo alla gestione della safety.



SVILUPPO DEL NETWORK E DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE

ESRS 2 MDR | POLITICHE, AZIONI E OBIETTIVI ADOTTATI PER LO SVILUPPO DEL NETWORK E DELL'INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE

So.G.Aer. promuove attivamente lo sviluppo del traffico aereo presso l'Aeroporto di Cagliari – Elmas attraverso la sua **Incentive Policy**⁶¹. 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.

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

⁶¹ 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.

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 2025, l'Aeroporto ha continuato a mostrare un trend positivo, con un incremento significativo sia nei voli nazionali che internazionali. Nel 2025, il totale dei passeggeri in arrivo e in partenza ha infatti superato per la prima volta la soglia dei **5,2 milioni**, rappresentando un aumento complessivo del 1,8% rispetto all'anno precedente.

Numero di passeggeri in arrivo e in partenza⁶² 2025

	VOLI NAZIONALI	VOLI INTERNAZIONALI	TOTALE
Passeggeri in arrivo	1.887.567	727.611	2.615.178
Passeggeri in partenza	1.905.530	725.204	2.630.734
Totale	3.793.097	1.452.815	5.245.912

Numero di passeggeri in arrivo e in partenza 2024

	VOLI NAZIONALI	VOLI INTERNAZIONALI	TOTALE
Passeggeri in arrivo	1.886.696	682.287	2.568.983
Passeggeri in partenza	1.905.838	678.614	2.584.452
Totale	3.792.534	1.360.901	5.153.435

⁶² Tali dati (passeggeri di Aviazione Commerciale, senza transiti diretti) sono tratti dal documento "Analisi e statistiche di traffico 2025" disponibile sul sito web di So.G.Aer..

Anche nel corso del 2025, 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** (A321XLR), 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 oltre 50 compagnie aeree** e un network che ha raggiunto nel 2025 **oltre 100 collegamenti** serviti, rafforzando, da un lato, la propria posizione nel panorama nazionale e contribuendo, dall'altro, in modo rilevante allo sviluppo del territorio verso nuovi mercati internazionali.

Il **Piano Quadriennale 2025-2028** prevede inoltre l'implementazione di importanti **sviluppi infrastrutturali**, oltre che del network. Sono pianificati investimenti con specifiche finalità volte a rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale, di qualità del servizio al passeggero, LoS, security e safety aeroportuale. Sono inoltre previsti 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.

In tale ambito, nel 2025 è stato realizzato un primo lotto di interventi nel terminal che ha permesso l'aumento della capacità dei servizi di controllo ai passeggeri, passando da sei a otto linee di controllo. Come da Piano, nel 2025 è stata

inoltre avviata la progettazione di nuovi stand per aeromobili, finalizzata all'aumento della capacità aeroportuale.

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 Capogruppo 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.

Gli investimenti previsti nel Piano Quadriennale 2025–2028, definiti sulla base degli studi previsionali del traffico aereo, sono finalizzati a garantire adeguati livelli di servizio ai passeggeri e a mantenere elevati standard funzionali delle infrastrutture air side e land side del sedime aeroportuale. Al fine di conseguire tali obiettivi, è stato previsto l'incremento delle superfici del terminal destinate ai sottosistemi di Security Control, Emigration Control e Gate Holdrooms, con particolare attenzione al potenziamento delle aree di seating e standing.

Contestualmente, alcune aree interne dell'aerostazione sono state oggetto di ridefinizione e adeguamento a nuove esigenze funzionali, con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo degli spazi e dei volumi esistenti. In tale contesto, un rilevante elemento di potenziamento tecnologico è rappresentato dall'adozione di applicazioni di Airport System Operation basate sull'intelligenza artificiale, finalizzate al monitoraggio dei livelli di sicurezza e all'ottimizzazione della gestione dei flussi dei passeggeri all'interno del terminal.

Con particolare riferimento alle infrastrutture air side, gli investimenti previsti nel PQI vigente sono finalizzati all'incremento dell'offerta di parcheggi aeromobili (stand), con l'obiettivo di adeguare la capacità dell'Apron alla crescita del traffico aereo stimata per le annualità successive al 2027. Gli investimenti in air side comprendono anche interventi sulle vie di rullaggio, come l'aumento di categoria della Taxiway Juliet, nonché ulteriori interventi rientranti nella pianificazione delle manutenzioni straordinarie, prevalentemente orientati al mantenimento di adeguati standard di safety.

Con riferimento alle infrastrutture land side, invece, gli investimenti previsti nella pianificazione quadriennale sono orientati all'ampliamento dell'offerta di parcheggi a servizio dell'utenza e al miglioramento dei livelli di sicurezza e di fruibilità della viabilità esterna. Tali interventi comprendono, inoltre, la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto pubblico, volte a favorire un accesso più efficiente e sostenibile al sedime aeroportuale.



INFORMAZIONI SULLA GOVERNANCE

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*.

Nel corso dell'anno, So.G.Aer. ha effettuato un'importante revisione del proprio Modello 231, tenendo conto sia delle modifiche organizzative intervenute sia

dell'ampliamento del catalogo dei reati rilevanti ai fini della responsabilità amministrativa degli enti. Nello specifico è stata adottata una **nuova metodologia di rischio** al fine di individuare le attività aziendali sensibili e valutare i rischi connessi alla commissione di reati ritenuti configurabili. Tra gli interventi più rilevanti si evidenzia la riorganizzazione dei contenuti della Parte Generale, l'aggiornamento e l'inserimento di nuovi processi sensibili, l'indicazione sintetica per ciascun processo dei reati potenziali di riferimento, delle possibili modalità attuative e dei presidi di controllo, nonché il riordino e l'aggiornamento del Codice Disciplinare e dei flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza.

In considerazione dell'entrata in vigore dei nuovi reati in materia ambientale e con riferimento alla violazione di misure restrittive dell'Unione Europea, sono attualmente in corso le attività di aggiornamento del MOG utili a una necessaria rivalutazione dei presidi di prevenzione e controllo attualmente esistenti, trattandosi di reati entrambi rilevanti ai sensi del D.lgs. 231/2001.

Al fine di dare attuazione e sviluppo alle misure di prevenzione del **Modello Organizzativo-PTPCT**, sono stati predisposti Regolamenti specifici in ordine alla gestione del contenzioso legale, nonché in materia di omaggi, sponsorizzazioni e spese di rappresentanza. Nell'ambito dei suddetti presidi è stato adottato uno specifico Regolamento volto a definire il rilascio di abbonamenti per l'utilizzo dei parcheggi e del fast track a favore di determinati enti/autorità pubbliche e relative figure apicali, con l'obiettivo di diffondere e consolidare la cultura della trasparenza, correttezza e integrità nel conseguimento dell'interesse societario.

Per un rafforzamento generale del sistema dei controlli interni, la società ha avviato le attività utili a migliorare la trasparenza di alcuni processi interni (es: gestione cauzioni e piani rientro), garantendo la tracciabilità delle singole fasi decisionali e delle conseguenti scelte operative.

Per garantire un efficace assetto organizzativo e un corretto funzionamento degli organi societari, la società ha adottato ulteriori regolamenti interni in tema di governance finalizzati a disciplinare in modo organico i processi decisionali (Regolamento sulla gestione dei flussi informativi verso il Collegio Sindacale e il Regolamento sul funzionamento del Consiglio di Amministrazione).

Attraverso l'attribuzione di specifiche deleghe ai dirigenti, la Società ha razionalizzato taluni processi aziendali, migliorando l'efficienza operativa e l'utilizzo del sistema gestionale; sono state avviate le attività utili a definire la responsabilità e i flussi autorizzativi per la gestione e l'approvazione degli acquisti e della loro corretta imputazione contabile e analitica, nel rispetto dei limiti di delega vigenti e di tutte le normative vigenti in materia.

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.

Nell'ambito delle attività volte a rafforzare le misure di prevenzione della corruzione, anche il Codice Etico del Gruppo nel 2025 è stato oggetto di importanti interventi di modifica, attraverso l'inserimento di specifiche previsioni in materia di diritti umani, tutela dei minori, pari opportunità e rispetto della persona, nonché di presidi specifici in materia di regali, omaggi e altre utilità. La società ha in corso l'ulteriore aggiornamento del Codice Etico con l'obiettivo di introdurre specifici presidi in materia di utilizzo dei sistemi di intelligenza artificiale, considerati strumenti di importanza strategica per l'efficienza e l'innovazione dei processi aziendali, nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e responsabilità.

Tutte le entità del Gruppo favoriscono l'utilizzo del **sistema whistleblowing** quale fondamentale misura di prevenzione dei rischi, incoraggiando e tutelando le persone che segnalano violazioni di disposizioni normative che ledono l'interesse pubblico o l'integrità del Gruppo, di cui siano venute a conoscenza nel contesto lavorativo. Tale canale è messo a disposizione di lavoratori (dipendenti e non dipendenti) del Gruppo, delle imprese fornitrici di beni e servizi, nonché di azionisti e persone con funzioni di amministrazione, direzione, controllo e vigilanza. Il canale di segnalazione garantisce la riservatezza dell'identità del segnalante, della persona coinvolta e delle persone eventualmente menzionate nella segnalazione, nonché del contenuto della segnalazione e della relativa documentazione.⁶³

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.

Nel corso del 2025, è stato rafforzato il piano di formazione interna in materia di responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e di prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi della Legge 190/2012, svolgendo specifiche sessioni inerenti aree e attività particolarmente sensibili. Per ciascuna sessione sono stati individuati dei moduli specifici nei quali sono stati affrontati, casi pratici relativi a specifici processi aziendali, le modalità di segnalazioni whistleblowing, nonché i principi contenuti del Codice Etico. Al termine di ogni sessione è stato somministrato uno specifico questionario al fine di valutare il livello di formazione acquisito e testare l'efficacia formativa delle sessioni svolte.

⁶³ L'informativa di dettaglio sulla Procedura Whistleblowing è disponibile nella sezione "Società trasparente" del sito web di So.G.Aer. S.p.A.

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, ecc.).

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. 36/2023). 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. 190/2012⁶⁴, secondo gli obiettivi strategici disposti dalla Capogruppo.

Tale documento, aggiornato nel gennaio 2026 e riferito al triennio 2026-2028, recepisce le indicazioni metodologiche e di semplificazione indicate dall'**Autorità Nazionale Anticorruzione** (ANAC) nell'ambito del Piano Nazionale Anticorruzione 2022 (PNA 2022) e nel relativo aggiornamento successivo: tiene conto altresì delle strategie di prevenzione della corruzione e della trasparenza indicate nel nuovo PNA 2025, nonché degli ultimi interventi di più recente approvazione adottati in materia di whistleblowing.

Con riferimento agli obblighi di **trasparenza**, il documento è stato adeguato agli schemi di pubblicazione progressivamente adottati dall'Autorità⁶⁵, includendo sia quelli resi definitivi sia quelli introdotti in via sperimentale, al fine di favorire una maggiore chiarezza, uniformità e accessibilità delle informazioni pubblicate.

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. Nel corso dell'anno l'allegato è stato aggiornato alla luce delle modifiche organizzative intervenute e degli interventi sul Modello 231/01, adeguando l'elenco dei singoli processi, le relative attività sensibili, i responsabili/owner individuati e le specifiche misure di prevenzione. Nel già menzionato allegato ciascun processo è raggruppato considerando le cosiddette *"aree di rischio generali"*⁶⁶ cui si aggiungono le ulteriori aree *"specifiche"* individuate dalla società in base alle proprie caratteristiche organizzative e funzionali.

Di non minore importanza è l'allegato relativo agli obblighi di trasparenza che, congiuntamente ai monitoraggi svolti per garantirne il rispetto, rappresenta uno dei baluardi dell'anticorruzione: nel corso del 2025 è stato aggiornato alla luce delle intervenute modifiche organizzative che hanno interessato alcune strutture aziendali.

Inoltre, sia la Capogruppo che la controllata Sogaer Security hanno implementato i propri sistemi di pubblicazione tramite l'adozione di una nuova piattaforma con l'obiettivo di efficientare la pubblicazione e il monitoraggio sull'assolvimento degli obblighi di trasparenza ex D.lgs. 33/2013. Con la stessa finalità sono altresì in corso le attività volte a garantire l'attuazione delle procedure di validazione indicate dall'ANAC nella delibera n. 481/2025.

⁶⁴ Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

⁶⁵ Il documento recepisce gli schemi di pubblicazione emanati dall'Autorità Nazionale Anticorruzione con Delibera n. 495 del 2024, successivamente resi definitivi con Delibera n. 481 del 3 dicembre 2025, applicabili a decorrere dal 22 gennaio 2026.

⁶⁶ Come elencate dall'art.1, comma 16, della legge n. 190 del 2012 (autorizzazioni e concessioni, appalti e contratti, sovvenzioni e finanziamenti, selezione e gestione del personale).

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.

La **formazione** rappresenta uno degli strumenti fondamentali per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, in quanto contribuisce a garantire un operato qualificato, corretto e consapevole, in particolare per le attività caratterizzate da un maggiore grado di discrezionalità decisionale. In tale ambito, So.G.Aer. prevede annualmente un **programma formativo articolato su due livelli**:

- una **formazione generale**, rivolta a tutto il personale del Gruppo, finalizzata alla diffusione dei valori etici, della cultura della legalità e dei presidi di prevenzione adottati;
- una **formazione specifica**, destinata al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT), ai referenti interni, ai dirigenti e ai responsabili delle funzioni maggiormente esposte al rischio.

Nel corso del 2025, è stata erogata la **formazione obbligatoria per dirigenti e responsabili**, nonché la **formazione generale per l'intera popolazione aziendale**. I programmi formativi hanno affrontato i principali temi connessi alla prevenzione della corruzione e alla trasparenza, includendo un richiamo ai sistemi di controllo previsti dalla Legge 190/2012 e dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001, nonché l'approfondimento delle principali novità normative intervenute, tra cui:

- la gestione del rischio nell'ambito dei contratti pubblici;
- il divieto di *revolving doors* (art. 53, comma 16ter, D.Lgs. 165/2001);
- gli obblighi di trasparenza;
- la disciplina in materia di whistleblowing;
- le principali novità introdotte dal Piano Nazionale Anticorruzione 2025.

La formazione è stata erogata attraverso sessioni da remoto fruibili in modalità sincrona e asincrona tramite **piattaforme digitali di apprendimento (LMS)**, anche con il coinvolgimento di professionisti esterni. Al termine delle attività formative è stato somministrato uno specifico questionario di valutazione a tutto il personale, finalizzato a verificare il livello di conoscenza acquisito e a misurare l'efficacia complessiva delle iniziative formative; i questionari sono gestiti tramite una piattaforma digitale che ne consente la distribuzione e la correzione strutturata.

Nel complesso, i programmi formativi hanno interessato **la totalità delle funzioni individuate come a rischio**, e hanno coinvolto complessivamente **oltre 250 destinatari** a livello di Gruppo, incluso il personale dirigente e i soggetti appartenenti agli organi di amministrazione, direzione e controllo.

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. Attualmente sono in corso gli adempimenti utili ai fini dell'adeguamento della suddetta procedura alle recenti Linee guida ANAC sui canali interni di segnalazione, approvate con delibera n° 478 del 26.11.25 e alle Linee Guida in tema di segnalazioni esterne a seguito della delibera n° 479 del 26.11.2025. In attuazione delle citate Linee Guida e nell'ottica di una maggiore semplificazione e razionalizzazione, la società ha previsto l'adozione di un unico canale interno di segnalazione, gestito dal RPCT e idoneo a ricevere tutte le segnalazioni di cui al D.lgs. n. 24/2023, ivi incluse le segnalazioni relative a condotte illecite rilevanti ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 e le violazioni del modello di organizzazione e gestione 231. Con l'occasione è stato previsto altresì il rafforzamento dei presidi di indipendenza del gestore della piattaforma, attraverso meccanismi sostitutivi in caso di conflitto di interessi, assenza o altro impedimento del RPCT.

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.

Annualmente viene erogata la formazione obbligatoria in materia di antiriciclaggio che viene indirizzata agli uffici maggiormente coinvolti nelle verifiche antiriciclaggio ed estesa anche ai membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale.

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
.2INNOVAZIONE
E DIGITALIZZAZIONEESRS 2 MDR | POLITICHE, AZIONI E OBIETTIVI ADOTTATI PER
L'INNOVAZIONE E LA DIGITALIZZAZIONE

Il Gruppo promuove 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.

Digitalizzazione e 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.

Nel corso del 2025, il Gruppo ha rafforzato il proprio assetto di governance in materia di innovazione e digitalizzazione, attraverso l'introduzione di figure dedicate – tra cui il **Responsabile per la Transizione Digitale (RTD)** - e la costituzione di comitati specifici a presidio dei temi ICT e cybersecurity.

La funzione ICT assume un ruolo centrale nella definizione e nell'attuazione delle strategie di innovazione tecnologica, garantendo il coordinamento degli interventi infrastrutturali, l'evoluzione dei sistemi informativi e l'integrazione delle soluzioni digitali nei processi aziendali.

Questo si traduce anche nell'avvio di alcune attività sperimentali a favore della gestione dei passeggeri a ridotta mobilità, quali: l'entrata in funzione, nel 2025, di sedie a ruote a guida autonoma per gli utenti e l'installazione di totem con

sistema di intelligenza artificiale LIS, previsto per i primi mesi del 2026. 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.

Nel corso del 2025 So.G.Aer. ha proseguito il piano di **ammodernamento delle infrastrutture ICT**, avviando o completando interventi strutturali abilitanti, quali:

- **avvio del nuovo sistema ERP SAP**, concepito come piattaforma unica e integrata per la gestione dei principali processi aziendali (amministrativi, contabili, gestionali e di controllo), con l'obiettivo di standardizzare i flussi operativi, migliorare l'affidabilità dei dati e supportare i processi decisionali;
- **realizzazione della nuova infrastruttura di rete basata su tecnologia Cisco**, progettata secondo criteri di alta affidabilità, segmentazione logica, sicurezza e scalabilità, a supporto sia delle operazioni aeroportuali sia delle funzioni di staff;
- **completamento della nuova infrastruttura fisica a cluster per la virtualizzazione dei server**, finalizzata ad aumentare la resilienza dei sistemi, migliorare la continuità operativa e ottimizzare l'utilizzo delle risorse elaborative centralizzate.

Tali interventi costituiscono la base tecnologica per l'introduzione di nuovi sistemi applicativi e l'evoluzione dei servizi digitali.

Parallelamente, il Gruppo ha intensificato il percorso di digitalizzazione dei processi interni, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza operativa, la tracciabilità e la trasparenza. In particolare:

- è stato introdotto il **sistema di gestione documentale Yubiq**, che consente la dematerializzazione dei documenti e la gestione digitale dei workflow approvativi;
- sono stati progressivamente digitalizzati i processi di governance, autorizzativi e amministrativi, riducendo il ricorso alla documentazione cartacea;
- è stata rafforzata l'integrazione tra sistemi e processi, favorendo una gestione più strutturata e controllata dei flussi informativi.

A supporto del percorso di digitalizzazione, il Gruppo ha consolidato il proprio sistema di sicurezza informatica, adottando misure tecnologiche e organizzative finalizzate alla protezione degli asset digitali e alla prevenzione delle minacce: sono state rafforzate le capacità di monitoraggio e risposta agli incidenti, attraverso il consolidamento del **servizio SOC H24** e dei **sistemi SIEM**, l'implementazione dell'autenticazione multi-fattore e l'adeguamento progressivo ai requisiti della Direttiva NIS2 (per gli aspetti relativi alla riservatezza e al trattamento dei dati personali si rimanda al paragrafo "Passeggeri e fruitori dei servizi").

06
.2

Infine, So.G.Aer. ha perseguito obiettivi strategici qualitativi in ambito innovazione e digitalizzazione, finalizzati al rafforzamento della resilienza dei sistemi, all'integrazione delle piattaforme digitali e al miglioramento della continuità operativa e dell'affidabilità dei servizi.

Tali obiettivi sono attuati attraverso il **Piano degli Investimenti ICT** e il monitoraggio continuo dei progetti di trasformazione digitale, con particolare attenzione all'adeguamento normativo in materia di cybersecurity. In questo quadro, il mantenimento della certificazione ISO/IEC 27001 rappresenta un principale elemento di verifica dell'efficacia del sistema adottato e sintetizza l'impegno del Gruppo verso una gestione sicura e affidabile dei processi digitali.



ESRS CONTENT INDEX

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

ESRS	DISCLOSURE REQUIREMENT	DESCRIZIONE DEL DISCLOSURE REQUIREMENT	PAG./ NOTE
Performance economiche			
ESRS 2	BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	19
ESRS 2	BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	20
ESRS 2	GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	21
ESRS 2	GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	24
ESRS 2	GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	24
ESRS 2	GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	24
ESRS 2	GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	25
ESRS 2	SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	26
ESRS 2	SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	34
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	50
ESRS 2	IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	51
ESRS 2	MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	In corrispondenza di ciascun tema entity specific
ESRS 2	MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	
ESRS 2	MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	

ALLEGATI ALLA
RENDICONTA-
ZIONE DI
SOSTENIBILITÀ

ESRS	DISCLOSURE REQUIREMENT	DESCRIZIONE DEL DISCLOSURE REQUIREMENT	PAG./ NOTE
Informazioni ambientali			
ESRS E1	E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	53
ESRS E1	E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	54
ESRS E1	E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	55
ESRS E1	E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	56
ESRS E1	E1-5	Consumo di energia e mix energetico	57
ESRS E1	E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	58
ESRS E2	E2-1	Politiche relative all'inquinamento	62
ESRS E2	E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	62
ESRS E2	E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	63
ESRS E2	E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	64
ESRS E3	E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	La rendicontazione dei presenti Disclosure Requirements è stata effettuata nell'ambito dell'ESRS E2. Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione SBM-3.
ESRS E3	E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3	E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	
ESRS E3	E3-4	Consumo idrico	
ESRS E4	E4-1	Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale	66
ESRS E4	E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	67
ESRS E4	E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	67
ESRS E4	E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	68
ESRS E4	E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	68
ESRS E5	E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	70
ESRS E5	E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	70
ESRS E5	E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	71
ESRS E5	E5-5	Flussi di risorse in uscita	72

ESRS	DISCLOSURE REQUIREMENT	DESCRIZIONE DEL DISCLOSURE REQUIREMENT	PAG. NOTE
Informazioni sociali			
ESRS S1	S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	77
ESRS S1	S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	78
ESRS S1	S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	79
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	80
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	82
ESRS S1	S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	83
ESRS S1	S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	85
ESRS S1	S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	85
ESRS S1	S1-9	Metriche della diversità	86
ESRS S1	S1-11	Protezione sociale	87
ESRS S1	S1-12	Persone con disabilità	87
ESRS S1	S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	88
ESRS S1	S1-14	Metriche di salute e sicurezza	89
ESRS S1	S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	91
ESRS S1	S1-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	91
ESRS S1	S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	92
ESRS S2	S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	92
ESRS S2	S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	93
ESRS S2	S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	93
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	94
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	94
ESRS S3	S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	96
ESRS S3	S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate	96
ESRS S3	S3-3	Processi per porre rimedio e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	97

07
.1

ESRS	DISCLOSURE REQUIREMENT	DESCRIZIONE DEL DISCLOSURE REQUIREMENT	PAG./ NOTE
ESRS S3	S3-4	Interventi connessi a impatti, rischi e opportunità rilevanti per le comunità interessate	97
ESRS S3	S3-5	Obiettivi legati alla gestione di impatti, rischi e opportunità rilevanti per le comunità interessate	98
ESRS S4	S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	100
ESRS S3	S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	103
ESRS S4	S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	105
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	106
ESRS S4	S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	108

Informazioni sulla governance

ESRS G1	G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	117
ESRS G1	G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	120
ESRS G1	G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	121
ESRS G1	G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	123

ENTITY SPECIFIC	DESCRIZIONE	PAGINA
GRI 201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	16
GRI G4 - AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobile	108