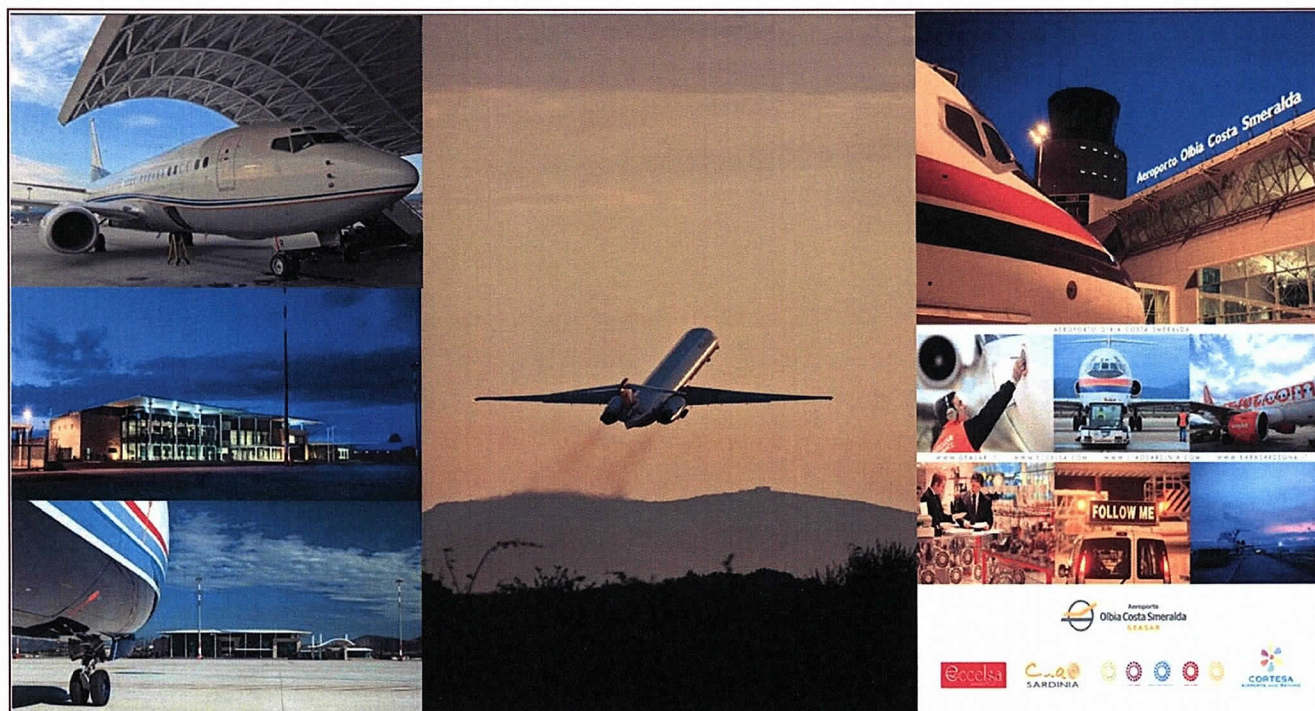


Bilancio al 31 Dicembre 2015



Geasar S.p.A.

Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A.
Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda
Capitale Sociale Euro 12.912.000 interamente versato

Indice

Relazione sulla Gestione

<i>SINTESI DELL'ESERCIZIO</i>	<i>3</i>
<i>TRAFFICO</i>	<i>10</i>
<i>INVESTIMENTI</i>	<i>15</i>
<i>SERVIZIO QUALITY & REGULATION</i>	<i>21</i>
<i>ATTIVITÀ AVIATION (ASSISTENZA A TERRA E SERVIZI CENTRALIZZATI DL 18/99, TASSE E DIRITTI AEROPORTUALI)</i>	<i>23</i>
<i>ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AVIATION</i>	<i>26</i>
<i>CORTESA S.R.L.</i>	<i>28</i>
<i>ECCELSA AVIATION S.R.L.</i>	<i>33</i>
<i>ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.</i>	<i>37</i>
<i>RISORSE UMANE</i>	<i>39</i>
<i>ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO</i>	<i>41</i>
<i>GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA</i>	<i>46</i>
<i>ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO</i>	<i>55</i>
<i>FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO</i>	<i>55</i>
<i>PRINCIPALI RISCHI CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ</i>	<i>55</i>
<i>EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</i>	<i>61</i>
<i>ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE.....</i>	<i>62</i>
<i>INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE</i>	<i>62</i>
<i>APPROVAZIONE DEL BILANCIO.....</i>	<i>62</i>

Prospetti di Bilancio e Nota Integrativa

Sintesi dell'esercizio

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'anno 2015.

Il risultato dell'esercizio al lordo delle imposte è pari a 8.096.976 Euro ed evidenzia un incremento rispetto alla chiusura 2014 di circa 1.148.139 Euro.

Sul fronte del traffico, l'anno si è chiuso con un traffico totale di 2.240.016 passeggeri e 28.272 movimenti. La crescita di passeggeri rispetto al 2014 è risultata pari al 5,3 % (+112.298 passeggeri), superiore sia rispetto alla media degli scali nazionali (4,5%) che a quella degli aeroporti con traffico passeggeri tra 1 e 3 milioni (3,8%). Questo risultato è da correlarsi in particolare ad una ulteriore espansione del traffico internazionale (+63.683 passeggeri) che ha confermato il ruolo strategico rivestito dai collegamenti internazionali quale motore dello sviluppo del traffico. Nonostante la chiusura dell'aeroporto nel mese di marzo per urgenti interventi infrastrutturali sulle strutture di volo (con una perdita di circa 8.200 passeggeri), il mercato domestico, registra una crescita di +53.215 unità. Tale incremento è da correlarsi sia all'evento internazionale "EXPO" e alla crescita dei flussi su Milano Linate (circa 38 mila passeggeri aggiuntivi) che alla buona performance delle rotte Venezia e Napoli.

Dal punto di vista operativo, la spiccata stagionalità continua a caratterizzare la distribuzione dei flussi di traffico dello scalo di Olbia. Il transito di passeggeri risulta infatti concentrato per il 71% nei 4 mesi estivi (+1% rispetto al 2014), per il 60,6% nelle settimane dal 15 di Giugno al 15 di Settembre, nelle quali sono stati registrati 90.174 passeggeri aggiuntivi rispetto al 2014 (80% circa del totale incremento).

In controtendenza con l'incremento dei passeggeri, la riduzione dei movimenti serviti (-1%). Continua il infatti il processo di efficientamento delle compagnie aeree che hanno, anche nel 2015, migliorato l'efficienza volando con minori frequenze ed aeromobili più capienti. Il numero medio annuo di posti offerti per movimento è passato da 158 del 2014 a 160 nel 2015, con scostamenti ancor più significativi nei mesi di maggiore concentrazione di traffico. A tale incremento di offerta per singolo volo si aggiunge un coefficiente medio di riempimento in crescita, che è passato dal 61% del 2014 al 66% del 2015.

La gestione delle operazioni è stata pertanto anche nella stagione summer 2015 fortemente condizionata dalla esasperata concentrazione dei flussi, che nei momenti di picco ha completamente saturato la capacità delle aree check-in, controlli di sicurezza ed imbarco passeggeri. Nonostante ciò, la scelta, accordata da ENAC alla fine del 2014, di operare a partire dalla stagione estiva 2015 come aeroporto di livello 2 ("facilitato") e affidato alla attività di coordinamento da parte di Assoclearance (Coordinatore slot aeroportuali), ha consentito comunque un miglioramento dei livelli di servizio dello scalo ed una diminuzione dei ritardi complessivi del 20% rispetto all'anno precedente.

Nel mese di dicembre 2015 è terminato il periodo di monitoraggio sul traffico attivato alla fine del 2014 da ENAC al fine di verificare l'effettivo consolidamento dei flussi di traffico sopra la soglia di 2 milioni passeggeri. Tuttavia, in considerazione delle peculiarità infrastrutturali e di traffico dello scalo, che costituiscono tanto per la stagionalità dei flussi di passeggeri, quanto per il connesso utilizzo delle infrastrutture un unicum sul panorama nazionale, la società ha fatto istanza ad ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) di valutare una apertura del mercato ad un numero circoscritto di operatori. La richiesta, motivata dalla necessità di preservare adeguati standard di sicurezza e qualità delle operazioni, è al vaglio dei competenti uffici territoriali e centrali dell'Ente.

In data 11 marzo 2016, dopo un processo durato 11 anni, **Geasar ha firmato il Contratto di Programma** con ENAC (l'Ente nazionale per l'aviazione civile).

Il Contratto di Programma rappresenta lo strumento di regolazione tariffaria per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali e consente all'ENAC di disporre di strumenti più incisivi per svolgere il proprio ruolo di vigilanza e di controllo sull'attuazione degli investimenti. Lo stesso ha una validità di 4 anni ed implica impegni specifici per il gestore, il quale finanzia lo sviluppo di nuove infrastrutture aeroportuali e l'adeguamento di quelle esistenti alla prevista crescita del traffico nel rispetto di precisi obiettivi di qualità e tutela ambientale, pena l'applicazione di specifiche penali.

Il finanziamento delle nuove opere previste da Geasar avverrà in parte per mezzo dei ricavi derivanti dall'adeguamento delle tariffe aeroportuali ed in parte grazie al finanziamento pubblico. Secondo il piano degli interventi sviluppato sul periodo 2015 - 2018, l'impegno complessivo sarà pari a 95 milioni di Euro, di cui 30 milioni in autofinanziamento. Tra i principali investimenti programmati sullo scalo, l'ampliamento del terminal passeggeri e la correlata viabilità, il prolungamento della pista di volo, la riqualifica delle infrastrutture di volo, alcuni interventi di efficientamento energetico degli impianti.

All'interno dello stesso Contratto di Programma viene recepita la revisione delle tariffe aeroportuali che è stata conclusa nel mese di agosto 2015, a seguito della consultazione con gli Utenti e delle opportune verifiche della Autorità dei Trasporti, competente in tale ambito. Con la Delibera n. 98/2015, la stessa Autorità ha infatti sancito la conformità delle tariffe proposte dal Gestore ai Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Le nuove tariffe sono entrate in vigore il 9 settembre 2015 e tale incremento, dopo circa 20 anni di stallo, rappresenta per lo scalo la possibilità di operare secondo logiche di copertura dei costi, siano essi operativi che di investimento.

Dal punto di vista dell'offerta commerciale per il passeggero, negli ultimi anni sono stati realizzati importanti investimenti volti ad una espansione dei servizi Food&Beverage e Travel Retail. Per la prima volta nell'aeroporto di Olbia è stato sviluppato il concetto di walkthrough store, un modello in costante espansione negli aeroporti internazionali, per garantire al passeggero un'ottimizzazione del tempo a disposizione e la massima fruibilità dell'offerta commerciale.

A conferma dell'efficacia del piano di miglioramento dell'offerta commerciale, lo scorso luglio, il Forum 2015 dell'ATRI (Associazione Travel Retail Italiana) - associazione che raggruppa circa 50 aziende tra aeroporti, produttori, brand, operatori di commercio, ristorazione e servizi di Duty Free dediti allo sviluppo di attività commerciali al servizio dei viaggiatori in aeroporti, porti, stazioni ferroviarie, autostrade - ha conferito all'Aeroporto di Olbia il primo premio ATRI AWARD nella categoria Miglior Gestore Aeroportuale Italiano.

Nel corso dell'anno è proseguito il progetto di ulteriore espansione e rinnovamento dell'offerta commerciale, nello specifico dei servizi di Food&Beverage, attraverso la realizzazione di importanti investimenti di ammodernamento prevalentemente della zona land side, prima dei controlli di sicurezza.

L'area bar e self-service è stata completamente rinnovata, nell'intento di ampliare gli spazi dedicati alla consumazione e restituire al passeggero un concept più accattivante, con una offerta di prodotti, più in linea con le mutate esigenze gastronomiche. Il wine bar presente nell'area centrale della galleria commerciale, sempre in land side, è stato ampliato e la proposta commerciale trasformata con l'introduzione di un laboratorio di pasta fresca, da consumare al tavolo o acquistare per l'asporto.

Per quanto riguarda l'airside, lo snack Bar Kara Cafè è stato oggetto di diversi interventi di miglioramento che hanno consentito un nuovo design, l'aumento degli spazi destinati alla consumazione e la realizzazione - in collaborazione con la squadra Dinamo Banco di Sardegna - della VIP Lounge "Dinamo Basket", spazio dedicato ai giocatori durante il passaggio in aeroporto per le trasferte.

Inoltre, al fine di migliorare l'offerta sia in ampiezza che in profondità di gamma, e consentire una migliore accessibilità ai servizi anche durante il picco estivo, sono stati inaugurati 2 nuove attività F&B stagionali: il "Meet&Greet" piccolo bar localizzato in zona arrivi, subito dopo l'area ritiro bagagli anche al servizio degli accompagnatori in attesa ed il "Time in Jazz Music Bar" situato sul molo partenze a ridosso dei gate 4 e 5. Quest'ultimo nasce dalla collaborazione tra l'aeroporto e l'Associazione Time in Jazz; una collaborazione straordinaria che celebra ed enfatizza le eccellenze del territorio. Il Bar propone snack e piatti tipici della cucina italiana in una location elegante e innovativa con la presenza di un bellissimo pianoforte situato al centro del palcoscenico in cui i passeggeri possono dimostrare il proprio talento musicale.

La combinazione di tutti i suddetti fattori di crescita del traffico, revisione tariffaria e sviluppo commerciale hanno positivamente influenzato il volume d'affare dell'anno. **I ricavi totali pari a circa 33,7 milioni di € crescono di circa 2,3 milioni di Euro**, con una crescita percentuale superiore al trend di traffico.

I costi operativi, pari a circa 23,6 milioni di Euro crescono di circa 900 mila Euro e sono significativamente influenzati dalla crescita dei costi del personale. Da un lato il rinnovo del Contratto collettivo nazionale del lavoro (CCNL) siglato alla fine del 2014, dall'altro il costo incrementale legato al personale assunto in somministrazione da agenzie interinali, al fine di superare la barriera del 15% di personale assunto con contratti a tempo determinato, senza incorrere nell'obbligo di stabilizzazione previsto dalla norma a seguito del raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri.

Ulteriori costi aggiuntivi sono legati agli ammortamenti per gli importanti interventi infrastrutturali legati alla riqualificazione delle strutture di volo ed alla succitata espansione commerciale.

L'utile netto pari a 5.247.540 Euro si incrementa di circa 396.759 Euro rispetto al 2014. A fronte di un significativo miglioramento dell'Utile Ante Imposte (+ 1.148.139 verso il 2014), l'incremento netto risulta significativamente ridotto a causa della accresciuta imposizione fiscale determinata dall'innalzamento delle aliquote IRAP su base regionale a partire dal periodo di imposta 2015.

Il contesto generale

Contesto esterno

La stimata crescita economica del 2015 a livello mondiale si prospetta in miglioramento, ma ancora incerta a causa di una contenuta ma stabile crescita nei paesi avanzati, contrapposta alla debolezza di alcune importanti economie emergenti (Brasile e Russia). Questa situazione di instabilità frena l'espansione degli scambi globali e contribuisce a comprimere i prezzi delle materie prime, petrolio in primis.

Alla fine dell'anno i prezzi del petrolio sono scesi sotto i valori minimi dal 2008, collocandosi attorno ai 32 dollari al barile e tale andamento al ribasso ha sicuramente rappresentato un importante beneficio per il mercato del trasporto aereo, incidendo positivamente sulla marginalità delle compagnie aeree.

Nell'area euro la crescita prosegue ma resta fragile (+1,5% PIL nel 2015 e stima 2016 1,8%). Il rapido affievolirsi della spinta delle esportazioni è stato finora gradualmente compensato dal contributo positivo proveniente dalla domanda interna; tuttavia rischi per l'attività economica derivano dall'incertezza

sull'evoluzione dell'economia mondiale e sulla situazione geopolitica. Inoltre la discesa dei corsi petroliferi ha contribuito all'insorgere di nuovi rischi al ribasso per l'inflazione e la crescita.

In Italia la ripresa prosegue molto gradualmente, oltre alle esportazioni, si evidenzia il recupero del ciclo manifatturiero e i primi segnali di espansione nel comparto dei servizi, mentre il mercato immobiliare ha interrotto la prolungata fase recessiva. Per quanto attiene l'inflazione, la stessa rimane molto bassa risentendo del nuovo calo delle quotazioni dei beni energetici, ma anche del persistere di ampi margini di sottoutilizzo della capacità produttiva, a causa della depressione dei consumi degli anni passati.

Il trasporto aereo mondiale registra una crescita passeggeri pari al 6,4% rispetto al 2014 (stime ICAO). I fattori chiave sono da attribuire al calo del prezzo del petrolio (-40% sui consumi), alla maggior presenza dei vettori low cost nei paesi emergenti (31% share nei paesi ASIA/PACIFICO, seguiti dal 30% di share in Europa e 26% Nord America) e alla continua ottimizzazione della capacità offerta da parte dei vettori aerei (Coefficienti di riempimento pari a 80,2 % rispetto al 79,7% nel 2014).

L'Europa, cresce mediamente del 5,2% in termini di passeggeri, spinta dalla ripresa del mercato UE con un incremento del 5,6% rispetto al 2014; rallentano invece la crescita i flussi dai paesi non UE (3,9%) principalmente a causa della crisi del trasporto aereo russo-ucraino. La crescita in termini di movimenti è pari al 2,2% rispetto al 2014. Lieve incremento anche per le merci, che crescono dello 0,7%. (fonte ACI Europe - Airports Council Association).

Il sistema aeroportuale italiano – fonte Assaeroporti – conferma nel 2015 il trend di crescita iniziato nel 2014 dopo 2 anni di contrazione (2012-2013). Gli aeroporti italiani hanno infatti registrato un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5%, un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 3,6% e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari all'1%. Nei 35 scali aeroportuali italiani sono transitati complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014.

Il sistema aeroportuale della Sardegna, registra un incremento di traffico passeggeri pari al 3,2%, al di sotto della media nazionale. Nel dettaglio, gli aeroporti di Alghero e Cagliari mostrano una crescita passeggeri rispettivamente del 2,47% e del 2,28%; mentre Olbia registra un incremento passeggeri del 5,3%. Tale incremento è prevalentemente da correlarsi ai flussi di traffico internazionali che crescono del 7% rispetto al 2014, laddove invece negli aeroporti di Alghero e Cagliari si registra una diminuzione degli stessi rispettivamente del -8,4% e -1,4%, presumibilmente a seguito della mancata assegnazione dei contributi regionali, erogati sino al 2013, che hanno condotto, come noto, il vettore Ryanair a drasticamente ridurre la propria attività sui 2 scali.

L'aeroporto di Olbia si conferma pertanto lo scalo sardo con il maggior numeri di passeggeri internazionali (966.715) e la maggiore incidenza sul traffico totale (44% del totale).

Dopo il blocco della contribuzione pubblica nel 2013, la società ha costruito un sistema autofinanziato di incentivi e ha comunque continuato a valutare la opportunità di investire in nuovi collegamenti che garantissero un ritorno economico. Pertanto, durante il 2015, sono state attivate sei nuove rotte internazionali: Amsterdam (easyJet), Bruxelles (Brussels Airlines), Lussemburgo (Luxair), Strasburgo (Volotea), Londra Heathrow (British Airways), Bratislava (Smartwings) che, oltre che ampliare la gamma di offerta di destinazioni da e per l'Aeroporto di Olbia, hanno anche registrato, come previsto dagli studi della

società sulla domanda condotti in sede di preventiva valutazione, buone performance in termini di riempimento dei posti offerti.

Per la stagione 2016, in conformità con le nuove Linee Guida pubblicate il 2 ottobre 2014 da parte del Ministero dei Trasporti italiano, la società ha costruito una politica di incentivi autofinanziati con l'obiettivo di attivare nuovi collegamenti e destagionalizzare i flussi. Tramite il sistema di incentivazione, pubblicato nel mese di Dicembre 2015, potranno pertanto essere accordati incentivi ai vettori aerei che decidono di investire sulla crescita, attraverso un piano di carattere pluriennale, con l'introduzione di nuove rotte annuali ovvero rotte con un operativo esteso rispetto all'attuale picco estivo giugno-settembre.

Per il 2016 l'Aeroporto di Olbia auspica un incremento dei posti offerti del 18%, con particolare riferimento ai mesi cosiddetti "di spalla". Oltre ad una crescita nel picco estivo, infatti, è previsto un deciso incremento della capacità nei mesi di marzo, aprile, maggio e ottobre, insieme ad un aumento dei posti offerti sulle rotte invernali per la Germania.

Tra la fine di marzo e il mese di giugno prenderanno dunque il via i nuovi collegamenti internazionali con voli diretti di linea da Olbia in 17 paesi per un totale di 56 destinazioni. Le novità principali del 2016 sono in totale 14 e riguardano principalmente 6 nuovi prodotti domestici (Brescia – operata da Meridiana; Verona e Bari – operate da Volotea; Rimini e Pescara – operate da Air Vallee; Venezia – operata da easyJet) e 8 internazionali (Marsiglia e Madrid – operate da Meridiana; Amburgo, Tolosa, Manchester e Parigi Charles De Gaulle - operate da easyJet; Graz – operata da FlyNiki; Amsterdam – operata da Transavia).

Sul fronte operativo/gestionale interno, l'attività di assistenza ai voli, come già accennato, è stata caratterizzata da una accentuata concentrazione del traffico e conseguenti situazioni di congestionamento delle strutture. L'adesione al processo di facilitazione, attraverso Assoclearence, ha normalizzato la distribuzione dei voli da assistere, sia su base giornaliera che oraria, con un conseguente efficientamento delle risorse impiegate e miglioramento dei processi di assistenza. L'ottimizzazione dei turni del personale ha comportato un beneficio sia nella assegnazione delle risorse in air side, che nell'espletamento dei servizi al passeggero (minori bagagli disguidati, minori ritardi nel check-in, minori tempi di attesa per il servizio PRM) con una riduzione complessiva di ritardi rispetto al 2014 pari al 20%. I benefici apportati dalla facilitazione in termini di miglioramento della qualità dei servizi rappresentano il primo passaggio verso un livello superiore di "coordinamento" prospettato per la stagione 2017 quando sarà necessario, per effettuare un volo di arrivo e partenza durante il periodo per cui l'aeroporto è coordinato, uno slot assegnato dal coordinatore Assoclearence.

Oltre ai benefici legati al processo di facilitazione, anche il costante monitoraggio del livello di servizi durante l'alta stagione ha consentito interventi tempestivi nel caso di anomalie nei livelli di servizio offerti. I risultati delle rilevazioni della Carta dei servizi hanno mostrato pertanto risultati degli indicatori in linea con gli obiettivi promessi. Tutti gli indicatori monitorati registrano elevati livelli di soddisfazione. Dai risultati delle interviste emerge che, per il 94% degli intervistati, l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda offre un servizio complessivamente migliore rispetto agli altri aeroporti. I livelli degli indicatori riguardanti i controlli di sicurezza, le attese ai vari desk (biglietteria, check-in), alla percezione sul livello di pulizia dell'aerostazione, oltre che cortesia e professionalità del personale risultano al di sopra del 98,5%. Al fine di preservare lo standard di qualità raggiunto, Geasar svolge costantemente attività volte al miglioramento continuo dei servizi dell'Aeroporto in aderenza alle esigenze e criticità espresse con cadenza trimestrale dal Comitato Utenti.

Sempre sul fronte della **misurazione delle performance** è proseguito nel 2015 il programma di interviste al passeggero con l'obiettivo di adeguare il servizio e i prodotti offerti alle esigenze dei passeggeri serviti, coerentemente con le peculiarità dello scalo. I risultati dell'indagine, in aggiunta alle rilevazioni della carta dei servizi, sta contribuendo alla costruzione di una banca dati (provenienza, età, motivo del viaggio, reddito medio, livello di soddisfazione, prodotti acquistati, prodotti desiderati) sulla base della quale apportare i correttivi, orientare l'offerta di servizi commerciali e misurare in anticipo il gradimento di progetti che si intende implementare.

Per quanto attiene le attività di Aviazione Generale, il traffico è stato parzialmente condizionato dalla crisi politica internazionale, principalmente in Russia, Ucraina e Medio Oriente. Nel confronto con l'anno precedente, i dati di traffico mostrano una ripresa in termini di movimenti (+2%) con una ripresa del traffico nazionale che si incrementa dell'8,5%. I passeggeri rimangono invece allineati ai valori del 2014, mentre si registra una diminuzione in termini di tonnellate, per effetto della riduzione di traffico con velivoli di grosso cabotaggio che hanno inficiato il tonnellaggio medio, nonostante la crescita dei movimenti.

Anche nel 2015 Eccelsa Aviation è stata classificata "Best European FBO", ossia miglior operatore di Aviazione Generale in Europa. La classifica è redatta dalla prestigiosa rivista di viaggi d'affari britannica "Business Destinations Magazine" che, ogni anno, assegna i "Travel Awards", chiedendo ai propri lettori di votare i migliori operatori del settore turistico e dei trasporti.

Sul piano infrastrutturale sono proseguiti i lavori sulla viabilità aeroportuale e sull'allungamento della pista di volo. I primi, relativi al IX lotto della S.S.199 Sassari - Olbia, appaltati dall'Anas nel 2012 comprendono lo svincolo e l'accesso alla viabilità aeroportuale ed il loro completamento è previsto nel 2016.

Il 1° lotto dei lavori di allungamento della pista di volo invece, il quale prevede lo spostamento di un tratto della S.S. 125, è stato concluso nel 2015 e reso agibile da parte della commissione tecnica ENAC. In linea con il nuovo accordo, firmato in data 2 luglio 2015 fra Regione Sardegna, Enac e Geasar, i lavori sono stati conclusi entro il 31 dicembre 2015, portando ad un miglioramento delle strutture di volo attraverso la cancellazione delle penalizzazioni a cui lo scalo era assoggettato.

Per quanto attiene il 2° lotto esecutivo, sempre in data 2 luglio 2015, è stato firmato un accordo fra Regione Autonoma della Sardegna, Enac e Geasar con il quale è stata confermata l'assegnazione alla società di 16.725.000 Euro di fondi pubblici. La quota di investimento a carico della società è pari a 851.300 Euro. Il progetto esecutivo è in fase di definizione, ma l'intervento ha subito un notevole rallentamento a seguito delle verifiche avviate dalla Regione Sardegna al fine di garantire la coerenza della procedura con la normativa sugli Aiuti di Stato agli aeroporti per investimenti infrastrutturali, dopo la pubblicazione nell'Aprile 2014 delle nuove linee guida europee in materia.

Ulteriori importanti interventi infrastrutturali hanno riguardato la prima fase del rifacimento della pista di volo eseguita nella prima settimana di marzo per un totale di 1.053.687 Euro finanziata con fondi della Regione Autonoma della Sardegna. I lavori eseguiti sono quota parte di un finanziamento totale di 1.465.000 Euro; la cui seconda fase sarà probabilmente programmata nel corso dell'esercizio successivo.

Sempre le infrastrutture di volo sono state oggetto di un urgente intervento di riqualificazione delle aree di manovra e decollo, eseguito in autofinanziamento per 721.037 Euro dalla stessa società affidataria dei lavori di cui sopra, alla conclusione della prima fase di rifacimento della pista.

Le lavorazioni urgenti, effettuate senza sosta per 24 ore al giorno al fine di contenere al minimo il periodo di inoperatività dello scalo, rientrano all'interno di un piano più complesso di interventi volti alla completa

riqualificazione delle strutture di volo, inserito nel Piano infrastrutturale approvato da Enac e parte integrante del Contratto di Programma sottoscritto lo scorso 11 marzo.

Sul fronte del miglioramento dei servizi al passeggero, oltre ai succitati interventi di ampliamento dell'offerta commerciale, i principali interventi sono stati l'ammmodernamento di alcuni blocchi di servizi igienici ed il potenziamento degli impianti di climatizzazione. Mentre, sempre per garantire una migliore fruibilità dei servizi di parcheggio e di carico/scarico all'arrivo in aeroporto, è stata completamente ridelineata la viabilità fronte aerostazione e le aree di parcheggio sosta breve.

Sul fronte societario, si segnala che in data 22 Ottobre 2015 la società è stata acquisita dalla Geasar S.p.A. per il valore di 14.761.337 Euro, comprensivo degli oneri accessori. Il pagamento è stato effettuato ai sensi dell'art. 1198 c.c. mediante cessione pro soluto di crediti di pari importo, che la Geasar vantava nei confronti di Meridiana Fly S.p.A., società facente parte del Gruppo Alisarda S.p.A.

Alisarda Real Estate S.r.l. è una società immobiliare proprietaria di immobili adibiti ad uffici ed hangar siti nella zona aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Il prezzo di acquisizione della partecipazione, che rientra nelle operazioni con parti correlate, è stato determinato sulla base di una perizia che ha stimato il valore degli immobili di proprietà della controllata, tenuto conto del debito residuo (mutui ipotecari) ancora in essere.

Sotto il profilo industriale, tale operazione ha consentito ad Alisarda Holding di mantenere il controllo indiretto sulla società immobiliare che è stata tuttavia più coerentemente ricondotta sotto la gestione di Geasar S.p.A., società che già gestisce le strutture aeroportuali.

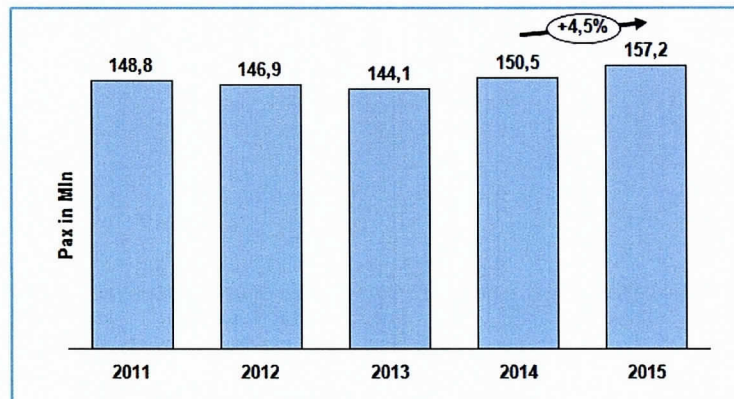
Traffico

➤ Contesto Nazionale e Regionale

Il sistema aeroportuale italiano

Si conferma nel 2015 il trend di crescita per il sistema aeroportuale italiano, trend iniziato nel 2014 dopo due anni consecutivi di contrazione (2012-2013).

Trend Traffico Passeggeri aeroporti italiani 2011-2015



Fonte: Assaeroporti

Rispetto al 2014, infatti, gli aeroporti italiani hanno registrato un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5% e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari all'1%. Nello specifico, nel corso del 2015, nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti sono transitati complessivamente 157.200.746 passeggeri, corrispondenti a quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014. Sul risultato complessivo ha inciso positivamente la forte crescita del traffico internazionale che registra un +6,4% rispetto al 2014.

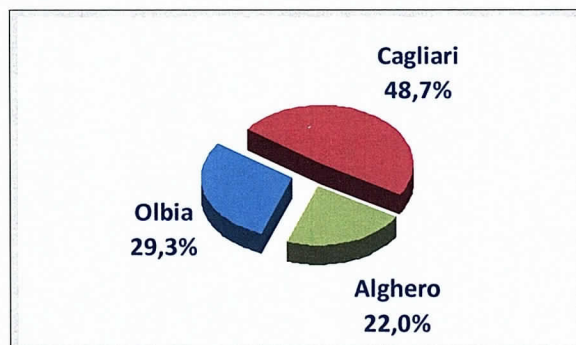
Gli Aeroporti Sardi – Anche gli scali dell'isola riportano una crescita di passeggeri trasportati rispetto al 2014 (+ 2,6%). L'aumento del traffico passeggeri in Sardegna è stato determinato soprattutto dalla ripresa del mercato domestico che evidenzia un incremento del 4,7%, superiore alla media degli aeroporti italiani. La crescita del traffico internazionale dell'Isola, invece, è stata trainata dall'Aeroporto di Olbia che evidenzia un incremento del 7,1%, dato in sostanziale controtendenza rispetto a quello registrato negli aeroporti di Cagliari e Alghero che registrano una flessione del segmento internazionale rispettivamente del -7,7% e del -4,0%.

Analisi comparativa aeroporti Sardi

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	□% 2015/2014	Passeggeri Inter.II	Market Share	□% 2015/2014	Totale Commerciale	□% 2015/2014	Aviazione Generale	Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)	Market Share	□% 2015/2014
Olbia	1.246.011	23,3%	4,46%	966.715	43,0%	7,05%	2.212.726	5,6%	21.056	6.234	2.240.016	29,3%	5,3%
Cagliari	2.975.189	55,6%	3,25%	737.369	32,8%	-7,73%	3.712.558	0,9%	5.332	1.399	3.719.289	48,7%	0,7%
Alghero	1.129.686	21,1%	8,85%	546.497	24,3%	-3,95%	1.676.183	4,3%	821	963	1.677.967	22,0%	3,3%
Totale Sardegna	5.350.886		4,7%	2.250.581		4,0%	7.601.467	3,0%	27.209	8.596	7.637.272		2,6%
Totale Italia	58.592.096		1,5%	97.842.923		6,4%	156.435.019	4,5%	293.891	471.836	157.200.746		4,4%

Lo scalo Costa Smeralda consolida così il suo ruolo di principale aeroporto della Sardegna per i passeggeri internazionali (966.715 passeggeri internazionali).

In riferimento al traffico passeggeri da e per la Sardegna, si evidenzia l'incremento della quota di mercato relativa all'aeroporto di Olbia, che registra un incremento dal 27,6% del 2013 al 29,3% del 2015.



➤ Aeroporto di Olbia

L'Aeroporto di Olbia chiude l'anno 2015 con un traffico totale (aviazione commerciale e generale) di 2.240.016 passeggeri, in crescita del +5,3% rispetto al 2014.

Nonostante l'incremento dei passeggeri, movimenti e tonnellaggio evidenziano un calo dell'1% per effetto della tendenza delle compagnie aeree a razionalizzare l'offerta utilizzando aeromobili più grandi.

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2015	2014	Δ 15-14
Aviazione Commerciale	2.212.726	2.095.828	5,6%
Aviazione Generale	20.784	20.768	0,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	255	210	21,4%
Passeggeri in transito	6.251	10.912	-42,7%
Totale Passeggeri	2.240.016	2.127.718	5,3%
Aviazione Commerciale	18.706	19.115	-2,1%
Aviazione Generale	9.352	9.166	2,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	214	267	-19,9%
Totale Movimenti	28.272	28.548	-1,0%
Aviazione Commerciale	1.246.777	1.258.145	-0,9%
Aviazione Generale	155.485	158.750	-2,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	2.302	2.750	-16,3%
Totale Tonnellaggio	1.404.564	1.419.645	-1,1%
Totale Kg di Merce	264.534	308.904	-14,4%

I Voli Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola sono assistiti dall'Aviazione Generale

La tabella sopra evidenzia i dati relativi all'aviazione commerciale, generale e ai voli aeroclub/Stato/militari, questi ultimi non comportano per la società alcuna remunerazione.

➤ Aviazione Commerciale

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale

	2015			2014			Delta 2015/2014		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	37.318	1.462	38.780	41.710	2.295	44.005	-10,5%	-36,3%	-11,9%
Febbraio	33.699	1.924	35.623	37.218	2.666	39.884	-9,5%	-27,8%	-10,7%
Marzo	35.485	4.226	39.711	45.856	4.276	50.132	-22,6%	-1,2%	-20,8%
Aprile	63.163	38.467	101.630	65.236	40.898	106.134	-3,2%	-5,9%	-4,2%
Maggio	77.005	96.492	173.497	70.207	92.638	162.845	9,7%	4,2%	6,5%
Giugno	155.490	143.104	298.594	152.894	134.241	287.135	1,7%	6,6%	4,0%
Luglio	247.479	208.938	456.417	227.561	185.308	412.869	8,8%	12,8%	10,5%
Agosto	285.481	227.128	512.609	266.870	217.022	483.892	7,0%	4,7%	5,9%
Settembre	150.899	159.335	310.234	136.470	151.563	288.033	10,6%	5,1%	7,7%
Ottobre	64.121	77.055	141.176	61.910	66.378	128.288	3,6%	16,1%	10,0%
Novembre	46.516	7.071	53.587	41.327	3.928	45.255	12,6%	80,0%	18,4%
Dicembre	49.355	1.513	50.868	45.537	1.819	47.356	8,4%	-16,8%	7,4%
TOTALE	1.246.011	966.715	2.212.726	1.192.796	903.032	2.095.828	4,5%	7,1%	5,6%

Il 2015 è stato un anno molto positivo per il traffico dell'Aviazione commerciale che ha registrato il record storico di 2.212.726 passeggeri, con un incremento rispetto al 2014 del + 5,6% (116.898 passeggeri).

Il calo di traffico evidenziato nei primi tre mesi dell'anno è stato ampiamente recuperato dai risultati positivi riscontrati a partire dal mese di maggio. Da evidenziare che nel mese di marzo lo scalo è stato inattivo per una settimana per effetto dei lavori di rifacimento della pista. L'inattività ha determinato la cancellazione di circa 80 voli, equivalenti a circa 8.200 passeggeri.

Il mercato domestico, 1.246.011 passeggeri, ha registrato una crescita del 4,5% (+53.215) rispetto al 2014. Il dato positivo conferma la totale ripresa della domanda di trasporto aereo, la quale aveva mostrato una significativa contrazione correlata al biennio di congiuntura economica negativa.

Ma è il segmento internazionale quello che ha contribuito maggiormente allo sviluppo del traffico, raggiungendo la quota di 966.175 passeggeri nel 2015 e una crescita in termini percentuali rispetto al 2014 pari al +7,1% (63.683). L'ottima performance conferma il trend di crescita registratosi negli ultimi anni che ha determinato un incremento di circa 435.000 passeggeri dal 2010 al 2015. L'Aeroporto di Olbia consolida ulteriormente la sua posizione di meta prediletta dell'Isola per i passeggeri internazionali, sviluppando il 43% del totale traffico internazionale della Sardegna.

Il risultato rappresenta la conferma della forte vocazione turistica del territorio di riferimento e degli sforzi in termini di promozione della destinazione turistica degli ultimi anni profusi da parte di tutta la filiera turistica. Le azioni di marketing territoriale e di branding della destinazione Sardegna, unitamente alla politica di diversificazione e incentivazione delle rotte operate in media e bassa stagione, sono alla base della strategia perseguita da Geasar allo scopo di estendere la stagione turistica e accrescere la connettività dello scalo.

Mercato domestico

Il mercato domestico anche nel 2015 ha beneficiato degli effetti positivi della nuova continuità territoriale, entrata in vigore nella stagione IATA Winter 2013/14, che ha previsto l'estensione delle tariffe agevolate per i mesi di media e bassa stagione anche ai non residenti sulle rotte Milano LIN e Roma FCO.

Tale incentivo, unitamente ad eventi di richiamo mondiale come l'EXPO 2015 svoltosi a Milano da maggio ad ottobre, ha determinato un notevole incremento della domanda, in particolare sulla rotta Milano LIN che ha registrato una crescita di circa 38.000 passeggeri.

Oltre che sulle rotte in Continuità Territoriale, Meridiana ha registrato un incremento della domanda sulle rotte Torino, Napoli e Milano MXP. Il mercato domestico beneficia inoltre dell'attivazione delle nuove rotte Napoli (easyJet), Firenze (Vueling) e dell'incremento dell'offerta di Volotea sulle rotte Venezia e Genova.

Mercato Internazionale

Gli ottimi risultati realizzati nel mercato internazionale sono stati conseguiti grazie all'attivazione di sei nuove rotte internazionali: Amsterdam (easyJet), Bruxelles (Brussels Airlines), Lussemburgo (Luxair), Strasburgo (Volotea), Londra Heathrow (British Airways), Bratislava (Smartwings) e all'incremento dell'offerta dei principali vettori partner: easyJet, Air Berlin, Vueling, Norwegian, Edelweiss, Lufthansa, Air Baltic, Volotea, etc.

Lo sviluppo del traffico è stato supportato dalle diverse attività di marketing e comunicazione realizzate dalla Geasar al fine di valorizzare e promuovere la destinazione Sardegna nei principali mercati esteri target. In particolare nel 2015 sono state realizzate campagne di comunicazione nei mercati obiettivo come Spagna e Olanda collegati nella media stagione con Olbia grazie ai collegamenti con Amsterdam e Barcellona.

L'obiettivo è di intercettare nuovi flussi turistici interessati ad attività fruibili anche nel periodo di media e bassa stagione. In quest'ottica la Geasar, in collaborazione con i principali operatori turisti locali, anche nel 2015 ha partecipato alle principali manifestazioni fieristiche internazionali del turismo.

Composizione traffico Aeroporto Aviazione Commerciale

Il 94% del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Olbia è rappresentato da passeggeri trasportati su voli di linea. Il segmento charter internazionale non evidenzia rilevanti variazioni rispetto al 2014. Si registra, invece, un lieve calo del charter domestico a favore del traffico di linea.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi passeggeri non remunerativi)

Dati di traffico passeggeri	2015	Share 15	2014	Share 14
Linea	1.236.184	99,2%	1.179.344	98,9%
Charter	9.827	0,8%	13.452	1,1%
TOTALE NAZIONALE	1.246.011	56,3%	1.192.796	56,9%
Linea	849.130	87,8%	786.936	87,1%
Charter	117.585	12,2%	116.096	12,9%
TOTALE INTERNAZIONALE	966.715	43,7%	903.032	43,1%
TOTALE LINEA	2.085.314	94,2%	1.966.280	93,8%
TOTALE CHARTER	127.412	5,8%	129.548	6,2%
TOTALE PASSEGGERI	2.212.726		2.095.828	

Per quanto attiene il network dell'aeroporto, la tabella sotto evidenzia la suddivisione per mercato di destinazione:

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi passeggeri non remunerativi)

Paese	2015	Share 15	2014	Share 14	□ 15-14
ITALIA	1.246.011	56,3%	1.192.796	56,9%	4,5%
GERMANIA	305.780	13,8%	305.221	14,6%	0,2%
FRANCIA	197.189	8,9%	206.220	9,8%	-4,4%
SVIZZERA	149.540	6,8%	132.233	6,3%	13,1%
INGHILTERRA	120.271	5,4%	105.524	5,0%	14,0%
AUSTRIA	44.694	2,0%	45.485	2,2%	-1,7%
SPAGNA	28.995	1,3%	21.049	1,0%	37,8%
OLANDA	23.744	1,1%	7.029	0,3%	237,8%
SLOVACCHIA	16.893	0,8%	8.014	0,4%	110,8%
POLONIA	13.178	0,6%	8.143	0,4%	61,8%
REPUBBLICA CECA	11.758		5.423		
BELGIO	11.348	0,5%	13.352	0,6%	-15,0%
SVEZIA	9.617	0,4%	8.620		
Altri Paesi	33.708	1,5%	36.719	1,8%	-8,2%
Totale Internazionale	966.715	43,7%	903.032	43,1%	7,1%
Totale Passeggeri	2.212.726	100,0%	2.095.828	100,0%	5,6%

Mercato Nazionale: l'Italia rappresenta il primo mercato di riferimento con una quota di mercato del 56,3%. Tale quota, nonostante la ripresa dei flussi di traffico domestici degli ultimi anni, è in diminuzione a favore della componente internazionale, la quale negli ultimi anni ha registrato tassi di crescita superiori rispetto al traffico nazionale.

Mercati internazionali: in crescita quasi tutti i principali mercati, in particolare si evidenzia un notevole incremento dei flussi di traffico dai principali mercati tradizionali come: Germania, Svizzera e Inghilterra. Dopo la notevole crescita dei flussi di traffico da/per la Francia riscontrata negli ultimi anni, il mercato evidenzia un calo dovuto alla riduzione delle attività charter. In crescita il mercato Olandese grazie all'attivazione del nuovo collegamento di linea con Amsterdam operato da easyJet. Il mercato Spagna grazie all'estensione dell'operativo di Vueling a tutta la Summer IATA. Si evidenzia la crescita dei mercati dell'est come: Polonia e Slovacchia grazie allo sviluppo delle attività charter.

Investimenti

L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2015 - esposto in nota integrativa - è pari a 3.230.213 Euro (di cui 3.079.474 Euro per Immobilizzazioni Materiali ed 150.739 Euro per Immobilizzazioni Immateriali). Tale incremento rappresenta il totale delle opere entrate in esercizio nel corso dell'anno; di queste 48.594 Euro sono opere avviate nel 2015, ma rimaste in corso di esecuzione. Entrambe le voci di investimento sono esposte al netto delle quote di finanziamento pubblico. Durante l'anno 2015, infatti, sono stati rendicontati finanziamenti per 2.592.904 Euro quale finanziamento a copertura del 1° stralcio dei lavori di allungamento della pista di volo e degli interventi urgenti di riqualifica delle strutture di volo.

Il totale delle opere ancora non entrate in esercizio, alla fine del 2015, derivanti dal complesso dei lavori avviati negli anni precedenti, è pari a 106.832 Euro.

La realizzazione dei lavori di allungamento della pista di volo, come noto è frazionata in 2 lotti esecutivi.

Il 1° lotto funzionale del progetto prevede lo spostamento di un tratto della S.S. 125.

In data 2 luglio 2015 è stato firmato un nuovo accordo fra Regione Sardegna, Enac e Geasar ed il quadro economico aggiornato delle opere prevede una spesa totale di 6.438.840 Euro di cui 6.150.000 Euro a carico dello Stato e la restante quota parte di 288.840 Euro autofinanziata dalla Società. In base in detto accordo i lavori dovevano essere completati entro il 31 Dicembre 2015. In linea con il nuovo accordo, i lavori sono stati conclusi per un importo di 5.497.548 Euro (di cui 4.469.006 Euro finanziati da RAS) entro il 31 Dicembre 2015 e resi agibili da parte della commissione tecnica ENAC, portando ad un miglioramento delle strutture di volo attraverso la cancellazione delle penalizzazioni a cui lo scalo era assoggettato. La restante quota di finanziamento potrà essere utilizzata per la definizione di lavorazioni attinenti il progetto principale, ovvero per coprire il piano degli espropri. È attualmente in corso un contenzioso fra i proprietari dei terreni espropriati e il Demanio circa la valorizzazione della indennità di esproprio.

Per quanto attiene il 2° lotto esecutivo, sempre in data 2 luglio 2015, è stato firmato un accordo fra Regione Autonoma della Sardegna, Enac e Geasar con il quale è stata confermata l'assegnazione alla società di 16.725.000 Euro di fondi pubblici. La quota di investimento a carico della società è pari a 851.300 Euro. Il progetto esecutivo è in fase di definizione, ma l'intervento ha subito un notevole rallentamento a seguito delle verifiche avviate dalla Regione Sardegna al fine di garantire la coerenza della procedura con la normativa sugli Aiuti di Stato agli aeroporti per investimenti infrastrutturali, dopo la pubblicazione nell'Aprile 2014 delle nuove linee guida europee in materia.

Nel frattempo il finanziamento e le varie attività dovranno restare forzatamente sospese. La società ha comunque reso l'opera cantierabile attraverso la produzione del progetto esecutivo, al fine di poter tempestivamente indire la gara dell'appalto non appena superata l'attuale situazione di blocco. Il progetto è attualmente in attesa di approvazione da parte degli Enti interessati.

Relativamente ai lavori per la realizzazione di interventi urgenti sulle aree di decollo, transito e sosta degli aeromobili, alla fine del 2014, sulla base degli esiti dello studio sullo "stato delle infrastrutture di volo" redatto in collaborazione con l'Università di Cagliari ed il Politecnico di Milano, la società aveva ottenuto dalla Regione Sardegna un finanziamento di 1.465.000 Euro. I lavori relativi ad un 1° stralcio funzionale sono stati eseguiti a marzo 2015 con una chiusura dell'aeroporto per n.6 giorni consecutivi per un totale di 1.053.687 Euro. Ulteriori stralci funzionali saranno eseguiti nel corso del 2016 o in anni successivi.

Considerata la presenza di mezzi e maestranze per i lavori succitati, la società ha ritenuto opportuno intervenire in autofinanziamento sul manto di usura del raccordo Alfa e della Testata 23 e provvedere a interventi di riqualifica profonda in due tratti della Taxiway Foxtrot, incrementandone la capacità portante con un nuovo schema in grado di sostenere il traffico futuro.

Gli Incrementi di immobilizzazioni dell'esercizio sono in totale pari a 3. 3.230.213 Euro e sono riepilogati nella tabella che segue

Descrizione opera	Costo
Immobilizzazioni su aree in concessione	2.428.685
<i>Piazzali e strade</i>	979.496
<i>Fabbricati</i>	1.154.572
<i>Impianti</i>	294.617
Costi ricerca, sviluppo e pubblicità	54.278
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	94.711
Oneri pluriennali	1.750
Attrezzature	266.619
Mobili e macchine d'ufficio	132.577
Automezzi	203.000
Imm.ni in corso	48.594
Totale	3.230.213

I principali interventi su **Aree in concessione, pari a 2.428.685 Euro** sono stati:

- ✓ Realizzazione interventi urgenti di riqualifica sulle aree di decollo, transito e sosta– 1° stralcio
- ✓ Intervento di somma urgenza – riqualifica Taxiway, Raccordo Alfa e Testata 23
- ✓ Completamento modifica viabilità di accesso all'aerostazione e sistema di parcheggi "sosta breve"
- ✓ Sistema di gestione dei parcheggi e viabilità
- ✓ Riorganizzazione aree *Food & Beverage* area landside
- ✓ Realizzazione Snack bar "Time in Jazz"
- ✓ Riqualifica aree *Food & Beverage* area airside
- ✓ Restyling Sala VIP
- ✓ Rimodulazione accesso gate 5
- ✓ Riqualifica servizi igienici molo arrivi e partenze
- ✓ Adeguamento e completamento accesso pedonale all'area aeroportuale
- ✓ Riposizionamento uffici Polizia
- ✓ Adeguamento e messa a norma centrale antincendio e cunicolo tecnico
- ✓ Potenziamento impianti di climatizzazione
- ✓ Efficientamento idrico-energetico impianti

Realizzazione interventi urgenti di riqualifica sulle aree di decollo, transito e sosta– 1° stralcio:

L'intervento, finanziato dall'Assessorato Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Sardegna, ha riguardato il rifacimento del manto di usura della pista di volo e sostituzione delle linee di alimentazione degli aiuti visivi e luminosi. Inoltre è stato effettuato un importante intervento di riqualifica profonda del raccordo Echo la cui pavimentazione è ora in grado di sostenere l'incremento di sollecitazioni future atteso.

Intervento di somma urgenza – riqualifica Taxiway, Raccordo Alfa e Testata 23: a seguito di un repentino deterioramento delle condizioni superficiali e strutturali della pavimentazione si è reso necessario effettuare, in autofinanziamento, interventi di manutenzione del manto di usura del raccordo Alfa e della

Testata 23 e interventi di riqualifica profonda in due tratti della Taxiway Foxtrot, incrementando così la capacità portante al fine di poter sostenere il traffico futuro.

Completamento modifica viabilità di accesso all'aerostazione e sistema di parcheggi "sosta breve": È stato completato il lotto relativo all'accesso all'aerostazione principale. Tale intervento ha incrementato il numero di accessi disponibili in entrata e in uscita (4 in ingresso – 3 in uscita) permettendo quindi una più razionale e fluida gestione del traffico di auto e mezzi, soprattutto durante la stagione di picco. Sia nel blocco accessi in ingresso che in uscita è stata realizzata una struttura metallica a protezione dei sistemi automatizzati di accesso e ai fruitori dagli agenti atmosferici.

Sistema di gestione dei parcheggi e viabilità: Il sistema di gestione dei parcheggi installato e sviluppato con i lavori di riqualifica dell'aerostazione (2001-2004) manifestava un livello di obsolescenza che rendeva complesse le operazioni di gestione e manutenzione dell'impianto. Nel 2015 si è dunque optato per la sostituzione integrale di tutte le apparecchiature centrali, dei sistemi di gestione e di pagamento della sosta.

Riorganizzazione aree Food & Beverage - area landside: L'area F&B è stata oggetto di una riorganizzazione generale mirando sostanzialmente al miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio grazie all'ampliamento dell'offerta. L'area *self-service Karafood* è stata interamente rimodulata consentendo un maggiore e confortevole spazio per il consumo ai tavoli e, contemporaneamente, agevolare le attività degli addetti. Sono state create nuove aree di consumazione in grado di accogliere un numero maggiore di posti a sedere, risolvendo la pregressa saturazione durante la stagione di picco. Il *Wine Bar* (oggi *Grain & Grapes*) è stato ampliato nelle aree di seduta. Nello stesso è stata inoltre allestita un'area lavorazione di pasta fresca e prodotti di pasticceria da destinare anche a tutti gli altri servizi bar-ristorazione ubicati nell'aerostazione. Valutata la sostenibilità economica, è stato realizzato uno snack bar (*Meet & Greet*) in prossimità della zona uscita dei passeggeri in arrivo, incrementando l'offerta F&B e permettendo una migliore distribuzione di passeggeri, addetti e fruitori dei servizi del Terminal specialmente nel picco stagionale.

Riqualifica aree Food & Beverage - area airside: Lo Snack Bar *Kara Cafè* è stato oggetto di diversi interventi di miglioramento che hanno consentito l'aumento gli spazi destinati alla consumazione, nuovo design e la realizzazione della VIP Lounge "Dinamo Basket", dotata di *seating spaces* dedicati, allestimenti a tema e servizio al tavolo per i giocatori della omonima squadra di basket sarda che utilizza, grazie ad una partnership con Meridiana, lo scalo di Olbia per tutte le partenze verso le partite in trasferta.

Realizzazione nuovo Snack bar "Time in Jazz" – area airside: Il potenziamento dell'offerta ai passeggeri in airside è avvenuta attraverso la realizzazione del "Time in Jazz Bar", situato in posizione frontale al Gate n. 4, che ha consentito, soprattutto durante la stagione di picco, una migliore distribuzione del flusso di passeggeri nelle aree F&B e, di conseguenza, la percezione di maggior confort per i consumatori.

Restyling Sala VIP: La Sala VIP è stata completamente rinnovata con un apprezzabile miglioramento del confort e dell'offerta al passeggero. Il nuovo layout è stato ottenuto grazie al rifacimento di pavimentazione, pareti e controsoffitti, la riqualifica dei servizi igienici e l'efficientamento di tutti i servizi tecnologici e di informazione verso il passeggero. Anche gli arredi sono stati rinnovati grazie alla partnership con i prestigiosi marchi Audi e Meridiani.

Rimodulazione accesso Gate 5: La rimodulazione per l'accesso al Gate 5, grazie al sistema di nuove partizioni vetrate e accessi, opportunamente gestito, permette flessibilità di impiego grazie alla possibilità

d'uso dello stesso sia nella modalità *inbound-outbound* per voli Schengen sia nella modalità *inbound-outbound* per voli Extra-Schengen.

Riqualifica servizi igienici molo arrivi e partenze: Nell'ottica di progressiva riqualifica di tutti i servizi igienici dell'aerostazione a servizio dei passeggeri, ed al fine di limitare al minimo situazioni di affollamento già registrate nella precedente stagione, durante le fasce di picco, le toilette situate al piano rialzato del molo arrivi e partenze sono state oggetto di rinnovamento ed ampliamento dei blocchi bagni fruibili, secondo il design già adottato in altri interventi.

Adeguamento e completamento accesso pedonale all'area aeroportuale: Il percorso pedonale di accesso all'aerostazione è stato oggetto di completamento attraverso la realizzazione di nuovi tratti di pavimentazione, installazione di guard-rail a maggior protezione dei pedoni. Si è inoltre adeguata la accessibilità della stessa nel rispetto delle prescrizioni in materia di superamento ed eliminazione delle barriere architettoniche.

Riposizionamento uffici Polizia: Grazie alla disponibilità di nuovi spazi è stato possibile accorpere in un'unica area, posta al piano primo, gli uffici a disposizione della Polizia, consentendo l'ottimizzazione del servizio offerto ai passeggeri ed evitando la frammentazione operativa.

Adeguamento e messa a norma centrale antincendio e cunicolo tecnico: I lavori riguardano l'adeguamento alle nuove norme antincendio della centrale e della rete idranti dell'aerostazione, a seguito dei quali saranno coperte il 100% delle aree. Nell'ambito degli stessi lavori si è proceduto alla bonifica ed al recupero funzionale del cunicolo tecnico, una infrastruttura strategica per l'implementazione degli impianti destinati a servire l'intera aerostazione.

Potenziamento impianti di climatizzazione: È stata esperita la procedura di affidamento dei lavori per il nuovo impianto di climatizzazione del molo imbarchi – lotto 1 - che andrà ad integrare l'impianto esistente già nella stagione 2016, migliorando le condizioni di confort e la flessibilità nella gestione.

Per quanto concerne le infrastrutture centralizzate, è stato possibile nel corso del 2015 potenziare gli impianti di climatizzazione di tutti i finger, con l'installazione di sistemi evoluti più performanti. Il livello di servizio, in termini di confort percepito dal passeggero è stato incrementato, mentre la possibilità di gestione degli impianti consente di abbattere le inefficienze rilevate in passato.

Efficientamento idrico-energetico impianti: Nel 2015 sono cominciati gli interventi previsti nel piano qualità e ambiente sottoscritto nell'ambito del contratto di programma. Tra questi, i nuovi impianti di illuminazione ad alta efficienza delle aree tecniche di smistamento e riconsegna bagagli, con un abbattimento dei consumi diretti nell'ordine del 60% al quale si somma un ulteriore decremento legato alla gestione automatizzata.

Sul fronte risparmio idrico è stato aggiornato l'impianto di recupero e trattamento dei reflui per l'utilizzo terziario, il cui utilizzo è in fase di autorizzazione da parte degli organi competenti, e che consentirà di ottimizzare l'impiego di acqua potabile destinando all'irrigazione delle aree verdi unicamente acqua trattata e di falda.

In alcuni casi, quota parte dei suddetti lavori, prevalentemente per quanto attiene le opere non infrastrutturali di riqualificazione, costruzione ed allestimento dei nuovi punti vendita, come pure i componenti software ed hardware del parcheggio, sono stati direttamente gestiti all'interno della controllata Cortesa che gestisce in sub-concessione tutte le attività di parcheggio, retail e food&beverage.

La suddetta elencazione degli investimenti le include per una visione globale degli investimenti sullo scalo, e verranno individuate con maggiore dettaglio nella parte di relazione dedicata alla controllata Cortesa S.r.l.

Per quanto attiene ai **Beni di proprietà** invece gli interventi, pari a 602.096 Euro, hanno riguardato:

- ✓ Acquisto di n.2 Cobus per il trasporto passeggeri
- ✓ Acquisto di n. 4 trattorini elettrici per il trasporto dei bagagli da stiva
- ✓ Potenziamento dello storage per il backup dei dati aziendali su supporto informatico
- ✓ Completamento del sistema di informativa al passeggero (schermi e software per la gestione)
- ✓ Arredi nuova Sala Vip
- ✓ Sistema "videowall" per informativa al passeggero

➤ **Progettazione e sviluppo**

Sono proseguite, nel corso del 2015, le attività di modifica ed implementazione di nuovi impianti volti al contenimento dei consumi energetici e alla semplificazione delle attività di gestione e manutenzione degli stessi.

Sono state condotte contestualmente le indagini propedeutiche alle attività di progettazione, tra quali si citano le principali:

- ✓ Prolungamento pista di volo - 2° stralcio
- ✓ Riqualifica ed ampliamento dei servizi igienici dell'aerostazione area riconsegna bagagli
- ✓ Riorganizzazione sottoservizi aerostazione (piano seminterrato)
- ✓ Realizzazione di una nuova area check-in dedicata per voli Charter
- ✓ Ristrutturazione e riadattamento del Terminal T2 per soli voli in arrivo
- ✓ Adeguamento e potenziamento dell'impianto di climatizzazione molo arrivi e partenze
- ✓ Interventi di rimodulazione arrivi e partenze Extra-Schengen Gates 5-9-10
- ✓ Ampliamento Terminal Sistema intermodale dell'area aeroportuale

I correlati lavori sono in gran parte compresi nel piano quadriennale degli interventi e saranno realizzati a partire dal 2016, mentre altri interventi si sono resi necessari a seguito di nuove disposizioni in materia di *security* aeroportuale, altri ancora per via del significativo incremento dei passeggeri legato a fattori quali le crisi nord-africane e altri cambiamenti geopolitici nell'area mediterranea.

➤ **Sistemi informativi:**

Nel corso del 2015 la Società, oltre all'ordinaria attività di gestione, manutenzione di sistemi, reti ed help desk, ha seguito in particolare i seguenti progetti di sviluppo:

Potenziamento CED – terza fase: in funzione di una sempre maggiore sicurezza delle informazioni custodite dai sistemi informativi, è stato realizzato il terzo blocco di un progetto di rafforzamento e messa in sicurezza delle aree più critiche del CED. E' stato riqualificato l'ambiente fisico del CED da un punto di vista edile e impiantistico, così da migliorarne le caratteristiche di coibentazione termica, riduzione delle polveri sospese e incremento della sicurezza strutturale.

FIDS – potenziamento: in conseguenza della riqualificazione dell'area commerciale land side, è stato incrementato di 15 unità il numero dei display informativi nella galleria centrale ed è stato realizzato un

sistema “videowall” con una matrice di nove display di grande impatto visivo, che ha riscontrato anche un'ottima accoglienza da parte degli inserzionisti pubblicitari.

Nuovo sistema di tele-allertamento: è stato realizzato in collaborazione con ENAV il nuovo sistema ufficiale, certificato ENAC, per la propagazione degli allarmi scatenati dalla torre di controllo nei casi di emergenza. Il sistema ha superato positivamente tutti i test di collaudo.

Potenziamento TVCC: l'impianto di sorveglianza tramite telecamere a circuito chiuso ha subito la completa conversione su tecnologia IP che attraverso l'utilizzo della rete Internet può gestire le riprese da remoto, facilitando l'analisi, l'archiviazione e il recupero delle registrazioni in qualsiasi momento. Il sistema è stato potenziato quantitativamente in base alle esigenze derivanti dall'aumento dei flussi di traffico.

Check-In Filtri di Sicurezza: è stato introdotto un sistema di verifica tramite scanner delle carte di imbarco ai varchi di sicurezza grazie al quale si è elevato il livello di sicurezza ed si è resa disponibile un'informazione dettagliata sulle curve di occupazione degli accessi alla zona di imbarco.

Videosorveglianza Apron: grazie alla collaborazione di ENAV, che ha consentito l'installazione di tre videocamere IP sulla torre di controllo, è stato realizzato un sistema di sorveglianza sui piazzali di sosta aeromobili, grazie al quale è stato dato un valido supporto alla supervisione delle operazioni di rampa e movimentazione.

Comunicazioni e connettività: è stata potenziata in modo significativo la copertura wi-fi sul terminal aviazione generale, sia in area indoor sia sul piazzale di sosta degli aeromobili. In particolare, per quanto riguarda la copertura indoor, è stata incrementata la banda internet disponibile per i clienti con un positivo riscontro in termini di facilità di accesso e velocità di navigazione.

Servizio Quality & Regulation

Nel corso del 2015, il Servizio Quality & Regulation ha espletato il piano di verifiche previste nell'audit plan consolidando il monitoraggio della gestione della sicurezza (prevenzione infortuni), dell'ambiente e della qualità dei servizi.

➤ **Certificazioni integrate**

L'Ente Certificatore (DNV) ha effettuato, nel corso dell'esercizio, con esito favorevole la verifica di ricertificazione degli standard di Sicurezza secondo la norma Ambiente ISO14001, attestando un sistema di gestione adeguato a tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività, e la ricerca sistematica del miglioramento in modo coerente, efficace e sostenibile.

➤ **La Carta dei Servizi del 2015**

La carta dei servizi è stata redatta in conformità alle indicazioni ENAC specificate nelle nuove linee guida della Circolare GEN O6/2014. A seguito del superamento dei 2 milioni di passeggeri, l'Aeroporto di Olbia è passato dalla CLASSE 2 alla CLASSE 3, con delle modifiche in termini di tempi di misurazione (estensione periodo di somministrazione sondaggi, inoltre alcuni indicatori sono monitorati in maniera continuativa) e quantità campione.

Nel rispetto della metodologia proposta da ENAC, il grado di soddisfazione dei passeggeri, in relazione al servizio erogato, è stato misurato nel 2015 attraverso sondaggi di Customer Satisfaction effettuati in maniera continuativa per alcuni indicatori ed estendendo la misurazione nei quattro periodi dell'anno per la ricerca a campione.

- Media stagione: dal 30 aprile al 13 maggio 2015
- Alta stagione: dal 13 al 31 luglio 2015
- Media stagione: dal 15 al 30 settembre 2015
- Bassa stagione: dal 9 al 23 dicembre 2015

I passeggeri intervistati nell'aeroporto Olbia Costa Smeralda, nel corso del 2015, sono stati 1106. Sino al 2014 il minimo previsto da ENAC era 600 unità, con il passaggio in CLASSE 3 ENAC fissa in 1100 unità da distribuire nei periodi di bassa, media e alta stagione proporzionalmente all'andamento del traffico mensile nazionale e internazionale.

La carta dei servizi ed il sistema di miglioramento continuo contano il monitoraggio di oltre 58 indicatori sui servizi erogati e sulla qualità percepita in termini di soddisfazione e 16 indicatori che riguardano l'assistenza ai passeggeri disabili.

Il dato costante che emerge da tutte le analisi è l'alto livello di soddisfazione, superiore al 90%, specialmente per la pulizia la professionalità ed il comfort delle infrastrutture (oltre il 98%). Dai risultati delle interviste emerge che per oltre il 94% dei passeggeri intervistati l'Aeroporto di Olbia "Costa Smeralda" offre un servizio complessivamente migliore rispetto agli altri aeroporti, per il 97,8% dei passeggeri a ridotta mobilità il servizio dell'Aeroporto di Olbia è il migliore.

Indicatore di performance	Promessa 2015	Rilevazioni 2015	Unità di misura
Sicurezza del viaggio			
Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza a	97%	98,6%	% passeggeri soddisfatti
Regolarità del servizio			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	1%	1,4%	n. ritardi/tot voli pax in partenza
Puntualità complessiva dei voli	80%	80,6%	% dei voli puntuali sul totale voli in partenza
Bagagli disguidati complessivi	1per mille	0,9per mille	n.bagagli disguidati/1.000 passeggeri in partenza
Tempo di riconsegna del 1° bagaglio	19'	19'	tempo di riconsegna 1°bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	2'57"	tempo di attesa dal block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	96%	98,5%	% passeggeri soddisfatti
Servizi per passeggeri a ridotta mobilità			
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale	96%	100%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sull'efficacia dell'assistenza ai PRM	98%	100%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto	3'	2'	Tempo di attesa in minuti nel 90%dei casi
Percezione sullo stato e sulla funzionalità dei mezzi / attrezzature in dotazione	96%	100%	% passeggeri soddisfatti
Servizi di informazione al pubblico			
Percezione complessiva sull'efficacia e accessibilità dei punti informazione al pubblico	n/a	92,7%	indicatore non monitorato prima del 2015
Presenza del sito web di facile consultazione e aggiornato	n/a	96,3%	indicatore non monitorato prima del 2015
Aspetti relazionali e comportamentali			
Percezione sulla professionalità del personale	98%	99,0%	% passeggeri soddisfatti
Servizi di sportello e varco			
Attesa in coda al check-in	10'	11'42"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	93%	96,6%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo di sicurezza	4'	3'21"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al controllo passaporti	85%	99,0%	% passeggeri soddisfatti

I risultati delle performance di Qualità dell'aeroporto Olbia "Costa Smeralda" sono stati illustrati al Comitato utenti per la revisione delle tariffe, in quanto il Piano Qualità ed Ambiente è parte integrante dei documenti di Consultazione da presentare all'audizione pubblica con gli Utenti e sono stati oggetto di attenzione della stampa regionale, classificando l'aeroporto al top per efficienza pulizia e cortesia.

Inoltre, in adempimento alla nuova Circolare dell'Enac, trimestralmente è stato convocato il Comitato per la Regolarità e la Qualità dei servizi aeroportuali, presieduto dal Quality Manager e composto dai Post Holders Movimento, dal Post Holder Terminal, dal Responsabile dell'Handling e dai rappresentanti dei maggiori vettori; con la partecipazione dell'Enac come osservatore. Tale organo, previsto dalla Circolare ENAC GEN 06/2014, ha il compito di comunicare e discutere i risultati dei monitoraggi previsti dal cruscotto degli indicatori più significativi sullo scalo di Olbia. Questo nuovo adempimento è stato implementato ai fini del miglioramento continuo dell'operatività e della soddisfazione dei clienti.

Attività aviation (Assistenza a terra e servizi centralizzati DL 18/99, Tasse e diritti aeroportuali)

Il totale ricavi aviation si incrementa, rispetto al 2014, di 1.662.348 Euro (+7,73%).

	2015	2014	□ assoluto	□ %
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	8.624.446	8.557.499	66.947	0,78
Servizi Centralizzati (*) e PRM	2.045.238	2.202.210	-156.973	-7,13
Diritti e tasse aeroportuali	7.762.184	6.258.215	1.503.969	24,03
Diritti servizi controllo di sicurezza	4.730.714	4.482.308	248.405	5,54
Totale Ricavi Aviation	23.162.581	21.500.233	1.662.348	7,73

(*) a partire dal 09 Settembre 2015 i servizi centralizzati sono stati accorpati all'interno della tariffa di Imbarco passeggeri. Nella tabella gli stessi sono pertanto inseriti dentro la voce Diritti e tasse aeroportuali

L

l'incremento della voce diritti e tasse aeroportuali è superiore al delta traffico in quanto da correlarsi all'entrata in vigore della revisione tariffaria approvata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per il periodo 2015-2018. A partire infatti dal 9 Settembre 2015, le tariffe per i servizi regolamentati (servizio di handling, imbarco e sbarco passeggeri e merci, approdo e decollo degli aeromobili, sicurezza passeggeri e bagagli da stiva, PRM) sono state adeguate in applicazione degli schemi tariffari pubblicati dalla Autorità dei Trasporti in applicazione della Direttiva Europea sui Diritti Aeroportuali.

Il modello di costruzione delle tariffe prevede la copertura di tutti i costi operativi direttamente o indirettamente correlati alle attività regolamentate, oltre ai costi per gli investimenti. Dopo un lungo periodo di applicazione di tariffe ministeriali del tutto slegate dai costi, la definizione delle nuove tariffe restituisce la corretta correlazione tra costi sostenuti e ricavi previsti.

La applicazione della normativa include tra l'altro la progressiva introduzione nel modello di calcolo degli oneri incrementali da riconoscersi per effetto di disposizioni normative regolamentari e dei costi incrementali per nuovi investimenti. Questo dovrebbe preservare il suddetto rapporto di correlazione per tutti gli anni del periodo tariffario 2015-2018.

D'altra parte, lo stesso modello impone alla società un efficientamento della propria struttura di costi che, nonostante la crescita di traffico, rimangono ancorati al solo tasso di inflazione programmato senza prevedere alcun altro incremento, al meno dell'adeguamento a normative di recente introduzione.

Per quanto attiene i servizi di assistenza al passeggero di Aviazione Commerciale, nonostante la riduzione sia del numero di movimenti (-2,1%) che delle tonnellate servite (-0,9%) si registra un lieve incremento dei ricavi perlopiù legato alla rivisitazione dei contratti di handling con alcuni vettori e alla revisione del modello tariffario entrata in vigore a partire dal 9 Settembre 2015. Il sistema di tariffazione è stato ridefinito passando da una tariffa a tonnellata ad una tariffa a rotazione per tipo di aeromobile, sulla base del numero massimo di posti offerti in configurazione "full economy" dichiarato dal costruttore. Tale variazione avvicina il sistema di tariffazione dello scalo a quello più comunemente in uso sugli altri scali italiani.

Nel contempo si è registrata una riduzione rispetto al 2014 dei ricavi per servizi di in-flight Catering correlata alla cessazione del contratto con il principale cliente per tali servizi. Infatti, a partire da Giugno 2015 Meridiana fly ha siglato un accordo diretto con Dnata per la fornitura di tale servizio.

Dal punto di vista operativo si segnala che periodo Marzo-Ottobre si è registrato un notevole incremento dell'indice di riempimento degli aeromobili in arrivo e partenza, pari al 4,5% medio. All'incremento del numero di passeggeri in partenza ha corrisposto un incremento del numero banchi check-in e del numero bagagli da gestire per singolo volo, incremento che ha inciso negativamente sul fabbisogno in termini di numero di risorse umane.

L'aumento di risorse per la gestione di tale incrementato operativo durante il periodo di picco estivo è stato compensato da una riduzione del personale in servizio durante il periodo invernale. Sono tuttavia aumentati gli oneri del personale a tempo determinato a causa dell'obbligatorietà ad una assunzione tramite agenzia interinale. Infatti al raggiungimento, nel corso del 2014, della soglia di 2 milioni di passeggeri, l'Aeroporto Costa Smeralda è entrato a far parte degli aeroporti maggiori e in quanto tale non più autorizzato a siglare accordi sindacali di secondo livello per il superamento della soglia del 15% del personale con contratti a tempo determinato.

Al maggior costo medio del personale in somministrazione, perlopiù legato al markup da riconoscere alla società interinale, si è aggiunto un incremento del costo orario delle risorse direttamente assunte dalla società di gestione a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale Assaeroporti.

L'avvenuto cambio del livello di Aeroporto da livello 1 a livello 2 (ad orari facilitati) per la *Summer 2015* ha permesso una maggiore ottimizzazione e migliore pianificazione dei turni del personale operativo per la copertura del servizio. Pertanto, nonostante l'incremento del numero di passeggeri in partenza, risultano aumentati gli standard qualitativi dei servizi di handling offerti ai passeggeri e ai vettori e i ritardi operativi nel 2015 si sono ridotti complessivamente del -20,37%, perlopiù grazie ad un intervento nelle seguenti aree operative:

- *Aircraft and Ramp Handling* ◇ causa migliorativa: riorganizzazione della Struttura di Rampa.
- *Aircraft Equipment* ◇ causa migliorativa: acquisto nuovi mezzi di rampa e miglioramento delle procedure di manutenzione.
- *Airport and Governmental Authorities* ◇ causa migliorativa: cambio del livello di Aeroporto da livello 1 a livello 2 (ad orari facilitati).

Andando ad analizzare i dati sulle irregolarità causate dalla assistenza a terra sono evidenti i miglioramenti operativi nella gestione dei voli, corrispondenti ad una riduzione del -55% rispetto allo scorso anno dei ritardi imputabili all'organizzazione di handling (minuti complessivi di ritardo 2015 4.381 verso 9.858 nel 2014)

Nella stagione summer 2016, al fine di ridurre ulteriormente tali cause di ritardo, verranno create:

- un'area dedicata presso il terminal di ex aviazione generale per l'accettazione dei passeggeri charter e dei rispettivi bagagli, con l'intento di ridurre il carico di bagagli gestiti presso l'attuale sistema BHS, che in alcune fasce orarie è così elevato da causare il blocco di tale sistema e il conseguente ritardo nell'accettazione dei passeggeri e dei loro bagagli.
- delle aree di pre-imbarco al gate al fine di velocizzare tutte le attività di imbarco.

Così come prospettato, il suddetto passaggio ad aeroporto ad orari facilitati ha condotto ad una riduzione complessiva del -32% dei ritardi imputabili al congestionamento delle strutture aeroportuali. I minuti di ritardo legati infatti ad irregolarità causate dal Gestore aeroportuale sono passati da 10.855 del 2015 a 7.381 del 2014.

Si segnala comunque, per completezza di informazione, che anche i ritardi imputabili a responsabilità da parte delle compagnie aeree si sono ridotti nel 2015 del -6,2% passando da 71.603 a 67.128.

Attività commerciali non aviation

Le buone performance del traffico passeggeri (5,6%) hanno positivamente influenzato il trend dei ricavi non aviation (+5,31%) che ha evidenziato una crescita in linea con le aspettative ed in grado di sfruttare le opportunità commerciali che si sono presentate.

Il lavoro di espansione e ottimizzazione delle superfici di vendita, unitamente al piano investimenti e di merchandising concordato con il supporto strategico dell'aeroporto di Copenhagen nel progetto "OLB Re-Evolution" ha posto le basi per un adeguamento dell'offerta alle nuove tendenze di medio periodo della domanda.

Il premio come "Migliore Aeroporto Italiano", riconoscimento ricevuto da A.T.R.I. (Associazione Travel Retail Italia) ha confermato il buon lavoro di pianificazione e rinnovamento intrapreso in questi ultimi due anni, portando l'Aeroporto di Olbia all'attenzione nazionale.

Analizzando con maggiore dettaglio le componenti del risultato, emerge come la costante evoluzione della componente di traffico internazionale che cresce del 7,1%, con uno share del 43,7%, da un lato offre spunti interessanti di crescita alla voce di ricavi rent-a-car (anche grazie alla citata proficua rinegoziazione dei rinnovi contrattuali delle relative sub concessioni) e dall'altro penalizza la voce ricavi da sub concessione per parcheggi, calcolato come royalties sui ricavi da parcheggio della controllata Cortesa.

Da evidenziate anche, dopo gli ultimi anni di crisi generale del settore pubblicitario e la chiusura del rapporto di collaborazione con una delle aziende storiche alle quali Geasar si appoggiava per la raccolta pubblicitaria, un buon recupero (+3,73%) del trend di raccolta pubblicitaria.

	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.952.994	7.528.391	424.603	5,64
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.803.415	2.804.202	-787	-0,03
Pubblicità	1.158.487	1.116.860	41.628	3,73
Altre Attività Commerciali	101.845	103.299	-1.454	-1,41
Ricavi Commerciali non aviation	9.213.327	8.748.550	464.777	5,31

Il Piano Strategico Commerciale OLB Re-Evolution è stato impostato con l'obiettivo di sviluppare appieno il potenziale di ricavi intervenendo sia sulla ampiezza che sulla profondità di gamma dell'offerta al passeggero.

Il piano strategico partito nel 2014, ha visto nel 2015 l'attivazione delle seguenti aree:

- Estensione per ulteriori 90 mq. del walk through su concetti tipici del duty free in airside dopo i controlli di sicurezza, affidato ad un subconcessionario locale che ha consolidato i rapporti con Hienmann, uno dei maggiori player europei;
- l'area food & beverage Meet + Greet, localizzata in area arrivi e dedicata ad un segmento di domanda che ha necessità di un servizio veloce ed essenziale, gestito dalla controllata Cortesa;
- il concept bar Time in Jazz, gestito direttamente dalla controllata Cortesa e sviluppato in collaborazione con il Festival Internazionale di Musica Jazz ideato dal musicista Sardo di fama mondiale Paolo Fresu;

- il completo rifacimento dell'area Kara Food Self Service, mediante un progetto sviluppato con Costa Group il leader Italiano degli allestimenti nel F&B, affidato alla controllata Cortesa;
- l'allargamento dello spazio wine bar, con un riposizionamento del concept verso un modello che evidenziando un maggior legame con le tradizioni locali, offrisse un prodotto fresco, hand-made a base di pasta fresca che ha richiesto un conseguente re-branding con denominazione Grain & Grapes.

Sono state implementate e rafforzate nel 2015 le attività di marketing a sostegno degli operatori della galleria commerciale, in special modo attraverso il progetto Art-port nato ad Aprile 2010. A dicembre 2015, è stata inaugurata l'esposizione numero 80, certificando come Art-port rappresenti oramai un appuntamento culturale fisso con il quale - in particolare in bassa stagione - si coinvolgono passeggeri e residenti nel territorio, con un particolare occhio di riguardo ai programmi interattivi per le scuole.

E' stato inoltre rinnovato il contratto triennale con il Comune di Olbia confermando la presenza in aeroporto dell'Università di Sassari attraverso il Polo Universitario di Olbia che, attivando accanto alla laurea breve triennale il corso di Laurea Magistrale, ha rinforzato la partnership con Geasar nello sviluppo di professionalità di profilo elevato in ambito di management turistico.

Tra le criticità, va menzionata una possibile minaccia da tenere in considerazione. Infatti, la sempre fortissima stagionalità del traffico e la esasperata concentrazione nel periodo di punta, che confermano Olbia come l'aeroporto più stagionale d'Italia, hanno creato momenti di forte congestione anche sulle attività commerciali, evidenziando come a superamento della soglia di presenze fisiche in aerostazione - misurata approssimativamente in circa 8.000 passeggeri in partenza/giorno - i sub-concessionari, inclusa la controllata Cortesa, non siano in grado di sfruttare al massimo il potenziale di domanda. Tali misurazioni, condotte giornalmente e su fascia oraria in tutta la stagione estiva, hanno infatti evidenziato una non proporzionalità tra transiti e crescita dei ricavi, al raggiungimento di un certo grado di saturazione delle aree. Anche tale fenomeno, insieme alle criticità rilevate dal punto di vista operativo nel caso in cui le compagnie aeree non rispettino le fasce orarie indicate da parte dal coordinatore Assoclearance, hanno indotto la società, come già argomentato, a valutare in futuro il passaggio ad aeroporto di livello 3 (coordinamento slot).

Viceversa, sul fronte delle opportunità, in relazione ai progetti a cavallo tra 2015 e 2016, si deve menzionare un importante progetto pubblicitario in partnership con la RAS, partito alla fine dell'anno e che potrà avere interessantissimi risvolti economici nel 2016, con possibilità di estensione all'annualità 2017.

Cortesa S.r.l.

Il Piano strategico "OLB Re-Evolution" di sviluppo delle attività commerciali, è stato di grande utilità anche alla società controllata Cortesa nonostante i risultati economici siano in netta flessione rispetto all'anno passato.

Gli aspetti positivi si possono riferire al fatto che fosse necessario e improcrastinabile un adeguamento infrastrutturale e di attrezzature operative delle attività commerciali. Oltre alla considerazione che tali azioni fossero fondamentali per affrontare il prossimo triennio di crescita con strutture adeguate ai flussi attesi. Il contraltare di tale sforzo in termini di investimenti ha generato un appesantimento degli ammortamenti che non è stato possibile compensare in questa prima annualità e che rappresenta il primo dei quattro elementi chiamati a motivare il calo del Risultato Operativo.

Il secondo elemento da evidenziare nell'analisi, fa riferimento ai ricavi dalla attività di parking. Tali ricavi hanno subito una sostanziale staticità non riuscendo a beneficiare dell'incremento di traffico passeggeri, in primis. Si è infatti registrato, come argomentato un incremento in prevalenza nella componente internazionale che ha generato un effetto molto positivo nei ricavi rent-a-car. In secondo ordine, perdurano purtroppo i fenomeni di abusivismo per i quali non è stato ottenuto alcun supporto dalla Polizia Locale, e per contro continua a rafforzarsi la concorrenza di arre di parcheggio esterne al sedime, quali ad esempio l'arrivo dell'operatore Parkit che opera un servizio di navetta da/per l'aeroporto.

Un terzo elemento non trascurabile, con rilevanti effetti sul costo del venduto, deve essere ricondotto alla necessità strategica di innalzare la qualità che ha inevitabilmente prodotto una riduzione dei margini e che purtroppo non ha portato al più che proporzionale incremento di vendite atteso.

Il quarto fattore che ha pesantemente influenzato il risultato della gestione è connesso alla forte congestione delle struttura aeroportuale che, in un numero rilevante di giornate, ha superato la soglia oltre alla quale l'incremento di passeggeri non si trasforma in un proporzionale incremento di vendite, per la lunghezza delle operazioni di check-in, per le file ai filtri di sicurezza, per le file alle casse e per la congestione anche all'interno delle aree commerciali di vendita.

	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	398.687	585.563	-186.876	-31,91
Ricavi per servizi Parcheggio automatico/custodito	1.467.187	1.425.314	41.873	2,94
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	3.018.193	2.900.589	117.603	4,05
Ricavi area Food & Beverage	5.305.760	4.849.766	455.994	9,40
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comm.le	928.929	867.311	61.618	7,10
Commerciali non aviation	11.118.755	10.628.543	490.213	4,61
Altri Ricavi Non Aviation	355.660	269.767	85.893	31,84
Totale Ricavi	11.474.415	10.898.309	576.106	5,29

Il fatturato complessivo si è incrementato di 580.000 Euro circa. La crescita del fatturato si attesta su un + 5.29% complessivo che viene spinto da un + 9.4% del Food & Beverage e in misura minore dalle altre voci di provento. Una nota a se merita la rilevante contrazione della componente pubblicitaria a causa della

mancata effettuazione di eventi in area Automotive che nel 2014 avevano offerto invece ottime marginalità.

Nell'analisi delle componenti del business, emerge come i ricavi da Food & Beverage siano oramai diventati prevalenti giungendo a rappresentare il 46% del fatturato complessivo, con oltre 5,3 milioni di Euro.

Le nuove attività Food&Beverage sono:

- Meet & Greet, dedicata ad un segmento di domanda che ha necessità di un servizio veloce ed essenziale all'arrivo a destinazione (apertura: giugno 2015);
- Time in Jazz Music Bar sviluppato in collaborazione con il Festival Internazionale di Berchidda animato da Paolo Fresu (apertura: luglio 2015).

Seppure partite con lieve ritardo e comunque limitate ad una operatività solo stagionale, si sono dimostrate in grado di offrire ottime performance (+360.000 Euro circa) che ci si aspetta vengano ulteriormente migliorate nel 2016.

Discorso a parte merita il progetto di completo rifacimento dell'area di ristorazione primaria Kara Food. Il Self Service dell'aeroporto, mediante un progetto sviluppato con Costa Group, è stato rinnovato e ampliato migliorando sia il comfort della zona delle sedute che le aree operative. I lavori hanno investito purtroppo i mesi di maggio e giugno e questo ha determinato un importante calo di fatturato, che si auspica possibile recuperare completamente nel corso della stagione successiva, durante la quale si dovrebbero raccogliere i risultati di un miglioramento dell'appeal degli spazi e di qualità del prodotto ricercati con l'intervento di completa ristrutturazione. La marginalità di tale attività risente in ogni caso del fatto di dover fungere da mensa aeroportuale per tutti gli operatori e di essere l'unico punto food aperto annualmente durante tutte le 18 ore di operatività dello scalo, anche quando i flussi del periodo invernale, perlopiù concentrati su fasce orarie molto distanziate, non sono in grado di condurre ad un fatturato capace di coprire tutti i costi operativi.

Altro fatto di rilievo riguarda il cambio del sistema di gestione del parcheggio. Il vecchio sistema, ormai completamente obsoleto, con la impossibilità di essere mantenuto e riparato in quanto composto da elementi impiantistici ormai fuori mercato, è stato sostituito dopo una gara alla quale hanno partecipato diverse aziende leader del mercato. La società aggiudicataria ha curato l'installazione di moderni software e hardware e ne curerà direttamente la manutenzione programmata. Tale investimento (per un totale di 350.000 Euro circa), non direttamente correlato alla possibilità di generare ricavi aggiuntivi, ha d'altro canto appesantito notevolmente il conto economico per via degli ammortamenti aggiuntivi (circa 70.000 Euro nei prossimi 3/5 anni).

Buon recupero, infine per l'attività di in - flight catering (+7,10%) che dopo due anni di crisi per i noti fenomeni di instabilità politica in alcuni mercati primari di riferimento (in particolare Russia e Ucraina), mostra segnali di recupero.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.118.755	10.628.543	490.213	4,61
- Altri ricavi e proventi	355.660	269.767	85.893	31,84
Valore della produzione "tipica"	11.474.415	10.898.309	576.106	5,29
- Personale	-2.947.991	-2.828.861	-119.129	-4,21
- Materiali di consumo e merci	-4.010.043	-3.576.277	-433.767	-12,13
- Prestazioni, servizi e varie	-3.369.554	-3.261.861	-107.693	-3,30
<i>di cui Canoni e Servizi amm.vi vs la Controllante</i>	<i>-2.677.746</i>	<i>-2.655.659</i>	<i>-22.087</i>	<i>-0,83</i>
Costi Operativi	-10.327.588	-9.666.999	-660.590	-6,83
Margine Operativo Lordo	1.146.827	1.231.311	-84.484	-6,86
Ammortamenti e svalutazioni	-356.797	-202.822	-153.975	-75,92
Saldo proventi e oneri diversi	-130.255	-138.087	7.832	5,67
Risultato Operativo	659.775	890.401	-230.626	-25,90
Proventi - Oneri finanziari	-32.665	-72.048	39.383	54,66
UTILE LORDO	627.110	818.353	-191.242	-23,37
Proventi - Oneri straordinari	-13.659	22.754	-36.414	-160,03
UTILE ANTE IMPOSTE	613.451	841.107	-227.656	-27,07
Imposte correnti	-195.392	-238.434	43.042	18,05
Imposte anticipate e differite	-12.560	-2.413	-10.147	-420,46
UTILE NETTO	405.499	600.260	-194.761	-32,45

	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
FTE's	73,5	70,4	3,15	4,48
Passeggeri Aviazione Commerciale	2.212.726	2.095.828	116.898	5,58
Pax serviti/Risorse impiegate	30.101	29.787	314	1,05
Ricavi di vendita / Risorse impiegate	151.254	151.058	197	0,13
Ricavi di vendita (Retail + F&B/ Passeggeri)	3,76	3,70	0,06	1,73

Sul fronte dei costi, si segnala che nel complesso i costi operativi si incrementano in misura più che proporzionale ai ricavi. Questo scostamento negativo è perlopiù attribuibile alla straordinaria attività di sponsorizzazione per un evento legato all' auto-motive per circa 228.000 Euro nell'ottobre 2014, non replicabile nel corso del 2015.

L'incremento dei costi del Personale è principalmente attribuibile all'apertura delle nuove attività di Jazz Bar e Meet&Greet Bar (+102.000 Euro circa), oltre che ad un aumento di ore di lavoro straordinario necessarie a fronteggiare il picco di traffico dei mesi estivi (+31.000 Euro circa al netto di Jazz e Meet).

La voce Materiali di consumo e merci accoglie il costo per i prodotti destinati alla rivendita che registrano un incremento in quasi tutti i punti vendita (+406.000 Euro circa) che trova rispondenza nell'incremento dei ricavi delle aree food&beverage e retail (+635.000 Euro circa). Anche in tal caso il maggiori driver di questo incremento sono i costi relativi alle nuove attività di Jazz Bar e Meet&Greet Bar, che registrano un costo pari a 113.000 Euro circa a fronte di un ricavo pari a 356.000 Euro circa.

Sempre all'interno della voce materiali di consumo e merci, si riportano incrementi relativi agli acquisti di mini attrezzature per i punti vendita (+7.000 Euro circa) e alle nuove schede da sostituire a tutti i fruitori

ricorrenti del parcheggio a pagamento (+22.000 Euro circa), a seguito della sostituzione dell'impianto di gestione dello stesso.

L'incremento delle prestazioni di servizi (+107.000 Euro circa) è prevalentemente correlato a:

- costi per servizi amministrativi che Cortesa cede a Geasar. Il 2015 ha rappresentato il primo anno di costo per i punti Kara Italy e Cosas Bonas attivati nel 2014, considerato il primo anno di start-up in cui contrattualmente gli stessi non vengono addebitati;
- costi per servizi di pulizia straordinari e di presidio del Food Court;
- tasse municipali (TARSU e ASPO) e ai consumi elettrici delle nuove attività Jazz Music Bar e Meet & Greet.

Il **Margine Operativo Lordo**, pari a 1.146.827 Euro, risulta pertanto inferiore rispetto all'anno precedente di circa -84.000 Euro (-6,86%).

Come accennato inoltre, nel corso dell'anno oltre alla apertura dei nuovi punti food&beverage, anche il self service ed il wine bar in landside sono stati completamente ristrutturati, mentre l'intero sistema di gestione del parcheggio a pagamento è stato sostituito. Questi nuovi investimenti hanno prodotto nuovi ammortamenti per 159.680 Euro. Pertanto la quasi totalità del delta della voce Ammortamenti e Svalutazioni è attribuibile a tali nuovi investimenti.

Quale diretta conseguenza, il **Risultato operativo** registra una diminuzione rispetto al 2014 di Euro -230.626 (- 25,90%).

L'**Utile netto**, pari a Euro 405.499, mostra un delta negativo di -194.761 Euro, leggermente mitigato dalla dinamiche delle imposte correnti (-43.000 circa rispetto al 2015).

➤ Investimenti del 2015

L'incremento di immobilizzazione dell'anno, come esposto in tabella, è pari a 1.124.399 Euro.

Descrizione opera	Costo
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	176.975
Impianti e macchinari	179.827
Attrezzature	497.199
Mobili e macchine d'ufficio	56.298
Altre immobilizzazioni immateriali	214.100
Totale	1.124.399

La voce concessioni, licenze, marchi e diritti simili include principalmente la fornitura e posa in opera della componente software del nuovo sistema automatico di controllo accessi al parcheggio automatico per 174.975 Euro, mentre la componente hardware dello stesso sistema, per 177.667 Euro è rendicontata all'interno della voce Impianti e macchinari.

La voce Attrezzature, pari a 497.199 Euro, include invece gli arredi ed allestimenti dei 2 nuovi punti food & beverage Jazz Music Bar e Meet&Greet Bar (170.000 Euro circa) oltre alla sostituzione di tutte le

attrezzature del self-service Food Court nella zona landside, completamente rinnovato nei mesi di maggio e giugno 2015 per un totale di circa Euro 296.000.

Nella voce Altre immobilizzazioni immateriali confluiscono i costi sostenuti per migliorie su beni di terzi. Gli incrementi ammontano a circa 214.000 Euro. Si tratta in particolare delle opere infrastrutturali legate alla succitata revisione dei locali del self-service Food Court e delle nuove attività Jazz Music Bar e Meet&Greet Bar; oltre all'ampliamento del negozio Kara Sardegna airside al molo partenze, del rifacimento della pavimentazione del chiosco bar esterno alla aerostazione.

➤ **Prevedibile evoluzione della gestione della società controllata Cortesa**

I dati di programmazione del traffico al momento disponibili per l'anno 2016 evidenziano una significativa crescita dei posti offerti dalle compagnie aeree sulle destinazioni da e verso lo scalo di Olbia. La crescita di passeggeri prospettata consentirà pertanto il consolidamento dei risultati attesi dalla attivazione dei 2 nuovi punti vendita food & beverage, tardivamente attivati nel corso della stagione estiva 2015; oltre al recupero della marginalità persa dal self service Food Court a causa della interruzione dell'attività nei mesi di maggio e giugno scorso.

Oltre a tale fenomeno, può essere tenuto in considerazione che la società Geasar sta definendo un piano di interventi infrastrutturali volti a consentire una differenziata accettazione dei flussi di passeggeri, principalmente quelli dei voli charter, che tendono a svolgere le attività di accettazione in gruppo e a spostarsi presso l'aerostazione con le stesse modalità, creando momenti di congestione delle strutture, sia nelle aree operative che commerciali. A partire dalla stagione summer, si sta attivando un terminal separato all'interno del quale i passeggeri charter svolgeranno tutte le preliminari operazioni di accettazione e di consegna del bagaglio, potendo poi accedere all'area commerciale dell'aeroporto in maniera più diluita.

La suddetta rimodulazione dei flussi si prevede possa condurre ad un consolidamento dei risultati grazie alla possibilità di ampliare il coefficiente di penetrazione delle attività. Una migliore distribuzione dei passeggeri all'interno del terminal e le minori code di attesa ai check-in e ai controlli di sicurezza, accompagnato dall'ampliamento dell'offerta definito nel corso della summer 2015 e a regime per tutto il 2016, si stime possa restituire un incremento del ricavo medio a passeggero.

Eccelsa Aviation S.r.l.

➤ **Assistenza ai voli di Aviazione Generale**

Anche nel corso del 2015, il permanere di una instabile situazione politica, diplomatica ed economica sia nazionale che internazionale ha continuato a condizionare alcuni flussi turistici di altissimo profilo economico provenienti da tutta Europa e dalla Russia. Tuttavia, sebbene tale situazione di imprevedibilità e incertezza permanga, ci sono stati, quasi esclusivamente durante il picco estivo, piccoli segnali di distensione per quanto riguarda i voli domestici, che hanno condotto ad un incremento del numero dei movimenti nazionali.

A livello internazionale è stato invece registrato un sostanziale allineamento all'anno precedente, con una debolissima ripresa dei voli provenienti dall'Ucraina che si è contrapposta ad una piccola flessione dei voli originanti dall'Arabia Saudita – che negli anni precedenti rappresentavano la quota più importante ed elitaria dei voli privati in arrivo e partenza da e per l'aeroporto di Olbia. Rimane interessante invece il traffico originante dagli altri paesi del Medio Oriente, con Emirati Arabi e Qatar che rappresentano sempre una porzione importante sul totale dei flussi di traffico.

La tabella sottostante evidenzia lo scostamento su base annuale in termini di passeggeri, sostanzialmente allineati allo scorso anno con un +0,15%; movimenti in lieve crescita (+2,0%) e tonnellaggio totale (-2,1%). Le tonnellate servite si riducono, seppur lievemente, per effetto del fatto che la crescita di movimenti è avvenuta nella parte dei Jet entry-level di piccolo cabotaggio. Come conseguenza anche il tonnellaggio medio, in contrapposizione con il trend degli anni passati, risulta decrementato del -3,9%.

Traffico Aviazione Generale	2015	2014	Δ 15-14
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	20.784	20.768	0,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	272	210	29,5%
Totale Passeggeri	21.056	20.978	0,4%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	9.352	9.166	2,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	214	266	-19,5%
Totale Movimenti	9.566	9.432	1,4%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	155.485	158.750	-2,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.972	2.750	-28,3%
Totale Tonnellaggio	157.457	161.500	-2,5%
Tonnellaggio medio	16,5	17,1	-3,9%

Sul fronte economico, i ricavi totali sono diminuiti per effetto di una riduzione dei ricavi aviation. Gli stessi risultano inferiori all'anno precedente a causa della rimodulazione dell'accordo commerciale con Audi. Il contratto di partnership con il brand automobilistico, prima completamente in capo alla società Eccelsa, è stato suddiviso in 2 distinti contratti diretti fra la stessa Audi e le due società Geasar ed Eccelsa. Questa separazione, attuata al fine di una semplificazione amministrativa ha comportato da un lato una riduzione dei ricavi, d'altro canto minori costi di locazione automobili.

La lieve perdita di ricavi handling, in linea con la diminuzione delle tonnellate servite, è stata completamente compensata da maggiori ricavi extra-handling, ovvero la vendita di servizi aggiuntivi al velivolo e ai passeggeri, e dalle ottime performance sul servizio in-flight catering. Quest'ultimo incremento

(+7,14%) nettamente superiore al trend di traffico, evidenzia le peculiarità del mercato dei voli privati, che risulta fortemente influenzato oltre che dalle quantità di movimenti serviti, anche dalla tipologia degli stessi. Tale fattore restituisce ai ricavi una forte variabilità e la difficoltà nella stima dei ricavi futuri.

I ricavi per Tasse e Diritti, in forte espansione rispetto al 2014 (+23,51%), beneficiano della revisione tariffaria applicata a far data dal 9 Settembre 2015. Con l'allineamento delle tariffe ai costi effettivamente sostenuti, i ricavi sono in grado di coprire anche quei costi che negli anni passati erano rimasti privi di remunerazione, specie sul fronte della Aviazione generale che, a partire dal 2008, è stata oggetto di una forte infrastrutturazione con la realizzazione di un terminal e di aprons completamente dedicati.

	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	1.997.051	2.020.054	-23.003	-1,14
Ricavi extra-handling	1.383.985	1.362.705	21.281	1,56
Ricavi in-flight catering	1.214.720	1.133.803	80.917	7,14
Diritti e Tasse	572.654	463.662	108.992	23,51
Ricavi Aviation	5.168.411	4.980.224	188.186	3,78
Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi	679.450	955.084	-275.634	-28,86
Totale Ricavi	5.847.861	5.935.309	-87.448	-1,47

I risultati di Bilancio della società Eccelsa Aviation S.r.l. sono di seguito riportati:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.751.596	5.723.666	27.930	0,49
- Altri ricavi e proventi	96.265	211.643	-115.378	-54,52
Valore della produzione "tipica"	5.847.861	5.935.309	-87.448	-1,47
- Personale	-963.048	-950.689	-12.359	-1,30
- Materiali di consumo e merci	-13.154	-17.349	4.195	24,18
- Prestazioni, servizi e varie	-3.230.840	-3.239.973	9.132	0,28
Costi Operativi	-4.207.043	-4.208.011	968	0,02
Margine Operativo Lordo	1.640.818	1.727.297	-86.479	-5,01
Ammortamenti e svalutazioni	-144.875	-151.931	7.056	4,64
Accantonamenti per rischi e oneri	-15.360	0	-15.360	
Risultato Operativo	1.480.583	1.575.367	-94.783	-6,02
Proventi - Oneri finanziari	36.705	433	36.272	8.378,99
UTILE LORDO	1.517.288	1.575.800	-58.512	-3,71
Proventi - Oneri straordinari	-161.422	37.499	-198.920	-530,47
UTILE ANTE IMPOSTE	1.355.866	1.613.298	-257.432	-15,96
Imposte correnti	-448.378	-483.832	35.454	7,33
Imposte anticipate e differite	-4.278	-7.826	3.548	45,34
UTILE NETTO	903.210	1.121.640	-218.430	-19,47
	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
FTE's	20,5	21,2	0,77	3,62
Tonnellaggio Aviazione Generale	155.485	158.750	-3.265	-2,06

I costi operativi risultano nel complesso allineati al 2014.

Nel dettaglio, i costi del personale risultano leggermente in incremento (1,30%). Infatti, malgrado il risparmio in termini di FTE's (0,77 in meno rispetto all'anno precedente) i costi risultano negativamente influenzati, da un lato dal rinnovo del contratto collettivo nazionale, dall'altro dall'utilizzo di risorse stagionali con contratti di somministrazione. Entrambi tali fattori comportano un costo medio orario incrementato rispetto al 2014. Così, come per la controllante Geasar e come già argomentato, la società ha dovuto ricorrere all'utilizzo di tale istituto contrattuale al fine di poter superare la barriera del 15% di personale stagionale sul totale, altrimenti imposta per normativa al raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri.

Sulle prestazioni di servizi, in decremento rispetto all'anno precedente, il risparmio di costi sui canoni di locazione delle auto (132.000 Euro circa) e sui servizi commerciali (115.000 Euro circa), principalmente correlato alla rivisitazione del contratto Audi, è stato totalmente annullato dal costo di produzione dei servizi extra-handling, in particolar modo in-flight catering e hangaraggio aeromobili.

Inoltre, la società ha investito risorse per l'approntamento di uno studio sui rischi in termini di safety e security presentato ad ENAC alla fine dell'anno, per evidenziare gli impatti di una eventuale apertura indiscriminata del mercato dei servizi di assistenza a terra e supportare la istanza di una necessaria limitazione del numero di competitor con accesso alle infrastrutture di volo, già fortemente congestionate; nonostante la apertura alla competizione su altre categorie di servizi.

Il Margine Operativo Lordo pari a 1.640.818 Euro risulta in decremento rispetto all'anno precedente di circa 86.000 Euro a causa dei suddetti fenomeni.

L'Utile Lordo beneficia dei maggiori ricavi finanziari per interessi attivi su finanziamenti erogati alla controllante Geasar. Nell'ottica infatti di un minore ricorso all'indebitamento da fonti terze, le società del gruppo provvedono a definire in prima istanza contratti di finanziamento intercompany, ove tali operazioni risultino necessarie.

L'Utile Ante Imposte pari a 1.355.866 Euro risulta negativamente influenzato dalla gestione straordinaria. Nel corso del 2015 sono stati contabilizzati dei costi straordinari come conseguenza di un'errata fatturazione da parte della società Audi, relativa ad oneri di anni precedenti. Si è provveduto pertanto al totale recupero con la contabilizzazione di una sopravvenienza passiva straordinaria di circa 150.000 Euro.

➤ **Investimenti del 2015**

Gli investimenti pari a 10.328 Euro sono stati limitati a quanto essenziale per garantire l'operatività ad un adeguato livello di servizio. Tra questi l'acquisizione di alcune attrezzature per il servizio di in-flight catering, un apparato radio terra-bordo-terra per l'assistenza agli aeromobili ed il potenziamento del segnale internet Wi-Fi.

Per quanto attiene invece gli equipaggiamenti IT, è stata avviata una significativa iniziativa con la società Toshiba per l'ammmodernamento degli apparecchi elettronici utilizzati per la stampa dei quotidiani internazionali. Eccelsa, da oltre 14 anni, offre, infatti quale servizio a pagamento, la stampa di oltre 600 testate di tutto il mondo. L'attivazione di tale nuovo contratto genererà risparmi in termini di materiali di consumo, oltre ad una serie di miglioramenti prestazionali e di efficienza ambientale di tutte le macchine.

➤ **Eccelsa Aviation - Award 2015**

Anche nel 2015, per l'ottavo anno di fila, Eccelsa Aviation è stata insignita dai passeggeri che ogni anno utilizzano la struttura di Olbia dell'Award come "Best European FBO".

Un'altra pubblicazione britannica EBAN, ha classificato Eccelsa Aviation al 8° posto nella classifica dei migliori FBO in un contesto partecipato da oltre 600 strutture in Europa, Asia, Russia e Medio Oriente. In questa edizione le differenze fra i primi dodici sono risultate minime ed essere inseriti nella "Top10" rappresenta un significativo risultato. La classifica finale viene infatti stilata secondo criteri di valutazione rigorosi che considerano il livello di qualità del servizio offerto, l'affidabilità, la competenza tecnica, le infrastrutture di cui si dispone e la capacità ricettiva.

Tali risultati, se considerati all'interno di un contesto competitivo internazionale, dove è necessario confrontarsi con colossi dell'industria nel servizio agli aeromobili privati (società in grado di investire anche significative risorse economiche) possono considerarsi sinonimo di grande impegno e professionalità evidenziando i considerevoli sforzi profusi dalle società del Gruppo Geasar in termini di qualità del servizio.

➤ **Prevedibile evoluzione della gestione della società controllata Eccelsa Aviation**

Come accennato il mercato della aviazione privata è caratterizzato da una forte imprevedibilità. In ogni caso può sicuramente essere definita una correlazione fra la propensione agli spostamenti di tale profilo di passeggeri e la situazione politica internazionale e le relazioni diplomatiche conseguenti fra le diverse economie, in grado di condizionarne il corso molto di più della capacità di spesa, spesso invariata anche in situazioni di crisi economica. Potranno pertanto essere favorevoli ad una ripresa dei flussi i segnali distensivi e collaborativi nella contrapposizione politica di Europa e USA nei confronti di Russia. I flussi turistici di medio/alto e altissimo livello nelle destinazioni turistiche dell'area del Mediterraneo sono infatti fortemente condizionati dalla capacità di spesa del turista russo.

Nel contesto puramente territoriale, un altro importante elemento di stimolo nel settore turistico di alto livello sarà rappresentato dall'evoluzione dei rapporti di collaborazione e di intesa del Fondo Qatar con le istituzioni locali. Soprattutto la struttura ospedaliera del Mater Olbia, se resa pienamente funzionante, potrebbe portare flussi aggiuntivi di aviazione generale anche in bassa e media stagione.

Nel contempo, la società prevede che a seguito della liberalizzazione del mercato di assistenza a terra possa verificarsi un ridimensionamento del mercato. Lo studio condotto negli ultimi 2 esercizi e le correlate rilevazioni sulle strutture di volo hanno evidenziato quali siano le criticità legate alla apertura del mercato della aviazione generale, in considerazione della rischiosità delle operazioni in pista e piazzale durante la esasperata concentrazione di movimenti e mezzi durante il picco stagionale. Tuttavia la istanza è a tutt'oggi al vaglio delle strutture competenti di ENAC.

Nel caso in cui la società si trovasse nella condizione di cedere una quota del proprio attuale mercato a nuovi entranti, è prevedibile che il volume d'affari della stessa sia proporzionalmente ridotto. La stima della eventuale riduzione di marginalità sarà invece determinabile solo quando saranno definiti da parte di ENAC i requisiti di servizio imposti dal bando pubblico di selezione a ciascun operatore. Attualmente la marginalità delle operazioni è possibile grazie ad una parziale compensazione tra l'inverno, durante il quale il servizio viene reso in perdita e l'estate, che restituisce invece ampi margini di profitto.

Alisarda Real Estate S.r.l.

I risultati economici della società sono esposti in tabella:

	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.497.212	1.657.363	-160.151	-9,66
- Altri ricavi e proventi	100		100	
- Sopravvenienze attive non straordinarie			0	
Valore della produzione "tipica"	1.497.312	1.657.363	-160.051	-9,66
- Personale			0	
- Materiali di consumo e merci		-55	55	100,00
- Prestazioni, servizi e varie	-70.747	-84.742	13.995	16,51
- Saldo proventi e oneri diversi	-130.865	-134.379	3.514	2,61
- Sopravvenienze passive non straordinarie		-147.765	147.765	100,00
Costi Operativi	-201.612	-366.941	165.329	45,06
Margine Operativo Lordo	1.295.700	1.290.422	5.278	0,41
Ammortamenti e svalutazioni	-672.135	-672.135	0	0,00
Risultato Operativo	623.565	618.287	5.278	0,85
Proventi - Oneri finanziari	-58.171	-80.029	21.858	27,31
UTILE LORDO	565.394	538.258	27.136	5,04
Proventi - Oneri straordinari	14	3.272	-3.258	-99,57
UTILE ANTE IMPOSTE	565.408	541.530	23.878	4,41
Imposte correnti	-254.575	-270.474	15.899	6
Imposte anticipate e differite	-69	117	-186	-158,97
UTILE NETTO	310.764	271.173	39.591	14,60

I ricavi ammontano a 1.497.212 Euro e si riferiscono ai corrispettivi derivanti dall'attività di locazione alle società del Gruppo di appartenenza (ovvero il Gruppo Alisarda S.p.A. che fa capo alla capogruppo Alisarda S.p.A. già Meridiana S.p.A.) degli immobili di proprietà siti in Olbia.

Si segnala che i suddetti contratti di locazione con le società Meridiana fly S.p.A. e Meridiana Maintenance S.p.A. sono stati oggetto di rinegoziazione per i principali immobili (Centro Direzionale, Hangar 1 e 2) stante l'abbassamento dei canoni medi sul mercato, verificati alla luce delle ultime perizie disposte in occasione della cessione della partecipazione della Società. Tale modifica contrattuale spiega la riduzione del valore della produzione rispetto al 2014.

All'interno della voce Prestazioni, servizi e varie sono compresi i costi inerenti le prestazioni ricevute dalla Capogruppo Alisarda S.p.A. (relativi a riaddebiti di assicurazioni), e dalla consociata Meridiana fly S.p.A. (relativi a consulenze fiscali ed amministrative). I costi per servizi includono, inoltre, le spese sostenute per i compensi all'Amministratore Unico e al Collegio Sindacale, nonché le spese legali e le consulenze.

Gli oneri diversi di gestione sono costituiti principalmente, dall'IMU sugli immobili di proprietà (Euro 112.552), e dall'imposta di registro sugli stessi (Euro 16.157).

➤ rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile

➤ **Principali rischi cui è esposta la Società**

Il rischio di credito, nonché il correlato rischio di controparte circa il rispetto dei contratti di locazione per i prossimi esercizi, ed il rischio di liquidità risultano mitigati dal supporto storicamente assicurato a Meridiana fly e al Gruppo Alisarda dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan, per il tramite di AKFED istituzione finanziaria dal medesimo controllata. In considerazione di tale supporto, oggetto di conferma anche con riferimento all'approvazione del bilancio della compagnia aerea al 31 ottobre 2015, i crediti nei confronti di Meridiana fly e di Meridiana Maintenance S.p.A. sono considerati integralmente recuperabili e, di conseguenza, il bilancio al 31 dicembre 2015 è stato redatto sulla base del presupposto della continuità aziendale.

➤ **Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione**

Non sono da segnalare fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio.

➤ **Prevedibile evoluzione della gestione della società controllata Alisarda Real Estate S.r.l.**

Per quanto riguarda la prevedibile evoluzione della gestione la Società proseguirà la propria attività di locazione di immobili sulla base dei contratti attualmente in essere.

Risorse Umane

Nel corso dell'esercizio 2015, caratterizzato dal consolidamento del dato di traffico sopra i 2 milioni di passeggeri, il numero medio di dipendenti (Fte) del Gruppo Geasar (Geasar Spa, Eccelsa Aviation Srl e Cortesa Srl) ha evidenziato un lievissimo incremento rispetto al 2014, pari all'1% , determinato principalmente dall'ampliamento dell'offerta Food & Beverage in Airside e Landside.

E' nella controllata Cortesa Srl infatti che si registra la crescita percentuale più importante (4%), a seguito delle nuove aperture del Time in Jazz Bar e del Meet&Greet e dell'ampliamento del Kara Wine già esistente, con i quali Cortesa ha arricchito il ventaglio di offerta F&B in aerostazione.

Organico medio annuo Gruppo
(Geasar Spa, Cortesa Srl, Eccelsa Aviation Srl)
Organico Equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2015	al 31/12/2014
CTI	247,7	247,3
Dirigenti	3,4	3,0
Quadri	10,9	10,0
Impiegati	123,7	121,6
Operai	109,6	112,7
CTD	65,5	63,2
Impiegati	25,7	27,2
Operai	39,8	36,0
TOTALE	313,2	310,5

Nonostante l'ulteriore importante incremento del traffico commerciale (+5,6% rispetto al 2014), nella capogruppo l'organico è rimasto sostanzialmente invariato, grazie ad una politica di revisione dei contratti a tempo indeterminato a seguito dell'adesione volontaria alla proposta aziendale di riduzione dei mesi lavorativi e al contenimento di sostituzioni di aspettative, maternità e uscite per pensionamento.

In Eccelsa, società di handling di aviazione privata, al decremento di traffico è corrisposta una riduzione di organico, collegato principalmente dalla cessione di contratti in via definitiva delle risorse precedentemente distaccate in altre società del Gruppo.

A fronte tuttavia del contenimento dell'organico nelle attività Aviation, si è registrato un incremento di costo determinato da due importanti fenomeni:

- il primo determinato dal rinnovo contrattuale (fine 2014), con due tranches di incrementi retributivi a far data dal gennaio 2015 e successivamente a luglio 2015;
- il secondo connesso all'utilizzo massivo, per la prima volta, del contratto di somministrazione per le assunzioni a tempo determinato necessarie per fronteggiare la stagionalità.

Tale scelta, legata al superamento della soglia dei 2 milioni di passeggeri, si è resa necessaria per rispondere alle esigenze di incremento di organico attraverso l'utilizzo del bacino storico di stagionali, altrimenti estromesso dalle possibili assunzioni con CTD per via della previsione legislativa di assunzione in art. 2 D.lgs 368/2001 del 15% di contratti a termine sull'organico a tempo indeterminato e della connessa regola di successione di contratti a termine limitata a 44 mesi qualora non legata alle ipotesi di stagionalità.

Di seguito l'organico medio delle singole società del Gruppo Geasar:

GEASAR S.p.A.			ECCELSA AVIATION S.r.L.			CORTESSA S.r.L.		
Organico equivalente medio annuo			Organico equivalente medio annuo			Organico equivalente medio annuo		
Categorie	al 31/12/2015	al 31/12/2014	Categorie	al 31/12/2015	al 31/12/2014	Categorie	al 31/12/2015	al 31/12/2014
CTI	190,4	191,3	CTI	15,2	15,5	CTI	42,0	40,5
Dirigenti	3,4	3,0	Dirigenti			Dirigenti		
Quadri	9,9	9,0	Quadri			Quadri	1	1
Impiegati	100,2	98,8	Impiegati	8,4	8,4	Impiegati	15,1	14,4
Operai	76,9	80,5	Operai	6,8	7,1	Operai	26,0	25,1
CTD	28,9	27,6	CTD	5,1	5,7	CTD	31,5	29,9
Impiegati	18,1	18,6	Impiegati	2,3	2,5	Impiegati	5,2	6,1
Operai	10,8	9,0	Operai	2,8	3,2	Operai	26,2	23,8
TOTALE	219,3	218,9	TOTALE	20,3	21,2	TOTALE	73,5	70,4

➤ *Relazioni industriali*

Nel corso del 2015 le società deputate alle attività Aviation hanno definito un accordo per l'utilizzo senza limitazione percentuale del contratto di somministrazione. La scelta, condivisa da azienda e parti sindacali, si è imposta al fine di consentire l'utilizzo del bacino storico di stagionali.

In Cortessa, nelle attività Retail, si è superato il limite quantitativo legato all'intensificazione stagionale delle attività e il limite dei 36 mesi della successione di contratti a termine, attraverso l'accordo siglato dalle parti presso l'Ente bilaterale del Terziario e del Turismo, nell'attesa della definitiva applicazione dell'art. 66 bis del CCNL Terziario Distribuzione e Servizi legata ad un accordo sindacale a livello territoriale

➤ *Attività di formazione e addestramento*

Nel corso dell'esercizio 2015 il personale del Gruppo è stato coinvolto in diversi percorsi di formazione per la valorizzazione ed il mantenimento delle competenze professionali e tecniche e l'acquisizione di nuove competenze. Da segnalare che la formazione è stata finanziata attraverso l'impiego di fondi interprofessionali (Fondimpresa) per la gran parte dell'onere complessivo.

Per l'erogazione dell'addestramento, volto a mantenere le certificazioni richieste, ci si è avvalsi della struttura di Istruttori e Formatori interna che ha erogato 105 corsi destinati all'acquisizione e mantenimento di certificazioni del personale Aviation, per un impegno di 740 ore complessive di formazione e oltre 510 risorse coinvolte.

Il Gruppo si è avvalso di professionalità esterne per tutte le altre attività di formazione: i percorsi di formazione linguistica per il Top e Middle Management, corsi specifici riservati alla Manutenzione e alla formazione Primo soccorso; Assessment Center di Valutazione del Potenziale, per un totale di 208 ore e 63 risorse coinvolte.

➤ *Progetti speciali*

Nel 2015 Geasar ha proseguito il progetto educativo-culturale patrocinato da Enac denominato "Airport Educational". Il progetto, rivolto agli studenti delle scuole della Provincia Olbia-Tempio e volto a far conoscere ai ragazzi il sistema aeroportuale nell'ottica dello sviluppo di una cultura della mobilità e dello scambio e a creare sinergie fra tessuto imprenditoriale e mondo scolastico, ha coinvolto 112 Istituti, circa 2.000 alunni delle Scuole Infanzia, Primaria, Medie e Superiori, impegnati in un giornata di familiarizzazione con l'aeroporto e il trasporto aereo e di orientamento in aula per gli allievi delle Scuole superiori.

Assetto normativo in ambito aeroportuale e altri fatti di rilievo

➤ **Servizio antincendi in ambito aeroportuale: Alimentazione del Fondo di cui all'art. 1, comma 1328 Legge 27/12/2006 n° 296**

Come è noto la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 ha introdotto, a carico delle società di gestione aeroportuali, l'onere di costituzione di un fondo annuale a sostegno delle operazioni per il servizio antincendio pari a circa 30 milioni di euro su base nazionale.

Con nota del 31 luglio 2009 ENAC ha comunicato, alle società di gestione, la ripartizione definitiva del contributo al fondo antincendio dovuto dalle singole società di gestione aeroportuale. In particolare, Geasar risultava essere una delle ventiquattro società di gestione aeroportuale che, sulla base della nota ENAC succitata, era tenuta a corrispondere i maggiori importi e di conseguenza avendo un forte interesse economico ad impugnare tale provvedimento, congiuntamente ad altre società di gestione, ha avviato apposite azioni legali sia in sede amministrativa sia tributaria avverso tale richiesta.

La principale finalità dell'azione in sede giurisdizionale instaurata è stata quella di sollevare il vizio di legittimità costituzionale delle disposizioni del comma 3-bis, di cui all'articolo 4 del DL n. 185/2008, entrato in vigore il 29 gennaio 2009, che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007. Si ritiene, infatti, che l'eventuale obbligo di contribuzione al Fondo da parte dei gestori aeroportuali si sostanzierebbe in una prestazione patrimoniale imposta in violazione del principio di capacità contributiva sancito dall'articolo 53 della Costituzione, oltre che in palese violazione dei principi di eguaglianza e ragionevolezza sanciti dall'articolo 3 della Costituzione.

Dopo i positivi pronunciamenti del giudice amministrativo (TAR Lazio n. 045588/2013) e del giudice tributario (CTP Roma n. 10137/51/14), è intervenuto anche il primo pronunciamento di un giudice civile che ha integralmente accolto il giudizio instaurato da una società di gestione aeroportuale avverso il decreto ingiuntivo azionato dalle Amministrazioni competenti, ribadendo la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendio e la piena ed esclusiva giurisdizione del Giudice Tributario.

Con nuova comunicazione del 29 maggio 2015, prot. 0058853/PROT ENAC, dopo essersi astenuta negli anni 2012 e 2014 da qualsiasi comunicazione sull'argomento, è tornata a determinare l'ambito soggettivo ed oggettivo di contribuzione al Fondo Antincendi con modalità difformi da quelle previste dalla norma di riferimento e reiterando diversi errori compiuti negli anni passati, già rilevati e cassati dai diversi giudici competenti nei contenziosi in essere.

In data 28 luglio 2015 la Geasar, insieme alle altre società di gestione aeroportuale coinvolte, ha notificato alle Amministrazioni competenti il ricorso avverso la nota ENAC del 29 maggio 15 suddetta.

Si segnala inoltre, che in data 2 febbraio 2016, è stato notificato da parte dell'Avvocatura Generale dello Stato un ricorso avverso la succitata sentenza della CTP Roma n. 10137/51/14, depositata in segreteria in data 12 maggio 2014 e definitivamente passata in giudicato da oltre 13 mesi, in data 30 dicembre 2014.

In ragione di quanto sopra, entro il termine del 2 aprile 2016, la Geasar, insieme alle altre società di gestione, presenterà con apposita istanza motivata, ai sensi degli artt. 27 e 55 del DPR n.546/92, al

Presidente della Commissione Tributaria Regionale la richiesta di inammissibilità dell'impugnazione proposta dall'Avvocatura.

Si segnala che a partire dal 9 settembre 2015 la Geasar verserà regolarmente le somme previste in virtù del riconoscimento in tariffa del suddetto contributo. Per le annualità 1/1/2009 - 08/09/2015 la società ha opportunamente stanziato in bilancio l'accantonamento del rischio complessivo verso l'Erario in attesa della conclusione del ricorso intentato dal Ministero dell'Interno attualmente al primo grado di giudizio (classificato nella voce "Fondo Accantonamento Rischi da Contenzioso").

Su tale controversia la società è allineata alle eccezioni sollevate dalle altre società di gestione aeroportuale.

➤ **Decreto Legge n. 1 del 24 Gennaio 2012: recepimento Direttiva UE in materia di diritti aeroportuali**

In aderenza alla normativa in vigore la società ha attivato in data 14 maggio 2016 la consultazione con gli Utenti aeroportuali sulla proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali per il periodo tariffario 2015-2018 in conformità a quanto stabilito dai Modelli di regolazione tariffaria approvati con Delibera della Autorità dei Trasporti n. 64/2014.

E' stata sviluppata una proposta tariffaria quadriennale, in aderenza a quanto indicato nel MOD 3 per aeroporti con una soglia di traffico inferiore ai 3 Milioni, sulla base della contabilità regolatoria e dei Piani quadriennali di traffico, investimenti, qualità e ambiente approvati da ENAC in data 09 Gennaio 2015.

In data 24 giugno la società durante un'audizione pubblica con Comitato degli Utenti, in aderenza a quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE, ha illustrato la proposta di aggiornamento dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione, dando adeguata informativa rispetto a:

- durata della proposta di modifica del livello dei diritti
- elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti a fronte dei Diritti e dei corrispettivi riscossi,
- previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico
- metodologia per il calcolo dei Diritti aeroportuali
- obiettivi di qualità e della tutela ambientale
- piano quadriennale degli interventi
- oneri incrementali attesi nel periodo in applicazione di disposizioni normative.
- dinamica dei Diritti per le diverse annualità del Periodo tariffario

Durante la consultazione è stata raggiunta l'intesa sostanziale sulla proposta di aggiornamento dei Diritti e successivamente l'Autorità ha approvato in via preliminare con Delibera n. 68 del 6 Agosto 2015, ed in via definitiva con la Delibera n.98 del 26 Novembre 2015, il nuovo livello dei diritti aeroportuali.

Le nuove tariffe 2015-2018 sono state pertanto applicate a partire dal 9 settembre 2015.

Come previsto dalla normativa, il 30 Ottobre 2015, la società ha nuovamente incontrato il Comitato degli Utenti per l'aggiornamento annuale delle tariffe, sulla base degli investimenti e degli oneri incrementali dell'anno 2015.

La procedura prevede infatti che annualmente la società dia adeguata informazione alla Autorità, a Enac e agli Utenti aeroportuali dell'avanzamento degli investimenti previsti nel Piano, della effettiva implementazione degli oneri incrementali legati all'applicazione di nuove normative e rimoduli di conseguenza il corrispettivo per l'anno successivo.

A conclusione dell'iter, l'11 marzo 2016, la società ha firmato il Contratto di Programma con ENAC (l'Ente nazionale per l'aviazione civile).

Il Contratto di Programma ha una validità di 4 anni ed implica impegni specifici per il gestore, il quale finanzia lo sviluppo di nuove infrastrutture aeroportuali e l'adeguamento di quelle esistenti alla prevista crescita del traffico nel rispetto di precisi obiettivi di qualità e tutela ambientale, pena l'applicazione di specifiche penali. Tale strumento consente all'ENAC di poter svolgere il proprio ruolo di vigilanza e di controllo sull'attuazione degli investimenti.

A partire dalla data di sottoscrizione, pertanto, si attivano nei confronti di Enac, una serie di adempimenti infrannuali legati alla rendicontazione degli investimenti, del traffico, del raggiungimento degli obiettivi di qualità e ambientali e degli oneri sopravvenuti a causa della implementazione di nuovi disposti normativi in tema aeroportuale (sicurezza, servizi al passeggero, etc).

Sulla base di tale contratto la società risulta soggetta in primo luogo ad una revisione al ribasso delle tariffe previste, nel caso di mancata esecuzione degli investimenti e raggiungimento degli standard di qualità e ambiente promessi, oltretutto a penali calcolate con differente intensità a seconda della gravità dell'inadempimento.

Nel contempo lo strumento del contratto di programma consente al gestore di poter finanziare lo sviluppo aeroportuale grazie al meccanismo di copertura tariffaria degli investimenti previsti in autofinanziamento. Le opere previste infatti sono remunerate dalle tariffe sia per la quota di costo incrementale legato all'ammortamento, sia per il costo finanziario legato alla anticipazione dei flussi di cassa, grazie alla computazione all'interno delle tariffe di una remunerazione sul capitale investito. Il tasso di remunerazione deriva dalla applicazione del metodo standard basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento (WACC/CAPM), già comunemente applicato anche in altri settori dei servizi pubblici essenziali (settore energetico, concessioni autostradali).

Il suddetto meccanismo, che garantisce un copertura totale dei costi, siano essi di investimento che di esercizio, garantisce una economicità delle operazioni sul lato aviation, patto il rispetto da parte della società di una condotta rivolta a standard di servizio e qualità nei servizi erogati a compagnie aeree e passeggeri; dando alla società la possibilità effettiva di implementare lo sviluppo infrastrutturale coerente con i flussi di traffico.

Unica criticità è da riferirsi alla porzione di investimenti da realizzare con la partecipazione di fonti pubbliche. Nonostante infatti la società abbia presentato un piano di sviluppo coerente con le intese infrastrutturali pluriennali definite in accordo con la Regione Sardegna ed Enac, negli ultimi anni, a seguito della emanazione dei nuovi orientamenti comunitari in tema di Aiuti di Stato, le procedure di effettivo stanziamento dei fondi hanno subito notevoli rallentamenti.

➤ **Contribuzione allo sviluppo di nuovi collegamenti aerei**

Contributi Regionali ex L.10/2010

Con il 2013, è cessata la applicabilità della legge regionale L. 10/2010 che ha assegnato, per gli anni dal 2010 al 2013, ai 3 aeroporti sardi un contributo per lo sviluppo del traffico aereo sulla base di un piano di promozione preventivamente approvato dalla Regione Sardegna.

Secondo la menzionata L.R. n. 10/2010 della Regione Sardegna è stato stabilito un piano di finanziamento di 4 anni (2010/2013) di circa Euro 80,6 milioni per finanziarie attività di promozione e di marketing sulla Regione Sardegna stessa, per accedere al quale le società di gestione degli aeroporti sardi erano tenuti a presentare alla Regione Sardegna un piano di attività da svolgere sulle rotte di interesse strategico, inclusivo di obiettivi, frequenze, load factor e passeggeri, attività di marketing e relativi fabbisogni finanziari. Le risorse finanziarie erano state ripartite secondo un piano annuale proposto dalle società di gestione degli aeroporti ed approvato dalla Giunta regionale.

Sulla base delle attività di marketing svolte sino al 2013, Geasar ha richiesto Euro 3,9 milioni nel 2010, Euro 3 milioni nel 2011, Euro 3,1 milioni nel 2012 e Euro 3,8 milioni nel 2013, rilevando tali importi come ricavi per contributi in conto esercizio nel proprio conto economico. La Regione Sardegna ha corrisposto interamente i contributi richiesti sino al 2012.

A seguito di notificazione in data 30 novembre 2011 di tale regime definito di “compensazione degli Obblighi di Servizio Pubblico”, la Commissione Europea, con decisione del 23 Gennaio 2013, ha avviato un procedimento formale d’indagine (S.A. 33983) con riferimento alle misure di sostegno per lo sviluppo del trasporto aereo sardo di cui alla L.R. 10/2010 relative al periodo 2010-2013. Tale procedimento è diretto a verificare se i contributi erogati dalla Regione Sardegna a favore degli aeroporti sardi siano o meno compatibili con le norme sulla concorrenza previste dal Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea (TFUE) e quindi configurabili o meno con aiuti di Stato. A seguito di tale indagine, Geasar e le altre parti interessate hanno approntato quanto necessario per fornire chiarimenti adeguati alle richieste della Commissione Europea.

Nel mese di marzo 2015, l’Assessorato ai Trasporti ha comunicato alla società di non poter provvedere all’erogazione del contributo per l’anno 2013 (€ 3.795.935=) in quanto la suddetta procedura di indagine è ancora in corso. Secondo il parere dei consulenti legali della Società tale credito verso la R.A.S. è pienamente esigibile e recuperabile, pur nell’alea insita circa l’esito della controversia in corso.

Nel mese di ottobre 2015 si è tenuta in Bruxelles una riunione dei rappresentanti delle società di gestione accompagnati dall’Assessore ai trasporti della Regione Sardegna con i componenti della Direzione Generale della Concorrenza. Dal confronto è emersa da un lato l’urgenza e la necessità della definizione del procedimento anche in relazione a possibili modificazioni degli assetti azionari delle Società di Gestione di Cagliari e Alghero e dall’altro, la richiesta della Direzione Generale Concorrenza di poter disporre di ulteriori elementi per un approfondimento di alcuni profili dell’indagine in corso.

Geasar, in risposta, con il supporto dei propri legali e consulenti, ha presentato nel dicembre 2015 una relazione contenente una valutazione economica degli accordi tra Geasar e i vettori aerei e un’analisi economica-finanziaria alla luce delle misure di cui alla L.R. n. 10/2010.

E’ ragionevole presumere che la decisione della Commissione sia resa nota nel corso del 2016. Secondo il parere dei consulenti legali incaricati di assistere Geasar nella vertenza, si ritiene meramente possibile il rischio di un’eventuale restituzione dei contributi per il sostegno al trasporto aereo e, conseguentemente, non si è proceduto ad alcun accantonamento a fondo rischi nel bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2015 relativamente a tale fattispecie.

Contributi Marketing Annualità 2009

Si ricorda inoltre che, per quanto attiene il credito iscritto a Bilancio per 1.394.926 Euro e relativo al contributo marketing riconosciuto per l'annualità 2009, la gestione delle attività di promozione destinate ad ampliare i flussi turistici verso la Sardegna era stata trasferita dalla Regione Sardegna alla Agenzia Sardegna Promozione con la Delibera della Giunta Regionale n. 62/4 del 14.11.2008.

La suddetta Agenzia è stata successivamente commissariata il 14 giugno 2014 e definitivamente soppressa con la Legge Regionale n. 1 del 9 gennaio 2015 ed è stato nominato un Commissario Straordinario che non ha ancora provveduto a liquidare le somme.

In seguito al mancato pagamento del contributo, Geasar il 7 aprile 2015 ha proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato contro il provvedimento negativo di Liquidazione della somma di 1.394.926 Euro.

La Regione Sardegna, in qualità di successore (ex Legge Regionale Sarda 9/1/2015), della soppressa Agenzia Governativa Regionale Sardegna Promozione e dell'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della R.A.S., ha proposto atto di opposizione con contestuale richiesta di trasferimento del ricorso di Geasar in sede giurisdizionale. Secondo il parere dei consulenti legali della Società tale credito verso la R.A.S. è pienamente esigibile e recuperabile, pur nell'alea insita circa l'esito delle descritte controversie.

Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

In data 27 ottobre 2004, dopo 15 anni di attività, è stata sottoscritta con l'ENAC la convenzione che prevede, all'articolo 2, la concessione a Geasar S.p.A. del sedime demaniale per la gestione dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, per la durata di quaranta anni dal decreto di affidamento.

La convenzione per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, è stata resa esecutiva per effetto del successivo Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, del 23 dicembre 2004. Da tale data decorre il periodo quarantennale della concessione.

Nell'ambito delle attività di gestione dello scalo di Olbia da parte di Geasar, sono compresi:

- Servizi di Handling: assistenza a terra dei passeggeri e degli aeromobili di Linea e Charter;
- Conduzione e manutenzione delle infrastrutture di volo (pista, piazzali, etc.) e aeroportuali (aerostazione, galleria commerciale, parcheggi, uffici, etc.);
- Aviazione Generale (Eccelsa Aviation S.r.l., controllata al 100% da Geasar S.p.A.): assistenza a terra dei passeggeri e degli aeromobili privati, attraverso un terminal dedicato di recente costruzione (giugno 2009)
- Attività commerciali gestite direttamente (Cortesa S.r.l. , controllata al 100% da Geasar S.p.A.) o in subconcessione.

L'azionariato attuale di Geasar S.p.A. è così costituito:

Socio	%
Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)	79,79%
C.C.I.A.A. di Sassari	10,00%
C.C.I.A.A. di Nuoro	8,42%
Regione Sardegna	1,59%
Consorzio Costa Smeralda	0,20%
Totale	100%

➤ Analisi dei risultati reddituali

I dati economici relativi all'esercizio in esame, il cui dettaglio è rimandato alla Nota Integrativa, sono sintetizzati nelle seguenti tabelle:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2015	2014	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	32.375.908	30.248.783	2.127.125	7,03
- Altri ricavi e proventi	1.145.608	1.061.705	83.903	7,90
- Sopravvenienze attive non straordinarie	149.336	64.881	84.456	130,17
Valore della produzione "tipica"	33.670.852	31.375.368	2.295.484	7,32
- Personale	-12.236.496	-11.501.322	-735.173	-6,39
- Materiali di consumo e merci	-450.656	-420.496	-30.160	-7,17
- Prestazioni, servizi e varie	-10.380.009	-10.343.663	-36.346	-0,35
- Saldo proventi e oneri diversi	-549.766	-540.079	-9.687	-1,79
- Sopravvenienze passive non straordinarie	-56.199	-7.859	-48.340	-615,07
Costi Operativi	-23.673.126	-22.813.419	-859.707	-3,77
Margine Operativo Lordo (MOL)	9.997.726	8.561.949	1.435.777	16,77
Ammortamenti e svalutazioni	-1.492.926	-1.332.853	-160.073	-12,01
Accantonamenti per rischi e oneri	-448.704	-408.009	-40.695	-9,97
Risultato Operativo	8.056.096	6.821.087	1.235.009	18,11
Proventi - Oneri finanziari	104.371	29.525	74.846	253,51
UTILE LORDO	8.160.467	6.850.612	1.309.855	19,12
Proventi - Oneri straordinari	-63.491	98.225	-161.716	-164,64
UTILE ANTE IMPOSTE	8.096.976	6.948.837	1.148.139	16,52
Imposte correnti	-2.790.738	-2.005.624	-785.114	-39,15
Imposte anticipate e differite	-58.699	-92.432	33.733	36,50
UTILE NETTO	5.247.540	4.850.781	396.758	8,18

Nell'esercizio 2015 il valore della produzione ammonta complessivamente a 33.670.852 Euro con un incremento rispetto al 2014 di 2.295.484 Euro.

	2015	2014	□ assoluto	□ %
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	8.624.446	8.557.499	66.947	0,78
Servizi Centralizzati (*) e PRM	2.045.238	2.202.210	-156.973	-7,13
Diritti e tasse aeroportuali	7.762.184	6.258.215	1.503.969	24,03
Diritti servizi controllo di sicurezza	4.730.714	4.482.308	248.405	5,54
Totale Ricavi Aviation	23.162.581	21.500.233	1.662.348	7,73
Subconcessioni	7.952.994	7.528.391	424.603	5,64
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.803.415	2.804.202	-787	-0,03
Pubblicità	1.158.487	1.116.860	41.628	3,73
Altre Attività Commerciali	101.845	103.299	-1.454	-1,41
Ricavi Commerciali non aviation	9.213.327	8.748.550	464.777	5,31
Altri ricavi	1.145.608	1.061.705	83.903	7,90
Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi	10.358.934	9.810.255	548.679	5,59

(*) a partire dal 09 Settembre 2015 i servizi centralizzati sono stati accorpati all'interno della tariffa di imbarco passeggeri. Nella tabella gli stessi sono pertanto inseriti dentro la voce Diritti e tasse aeroportuali

Come già argomentato nella sezione dedicata, i **ricavi aviation** crescono rispetto al 2014 di 1.662.348 Euro (7,73%).

Nel dettaglio, i ricavi correlati ai servizi di Handling ed Extra Handling crescono di 96.218 (+1,11%). Malgrado la flessione in termini di movimenti (-2,1%) e tonnellaggio (-0,9%) di aviazione commerciale, i ricavi di Handling ed extra-Handling evidenziano una crescita per effetto sia di una politica di adeguamento dei contratti in essere che della revisione del modello tariffario in essere dal 9 Settembre 2015.

A partire da tale data, inoltre, la voce servizi centralizzati e PRM accoglie solo ricavi derivanti dal corrispettivo PRM, in quanto nelle nuove tariffe in essere, in un'ottica di semplificazione tariffaria, la porzione di tariffa a copertura dei servizi centralizzati è convogliata all'interno dei Diritti di imbarco passeggeri. Questo fenomeno spiega il delta negativo di 156.973 Euro.

La voce diritti e tasse aeroportuali, che include la tassa di imbarco passeggeri, i diritti di approdo e decollo degli aeromobili, di sosta e imbarco e sbarco merce, è quella che evidenzia un maggiore scostamento pari a 1.503.969 Euro. Il fenomeno è riconducibile in prima istanza alla revisione tariffaria succitata, oltre che all'incremento nel numero di passeggeri serviti.

I Diritti servizi controllo di sicurezza si incrementano di 248.405 Euro (+5,54%). Considerato che tale tariffa fu l'unica recentemente aggiornata (nel mese di Gennaio 2014), il delta registrato è interamente da correlarsi all'incremento dei passeggeri pari a +5.3%.

Il totale dei **ricavi non aviation/altri ricavi**, pari a 10.358.934 Euro, si incrementa di 548.679 Euro (+5,59%).

In particolare, i **ricavi commerciali non aviation** crescono complessivamente di 464.777 Euro (+5,31%).

Le sub concessioni si incrementano di 424.603 Euro (+5,64%). La variazione positiva è principalmente legata ai ricavi da sub concessione dei rent a car (circa +383.000 Euro), grazie ad un anno a regime del sub concessionario Noleggiare, affacciato sul mercato nel 2014, e all'ingresso di 2 nuovi sub concessionari (Interrent e Gold Car). Un importante quota di tale incremento è da correlarsi alla revisione dei contratti con gli autonoleggiatori. Negli anni passati, con l'evoluzione dei contratti definiti via web a prezzi competitivi, i gestori aeroportuali avevano assistito ad una progressiva riduzione del fatturato base sul quale venivano calcolate le royalties. Tutta la parte di servizi ancillary rimaneva esclusa da tale calcolo, in quanto aggiuntiva al contratto base. A partire da questo esercizio, è stato invece introdotto, a seguito di una contrastata negoziazione, un articolo contrattuale che fissa ad un limite percentuale minimo il fatturato sul quale procedere al calcolo delle stesse. L'ulteriore incremento deriva da maggiori ricavi da sub concessione principalmente per effetto di maggiori royalties legate al fatturato incrementale sviluppato dai sub-concessionari al crescere del traffico passeggeri.

I ricavi di Pubblicità aumentano di 42.000 Euro circa, principalmente per effetto della rimodulazione dei contratti Audi (come argomentato nella sezione dedicata alla controllata Eccelsa Aviation S.r.l.) che ha condotto a maggiori ricavi, ma anche ad un incremento dei costi per locazione auto, lasciando invariata la marginalità.

Gli **Altri Ricavi** crescono di 83.903 Euro. Tale variazione è da correlarsi in quota parte ai servizi amministrativi verso la controllata Cortesa per i punti vendita Cosas Bonas e Kara Italy, attivati nel 2014 ed esenti da applicazione per contratto nell'anno di start-up delle attività, oltre che ai nuovi ricavi verso la Regione Sardegna per la realizzazione e gestione dell'Ufficio Informazioni e Accoglienza per conto dell'Assessorato al Turismo.

Le **Sopravvenienze Attive non straordinarie** registrano un incrementano di 84.456 Euro, prevalentemente per effetto di alcune poste accantonate nel 2014 e riprese a sopravvenienza nel Bilancio 2015 (fra le quali lo storno di un accantonamento per la politica retributiva superiore rispetto a quanto effettivamente erogato).

Sul fronte dei costi, i costi operativi si incrementano di 859.707 Euro principalmente a causa dell'incremento del costo del personale che evidenzia un incremento rispetto al 2014 pari a 735.173 Euro. Come già argomentato nel paragrafo Risorse Umane i fenomeni che hanno maggiormente influito su tale scostamento sono, oltre alle usuali dinamiche salariali per anzianità di servizio e progressioni professionali, il rinnovo del Contratto Collettivo del lavoro, siglato alla fine del 2014, e l'utilizzo massivo del contratto di somministrazione per le assunzioni a tempo determinato necessarie per fronteggiare la stagionalità.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2015, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalla normale dinamica gestionale e perlopiù da correlarsi agli oneri incrementali per la gestione degli incrementati flussi di traffico.

Nel dettaglio si segnalano incrementi sui costi per un totale di 730.000 Euro circa:

- materiali di consumo relativo all'attività di manutenzione dei mezzi. Nel 2015 è stato rivisitato il sistema di manutenzione dei mezzi di rampa. La società, nell'intento di accelerare le riparazioni urgenti e limitare al minimo la indisponibilità di mezzi, ha continuato ad esternalizzare il servizio di manutenzione in capo ad un nuovo fornitore, ma facendosi carico di gestire l'approvvigionamento dei materiali (+53.000 Euro circa);
- acquisti diversi per il servizio di Presidio Medico e per il servizio Sicurezza (+20.000 Euro circa);
- mark-up sulla fornitura di lavoro temporaneo riconosciuto alla società interinale dalla quale è stato reclutato il personale stagionale in somministrazione (+ 76.000 Euro circa);
- servizio di pulizia e smaltimento rifiuti. Il servizio è stato esteso ai nuovi gruppi di toilette attivati nel 2014 e sono stati inoltre potenziati i presidi estivi al fine di garantire un adeguato standard di pulizie durante il picco (+30.000 Euro circa);
- manutenzione elettriche, prevalentemente legate al nuovo contratto di monitoraggio antincendio dei quadri elettrici, (+24.000 Euro circa);
- consulenze e certificazioni, legate principalmente allo studio di valutazione dei rischi di safety e security potenzialmente correlati alla non regolata apertura del mercato di handling e alla valutazione economica degli accordi tra la società e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010; (+105.000 Euro circa),
- utenze idriche ed energetiche (+112.000 Euro circa);
- servizi di sicurezza (+70.000 Euro circa), dovuti prevalentemente ad un maggior presidio ai varchi carrabili. In attuazione del D.L. 101/2013 convertito nella L. 1223/2013 "Affidamento Varchi al gestore aeroportuale", a partire dalla approvazione del nuovo regime tariffario, alcuni costi prima non remunerati ora troveranno copertura e pertanto la società sta progressivamente, su richiesta della Direzione ENAC locale, adeguando tutti i presidi a quelli minimi previsti dalla normativa;
- canone Sita, sistema di accettazione del passeggero. Incremento correlato alla crescita dei passeggeri gestiti (+29.000 Euro circa);
- canone di concessione aeroportuale. A seguito della revisione del modello tariffario e dell'adeguamento delle tariffe ai costi effettivamente certificati dalla società, decade la riduzione del canone alla soglia del 25%, inizialmente introdotto dalla normativa "requisiti di sistema" (Legge

248/2005) che aveva introdotto tale riduzione a seguito dell'abbattimento delle maggiorazioni notturne sui diritti di approdo e decollo. (+165.000 Euro circa)

- sopravvenienze passive non straordinarie per effetto di alcuni costi accantonati nel 2014 in misura inferiore e ripresi a sopravvenienza a Bilancio 2015 (+48.000 Euro circa);

A fronte di tali incrementi si registrano minori costi per 605.000 Euro circa che parzialmente mitigano i maggiori oneri di cui sopra:

- prodotti e servizi destinati all'in-flight Catering. Come esposto nella sezione Attività aviation, tale risparmio è da mettere in relazione alla cessazione del contratto con il principale cliente. Infatti, a partire da Giugno 2015 Meridiana fly ha siglato un accordo diretto con Dnata per la fornitura di tale servizio e pertanto ai minori ricavi per il servizio catering si correlano minori costi per circa 235.000 Euro circa;
- manutenzioni delle attrezzature e degli automezzi. Il risparmio è legato al nuovo contratto di manutenzione dei mezzi aeroportuali, assegnato a Meridiana Maintenance a partire dal mese di Dicembre 2014 (84.000 Euro circa),
- manutenzione sulle strutture di volo. Nel corso del 2014 erano stati eseguiti diversi interventi di ripristino e rifacimento delle pista, vie di rullaggio e raccordi, che durante il 2015 sono invece stati ricompresi all'interno dei lavori di riqualifica profonda delle strutture, generando tale risparmio (121.000 Euro circa);
- servizio di assistenza ai Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM) dovuto prevalentemente alla rivisitazione del contratto avvenuta ad Agosto 2015 (25.000 Euro circa);
- costi di marketing (76.000 Euro circa), correlato ad un minor supporto ai vettori per lo sviluppo di nuove rotte;
- assicurazioni. Grazie all'accesso a migliori condizioni contrattuali da parte della società broker di riferimento (66.000 Euro circa).

Il Margine Operativo Lordo, pari a **9.997.726 Euro**, si incrementa di **1.435.777 Euro circa** rispetto al 2014.

Il Risultato Operativo, pari a **8.056.096 Euro**, cresce di **1.235.009 Euro** rispetto al 2014. Il risultato recepisce l'effetto positivo derivante perlopiù dai seguenti fenomeni:

- ✓ maggiori ammortamenti sui cespiti legati allo sviluppo infrastrutturale ampiamente argomentato nella sezione dedicata agli investimenti (+160.073 Euro circa);
- ✓ maggiori accantonamenti per rischi rispetto al 2014 (+41.000 Euro circa).

L'Utile lordo, pari a **8.160.467 Euro**, è positivamente influenzato dal saldo dei proventi e oneri finanziari che ammonta a circa 104.000 Euro. Il miglioramento rispetto al 2014, pari a circa 75.000 Euro, è principalmente dovuto all'effetto congiunto di:

- ✓ riduzione degli interessi passivi e oneri bancari;
- ✓ maggiori interessi passivi sui finanziamenti vs la controllata Eccelsa;
- ✓ maggiori interessi attivi di mora sul monte crediti vs Meridiana fly in essere al 31.12.2015.

L'Utile ante imposte, è pari a **8.096.976 Euro** con un delta + 1.148.139 Euro rispetto al 2014.

Tale incremento viene quasi totalmente annullato a livello di **Utile al netto delle imposte**, pari a **5.247.540 Euro**, in incremento rispetto all'anno precedente di 396.758 Euro.

Infatti, l'art. 2 della Legge n. 12 del 23 maggio 2013 aveva introdotto, quale misura per favorire la ripresa del sistema economico regionale, una riduzione dell'aliquota IRAP per il triennio 2013-2015 dal 4,2% all'1,26%, con un notevole beneficio fiscale correlato.

Tuttavia, a seguito della introduzione della legge di Stabilità per il 2015, la base imponibile dell'IRAP è stata ridotta per il tramite dell'integrale deduzione del costo sostenuto in riferimento ai lavoratori dipendenti a tempo indeterminato. Di conseguenza la Regione Sardegna ha approvato con la Legge Regionale 9 marzo 2015 n. 5 (stralcio art. 3) una revisione della aliquota. Pertanto, a partire dal periodo di imposta 2015, l'aliquota IRAP è stata modificata in 5,12% quale risultato della somma fra la aliquota del 4,2% prevista dall'art.16 d.lgs.446/1997 per i soggetti esercenti attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori e l'addizionale percentuale massima applicabile su scala regionale dello 0,92 %.

Le imposte correlate a tale suddetta variazione normativa hanno determinato una percentuale media di imposte superiore rispetto all'anno precedente (35% anziché 30%)

➤ **Analisi Struttura Patrimoniale**

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della Situazione Patrimoniale Finanziaria al 31.12.2015 ed al 31.12.2014.

	2015	2014	Var. assoluta
A Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	133.154	75.268	57.887
Immobilizzazioni materiali	21.544.218	20.335.577	1.208.641
Immobilizzazioni finanziarie	19.788.981	3.976.084	15.812.897
Totale Immobilizzazioni	41.466.353	24.386.928	17.079.425
B Capitale di esercizio			
Rimanenze di magazzino	56.945	56.921	23
Crediti commerciali verso Clienti	20.288.069	34.282.982	-13.994.913
Altre attività	7.987.683	6.740.959	1.246.724
Debiti commerciali verso Clienti	-12.342.702	-9.027.830	-3.314.872
Fondi rischi e oneri	-2.982.236	-2.546.155	-436.081
Altre passività	-8.761.123	-11.409.500	2.648.377
Totale Capitale di esercizio	4.246.636	18.097.377	-13.850.741
C Capitale investito			
(dedotte le passività di esercizio) (A+B)	45.712.989	42.484.305	3.228.683
D Trattamento di fine rapporto	1.096.259	1.164.145	-67.886
E Capitale investito			
(dedotte le passività di esercizio e tfr) (C+D)	44.616.729	41.320.160	3.296.570
<i>coperto da:</i>			
F Capitale proprio			
Capitale sociale	12.912.000	7.749.000	5.163.000
Riserve e risultati a nuovo	23.723.794	24.036.013	-312.219
Utile dell'esercizio	5.247.540	4.850.781	396.758
G Indebitamento finanziario a medio/lungo			
	6.209.781	4.263.881	-1.945.900
H Indebitamento finanziario netto a Breve			
(Disponibilità monetarie nette)	-3.476.385	420.485	-3.896.870
Disponibilità e crediti finanziari a breve	-3.476.385	420.485	3.896.870
I Indebitamento			
(Posizione finanziaria netta) (G+H)	2.733.396	4.684.366	1.950.970
L Totale come in "E" (F+G+H)	44.616.729	41.320.160	3.296.570

Come evidenziato nel prospetto, il **capitale investito al 31.12.2015**, al netto delle passività di esercizio e del TFR, risulta di 44.616.729 Euro con un incremento, rispetto all'esercizio precedente di 3.296.570 Euro.

La variazione nella voce "**Immobilizzazioni**" è dettagliatamente illustrata nella Nota Integrativa allegata.

La variazione del "**Capitale di Esercizio**" è sostanzialmente correlata alla diminuzione dello scaduto di Meridiana Fly per cessione parziale dei crediti a seguito dell'acquisto della Società Alisarda Real Estate S.r.l.,

per il pagamento delle rate come previsto dal piano di rientro siglato a gennaio 2015 e al pagamento del corrente.

Il **Fondo per rischi e oneri** si incrementa di 436.081 Euro per:

- accantonamento prudenziale degli oneri derivanti dalla L. 296 del 27/12/2006 per il sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto (298.318 Euro);
- accantonamento per oneri derivanti da contenzioso per consumi di energia elettrica non rilevati nel periodo maggio-agosto 2015 a causa di un malfunzionamento del contatore (135.025 Euro);
- Accantonamento per consulenze legali legate all'apertura del mercato dei servizi di handling (15.360 Euro);
- adeguamento delle imposte differite (15.954 Euro);
- utilizzo del fondo per 28.576 relativi alla chiusura di alcune cause del personale.

Il **TFR** si decrementa di 67.886 Euro.

Il **Capitale Proprio** cresce di 5.247.539 Euro. Tale incremento riflette l'utile complessivo di periodo.

L'**indebitamento finanziario** (+ 1.945.900 Euro) cresce per effetto dei Mutui chirografari accesi presso il Banco di Sardegna per la realizzazione dei lavori di riqualifica della pista e per l'acquisto di due Cobus (893.789 Euro) e il finanziamento, non ancora speso, per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (1.115.993 euro).

La **posizione finanziaria netta**, pari a -2.733.396 Euro, nonostante l'acquisto della partecipata Alisarda RE Srl per oltre 14.700.000 mila euro, migliora di 1.950.970 Euro, rispetto al 2014, per l'alleggerimento delle posizioni creditorie del Gruppo Alisarda SpA.

➤ **Rendiconto finanziari e flussi**

L'attività di esercizio 2015 ha prodotto 3.896.870 Euro di liquidità.

Il flusso di cassa dell'attività operativa registra un risultato pari a 18.540.168 Euro per effetto della variazione positiva del capitale circolante netto che si aggiunge all'attività d'investimento pari a - 17.991.551 Euro, all'accensione dei mutui chirografari pari a 893.789 Euro e alla gestione finanziaria legata ai finanziamenti per la realizzazione dello spostamento di un tratto della S.S. 125, pari a 2.513.250 Euro.

Le variazioni sopra indicate sono sintetizzate nella tabella seguente.

FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:	2015	2014
Utile d' esercizio	5.247.540	4.850.781
Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:		
Ammortamenti	1.455.673	1.314.276
Variazione netta T.F.R.	-67.886	-89.759
Accantonamento fondi per rischi ed oneri	436.081	369.771
Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità	1.823.868	1.594.289
Variazioni nelle attività e passività correnti:		
Crediti verso Clienti e altri	12.740.759	-8.305.721
Rimanenze	-23	-42.692
Debiti verso Fornitori e altri	-1.271.976	2.632.862
Totale variazioni nelle attività e passività correnti	11.468.760	-5.715.551
A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa	18.540.168	729.519
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:		
Valore di realizzo cespiti alienati	0	4.221
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-3.079.474	-1.309.385
Incrementi nelle attività immateriali	-150.739	-62.711
(incremento) decremento nelle partecipazioni	-14.761.337	0
B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:	-17.991.551	-1.367.875
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:		
Assunzione di nuovi finanziamenti	3.529.250	4.714.500
Rimborso di finanziamenti	-1.232.556	-1.576.875
Dividendi distribuiti	0	0
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	1.051.560	216.976
C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:	3.348.253	3.354.601
A) + B) + C)	3.896.871	2.716.245
INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE	3.896.870	2.716.245
INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI	0	0
	3.896.870	2.716.245
CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO	-420.485	-3.136.730
CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO	3.476.385	-420.485
	3.896.870	2.716.245

Attività di direzione e coordinamento

Geasar ha in essere i seguenti contratti con la società assoggettata a comune controllo Meridiana Fly:

- ✓ marketing per le iniziative promozionali congiunte atte a sostenere il traffico sullo scalo di Olbia;
- ✓ handling ai voli della stessa compagnia;
- ✓ servizio di parcheggio a pagamento per i suoi dipendenti;
- ✓ sub-concessione di spazi operativi;
- ✓ la fornitura a Geasar dei servizi di elaborazione buste paga, pubblicità;
- ✓ la fornitura dei servizi di catering in essere sino al 30 di giugno 2015 .

Tutti i contratti stipulati con società appartenenti al Gruppo Alisarda sono regolati da condizioni di mercato.

L'attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del C.C. sulla Geasar è esercita dalla controllante Alisarda S.p.A.. Per i risultati economici di tali rapporti si rimanda alla nota integrativa.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Tra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si ricorda – come detto nel paragrafo iniziale della presente relazione "Sintesi dell'esercizio" che in data 11 marzo 2016, dopo un processo durato 11 anni, Geasar ha firmato con ENAC il Contratto di Programma, che rappresenta lo strumento di regolazione tariffaria per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Ha una validità di 4 anni ed implica impegni specifici per il gestore, il quale finanzia lo sviluppo di nuove infrastrutture aeroportuali e l'adeguamento di quelle esistenti alla prevista crescita del traffico nel rispetto di precisi obiettivi di qualità e tutela ambientale, pena l'applicazione di specifiche penali.

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da rendere la situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente diversa da quella rappresentata al 31 dicembre 2015, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

Principali rischi cui è esposta la Società

I principali fattori di rischio cui l'azienda è esposta, di seguito descritti con indicazione delle strategie e politiche di gestione seguite, sono classificati nelle seguenti categorie:

- Rischi strategici
- Rischi operativi
- Rischi finanziari
- Rischi legali e di compliance

Rischi strategici

➤ **Rischio connesso alla concentrazione dei rapporti commerciali con Meridiana fly**

La Società appartiene al Gruppo Alisarda e svolge una parte significativa della propria attività (nel 2015 pari a circa il 28% del volume d'affari) verso Meridiana fly, compagnia aerea appartenente al medesimo Gruppo. La situazione di tensione finanziaria determinatasi in capo alla compagnia aerea nei precedenti esercizi a

seguito delle negative performance economiche ha comportato già dagli esercizi precedenti una significativa esposizione per crediti commerciali verso la medesima, pari a Euro 13,2 milioni al 31 dicembre 2015, in decremento di circa 16 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio, per due aspetti: da un lato per circa 15 milioni per la cessione pro soluto alla controllante Alisarda S.p.A. di corrispondenti crediti ai sensi dell'art. 1198 c.c. quale corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in Alisarda Real Estate s.r.l., e dall'altro per il pagamento da parte di Meridiana fly delle rate previste dal piano di rientro e di alcune quote di credito correnti.

Il miglioramento della suddetta situazione creditoria, insieme al supporto storicamente sempre assicurato a Meridiana fly e al Gruppo Alisarda dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan, per il tramite di AKFED istituzione finanziaria dal medesimo controllata, consentono di considerare tale credito integralmente recuperabile, seppur su un orizzonte temporale oltre l'esercizio 2016. In tale contesto, pertanto, il bilancio al 31 dicembre 2015 è stato redatto sulla base del presupposto della continuità aziendale.

Peraltro la già consolidata attrattività delle destinazioni turistiche servite dall'Aeroporto Olbia Costa Smeralda, la programmazione ricevuta dai vettori per la summer 2016, oltre che l'elevata qualità delle infrastrutture, assicurano un ruolo di perdurante competitività strategica del medesimo, a prescindere dalla sua appartenenza al Gruppo Alisarda e del suo rischio di dipendenza dalla compagnia aerea correlata.

➤ ***Rischio connesso alle incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione***

Le attività della Società, al pari di tutti i gestori aeroportuali, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling).

➤ ***Rischio legato all'evoluzione del mercato del trasporto aereo***

I risultati economici della Società sono condizionati dall'andamento del traffico aereo che, a sua volta, è condizionato dalla congiuntura economica, dalle condizioni economico-finanziarie dei singoli vettori, dalle alleanze tra vettori e dalla concorrenza, su alcune tratte, di mezzi di trasporto alternativi via nave. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: (i) analisi di breve e lungo periodo dello scenario competitivo, (ii) monitoraggio dei trend della domanda, (iii) programma di investimenti in stretta cooperazione con gli stakeholder, (iv) diversificazione della clientela dei vettori operanti.

➤ ***Rischio di immagine e reputazionale***

Una percezione negativa o una cattiva pubblicità possono minare l'immagine pubblica delle società del Gruppo e la sua efficacia nella gestione operativa. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: (i) elevata qualità delle infrastrutture e del servizio offerto; (ii) efficiente strategia di comunicazione; (iii) dialogo continuo con gli stakeholder e sviluppo delle relazioni con il territorio.

Vengono esposti di seguito i principali fattori di rischio operativo e finanziario che possono influenzare l'andamento della Società, nonché le azioni finalizzate alla relativa mitigazione:

Rischi operativi

I fattori di rischio operativi sono strettamente collegati allo svolgimento dell'attività aeroportuale e possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

➤ **Rischi legati alla gestione della safety e della sicurezza**

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività della Società del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: safety management system, investimenti progressivi in safety e sicurezza, attività di formazione allo staff, attività di controllo e monitoraggio degli standard di sicurezza.

➤ **Rischi legati all'interruzione delle attività**

Le attività della Società del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.). A tale riguardo, gli strumenti di gestione dei rischi sono: piano e procedure di emergenza, staff altamente preparato e competente; piani assicurativi.

➤ **Rischi legati alla gestione delle risorse umane**

Il raggiungimento degli obiettivi della Società Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con sindacati, Codice Etico, procedure ex Legge 231/2001.

➤ **Rischi legati alla dipendenza da terze parti**

Le attività del gestore aeroportuale dipendono in gran parte da terzi, a esempio autorità locali, vettori, handler, ecc. Qualsiasi interruzione delle loro attività o comportamento non accettabile da parte dei terzi può danneggiare la reputazione e le attività della Società Gruppo. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: aggiornamento costante degli accordi con terzi, selezione dei partner in base a criteri economico-finanziari e di sostenibilità, adeguate attività di contract management.

Rischi finanziari

➤ **Rischio di credito**

Il rischio di credito è connesso alle attività tipiche di gestione, monitorato costantemente dalla Direzione Affari Generali e Legali con la consulenza di professionisti esterni. La Società ritiene di essere adeguatamente coperta, dal rischio di credito, grazie anche allo stanziamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base di stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti.

➤ **Rischio di liquidità**

La Società, ritiene di non essere esposta al rischio di liquidità, in quanto ha provveduto anche per il 2016 a consolidare la posizione debitoria delle linee di credito sufficienti a soddisfare le prevedibili necessità

finanziarie per i fabbisogni della gestione operativa corrente e per il fabbisogno finanziario necessario alla realizzazione degli investimenti programmati.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie, non solo di Geasar ma dell'intero Gruppo a essa facente capo.

➤ **Rischio di cambio**

Si segnala che la Geasar non è soggetta ai rischi di cambio in quanto opera in un contesto nazionale e le transazioni sono regolate in valuta nazionale.

Rischi legali e di compliance

➤ **Rischio connesso alla possibile apertura del mercato handling dello scalo di Olbia ad altri operatori**

Secondo quanto previsto dal D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18 «Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità», negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 2 milioni di passeggeri o a 50 mila tonnellate di merci è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13. A tale riguardo, ENAC, a seguito del superamento dei 2 milioni di passeggeri annui da parte del traffico dello scalo di Olbia, e di una attenta analisi sui dati di traffico dell'ultimo quinquennio, ha riscontrato che lo scalo costituisce un'eccezione sul panorama nazionale tanto per la stagionalità dei flussi di passeggeri, quanto per le infrastrutture.

In data 21 dicembre 2015, stante il consolidamento del dato di traffico per il secondo anno consecutivo oltre la soglia di 2 milioni di passeggeri, la società ha presentato ad Enac la analisi funzionale operativa per la istanza di limitazione degli operatori di assistenza a terra, limitatamente ad alcune categorie di servizi, ai sensi degli artt. 4 e 5 del d. lgs 18/99. A supporto di tale richiesta, la complessità delle operazioni in airside durante il picco stagionale e la correlata possibilità che un ingresso indiscriminato di operatori possa condurre ad una eccessiva rischiosità delle operazioni a causa della congestione degli spazi attualmente disponibili. La richiesta è stata presa in considerazione dalle strutture centrali di Enac e si rimane in attesa del parere della locale direzione aeroportuale sulla effettiva necessità di limitare il mercato.

Negli primi mesi del 2016, alcuni handlers aeroportuali hanno manifestato la volontà di operare sullo scalo e hanno richiesto alla locale direzione aeroportuale di Enac la estensione del proprio certificato di operatore di servizi di assistenza a terra, per le quali si rimane in attesa di determinazioni da parte della stessa Enac. Pertanto sulle categorie non assoggettabili a limitazione potrebbe verificarsi già da subito l'ingresso di un competitor.

Per quanto attiene invece le operazioni eventualmente soggette a limitazione, nella fattispecie

- ✓ assistenza bagagli;
- ✓ assistenza merci e posta;
- ✓ assistenza operazioni in pista;

ENAC, solo successivamente ad un provvedimento di accoglimento dell'istanza di limitazione presentata dalla società, potrà selezionare i nuovi soggetti entranti tramite gara pubblica.

Si prevede pertanto che, in considerazione dei tempi necessari per definire l'istruttoria sulla eventuale limitazione e di quelli per la preparazione del bando di gara e l'esperimento delle procedure di assegnazione, l'apertura di tali categorie sarà auspicabile solo nella seconda metà del 2016.

➤ **Rischi relativi al regime concessorio**

La Società ha in concessione la gestione dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda e provvede alla fornitura dei vari servizi aeroportuali alle compagnie aeree e ad altri soggetti privati, nonché degli altri servizi non aviation (es. food & beverage) all'interno della struttura, tramite società controllate. Alla stessa è demandata la gestione e manutenzione delle infrastrutture in concessione per 40 anni a partire dal 2004, inclusi i progetti di investimento relativi all'ampliamento aeroportuale. Il rapporto concessorio è stato istituito disciplinato dalla convezione del 27 ottobre 2004 tra Geasar e ENAC. Il termine della concessione è fissato in 40 anni e cioè fino al 2044. Sulla base di quanto previsto dalla concessione, Geasar ha l'obbligo di mettere in atto gli interventi e gli investimenti necessari per mantenere e sviluppare le aree in concessione, nell'ambito degli accordi di programma definiti, garantendo l'efficienza degli impianti e la fornitura dei servizi aeroportuali secondo regolamenti operativi. Inoltre, al termine della concessione Geasar dovrà riconsegnare i beni in originario stato d'uso, mentre dovrà rilasciare allo Stato eventuali beni immobili, impianti fissi e altre opere comunque realizzate sul suolo demaniale dell'aeroporto. La Società, con il supporto di una relazione redatta da un esperto esterno, verifica ad ogni chiusura di esercizio l'adeguatezza dello stato di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto, confermando con tale valutazione l'assenza di passività in merito a possibili obbligazioni circa il ripristino di condizioni idonee alla restituzione dei beni in concessione.

Inoltre, la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali è subordinata a complessi iter amministrativi ed autorizzativi. La mancata autorizzazione da parte delle autorità competenti di eventuali processi autorizzativi per la realizzazione di tali infrastrutture oggetto degli investimenti, nonché un insufficiente adeguamento delle tariffe aeroportuali determinato a conclusione degli iter amministrativi ed autorizzativi, potrebbero avere, anche per motivi indipendenti dalla Società, conseguenze negative sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di Geasar.

Infine, l'assegnazione degli appalti generalmente avviene mediante gare in ottemperanza della normativa di settore. Eventuali ritardi nelle procedure di gara o contestazioni da parte dei soggetti partecipanti alla gara di appalto, possono generare ritardi relativi al completamento delle suddette infrastrutture, con conseguenze negative sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di Geasar.

➤ **Rischi connessi alla qualificazione dei contributi aeroportuali quali "aiuti di stato"**

Come già anticipato, nel mese di gennaio 2013, la Commissione Europea ha avviato un procedimento formale d'indagine volto ad accertare la compatibilità delle misure di sostegno per lo sviluppo del trasporto aereo sardo - di cui alla Legge Regionale n. 10/2010 della Regione Autonoma della Sardegna relativamente al periodo 2010-2013 - con le norme sulla concorrenza previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Il rischio di soccombenza – che comporterebbe la restituzione dei contributi ricevuti e la loro derecognition dal bilancio d'esercizio – è ritenuto, sulla base del parere dei consulenti legali incaricati di assistere Geasar in tale vertenza, come meramente possibile.

Non si può escludere, tuttavia, che Geasar risulti soccombente e, conseguentemente, sia tenuta alla la restituzione dei contributi ricevuti, con significativi effetti negativi sui risultati economici e finanziari di

Geasar. Infatti, nonostante la Società abbia erogato gli importi corrispondenti ai vettori aerei esclusivamente sulla base dell'analogo stanziamento comunicato da parte della Regione Sardegna, non si esclude che una mancata erogazione in via definitiva dei suddetti contributi relativi all'anno 2013 possa comportare una sopravvenienza passiva di pari importo a carico della Società. In tale ipotesi la Società provvederebbe senz'altro ad attivare ogni rimedio utile nei confronti della Regione Sardegna.

➤ ***Rischi correlati alle tariffe relative all'utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali ed agli oneri per la sicurezza***

Le tariffe relative all'utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali, e gli oneri per la sicurezza rappresentano un costo operativo significativo per Gruppo Meridiana fly – Air Italy.

Non vi è certezza che tali voci non aumentino in futuro in Italia od altrove in funzione dell'inquinamento acustico o sulla base di ragioni ambientali o collegate ai livelli di emissioni.

L'impatto sul Gruppo dell'aumento di tali oneri, costi e tariffe, a carico del Gruppo Meridiana fly – Air Italy, è parzialmente mitigato dall'attività di gestione dell'aeroporto Costa Smeralda di Olbia, svolta attraverso Geasar e le sue controllate.

Oltre a ciò, gli oneri per la sicurezza negli aeroporti in Italia o altrove, potrebbero aumentare ulteriormente, nel caso di nuovi attacchi terroristici. Ciò comporterebbe una maggiorazione dei costi sia per il Gruppo Meridiana fly – Air Italy che per Geasar e le sue controllate. Pertanto, eventuali maggiorazioni degli oneri, delle tariffe o degli altri costi che il Gruppo non sia in grado di trasferire sul prezzo del proprio prodotto, potrebbero avere un effetto negativo sulle condizioni finanziarie del Gruppo e sui suoi utili di esercizio.

È opportuno tuttavia precisare che, lo strumento del contratto di programma garantisce alla società Geasar, per il tramite della annuale revisione tariffaria, il ristoro da tutti i sopravvenuti oneri legati a variazione normativa, specie per quanto attiene il sensibile tema della security. Lo stesso incrementato corrispettivo di sicurezza verrebbe integralmente recuperato dal passeggero dalle società Meridiana Fly e Air Italy attraverso la vendita biglietto aereo, che include tale elemento variabile.

Nonostante ciò, un esasperato aumento dei costi e delle tariffe, potrebbe comportare per Geasar una maggiore complessità nell'espletamento delle operazioni di gestione del passeggero ed una ridotta marginalità del business delle compagnie Meridiana Fly e Air Italy, che potrebbero trovarsi, al fine di non indebolire la propria posizione competitiva, ad abbassare la componente di prezzo di vendita legata ad altri servizi per recuperare l'incremento legato alle tasse aeroportuali.

➤ ***Compliance con regolamentazione in materia di rumorosità e ambiente***

La Società è tenuta al rispetto di leggi nazionali e internazionali in materia di contenimento del rumore e di tutela ambientale. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: (i) rispetto di leggi e regolamentazioni, (ii) cooperazione con le autorità di riferimento per la definizione di leggi e regolamentazione, (iii) messa in essere di attività a tutela dell'ambiente.

Evoluzione prevedibile della gestione

La società continuerà ad operare nei prossimi anni in un contesto influenzato dalle dinamiche della spiccata stagionalità e conseguente concentrazione delle operazioni, oltre che dalla probabile indisponibilità di fondi pubblici da investire per la mitigazione di tale fenomeno.

Nonostante ciò si segnalano due significativi elementi positivi. Il primo legato alla programmazione comunicata dai vettori sullo scalo per la stagione summer 2016, che stima un incremento di posti offerti sulla destinazione Olbia di circa il 18%. La forte tensione politica e i correlati disordini nell'area medio-orientale e nel nord-Africa hanno creato un incremento di domanda importante del prodotto Sardegna, con benefici anche sui trasferimenti in aereo.

Il secondo da correlarsi al fatto che per la stagione 2016, in conformità con le nuove Linee Guida pubblicate il 2 ottobre 2014 da parte del Ministero dei Trasporti italiano, la società ha costruito una politica di incentivi autofinanziati con l'obiettivo di attivare nuovi collegamenti e destagionalizzare i flussi. Tramite il sistema di incentivazione, pubblicato nel mese di Dicembre 2015, potranno pertanto essere accordati incentivi ai vettori aerei che decidono di investire sulla crescita, attraverso un piano di carattere pluriennale, con l'introduzione di nuove rotte annuali ovvero rotte con un operativo esteso rispetto all'attuale picco estivo giugno-settembre.

In tale contesto si inserisce la possibilità della apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, attualmente gestiti in regime di monopolio. In riferimento a ciò, si informa che la società ha attualmente al vaglio di ENAC la valutazione di una istanza di limitazione degli operatori di servizi di assistenza a terra, ai sensi di quanto concesso dalla normativa in vigore, limitatamente ad alcune categorie di servizi. A supporto di tale richiesta, la complessità delle operazioni in airside durante il picco stagionale e la correlata possibilità che un ingresso indiscriminato di operatori possa condurre ad una eccessiva rischiosità delle operazioni a causa della congestione degli spazi attualmente disponibili. Come accennato, la suddetta istanza è stata presa in considerazione dalle strutture centrali di Enac e si rimane in attesa del parere del locale direzione aeroportuale sulla effettiva necessità di limitare il mercato.

Nel contempo, considerato che comunque la limitazione sarebbe circoscritta alle sole operazioni in airside e alcune società di handling hanno manifestato nel frattempo la volontà di operare sullo scalo, il piano industriale redatto dalla società ha previsto per il 2017 la apertura del mercato e un proporzionale riduzione degli introiti derivanti da tale attività, sia per quanto attiene il settore di aviazione commerciale, che quello dell'aviazione generale attualmente gestito per il mezzo della controllata Eccelsa Aviation Srl.

Per contro, sul fronte delle tariffe aeroportuali, la applicazione del nuovo regime tariffario in essere da settembre 2015 garantirà, oltre alla copertura di tutti i costi operativi attuali e di quelli che verranno progressivamente introdotti dall'aggiornamento della normativa aeroportuale, la remunerazione degli investimenti autofinanziati inseriti nel Piano degli interventi approvato da ENAC.

Il volume d'affari 2016, inoltre, dovrebbe beneficiare di un incremento di fatturato da sub concessione sia derivante dal maggiore fatturato stimato delle attività di food&beverage gestite per il tramite della controllata Cortesa, che dalla crescita di terzi operatori. Nel corso del 2015 infatti è stato concluso il piano di ammodernamento ed ampliamento della offerta commerciale, ma i lavori hanno in parte interessato una porzione di mesi estivi, mentre nel 2016 tutti i nuovi spazi – anche stagionali - saranno aperti ai passeggeri per tutti i mesi di attività.

Sul fronte dei costi si segnalano invece i significativi incrementi correlati al potenziamento dei servizi di sicurezza considerata la variazione normativa che ha affidato il presidio di tutti i varchi aeroportuali, prima in parte gestita dagli Enti di Stato, in capo al gestore aeroportuale (Decreto Leg.vo 101/2013). Un ulteriore aggravio rappresenteranno i controlli di sicurezza da attivare ad hoc anche sui flussi dei passeggeri in arrivo da alcune destinazioni definite sensibili dal Ministero dell'Interno, che saranno di continuo aggiornate sulla base della situazione politica e migratoria che si verrà a definire negli stessi Paesi di provenienza, oltreché delle decisioni a livello comunitario in tema di sicurezza successive ai nuovi attacchi terroristici di Parigi e Bruxelles. Su tali costi, seppur riconosciuti in tariffa, si addiverrà come previsto dai modelli tariffari al recupero l'anno successivo alla loro manifestazione economica.

Altre notizie come da informativa ex art. 2428 del Codice Civile

Nel rispetto dell'art. 2428 del C.C. si dichiara che:

- i rapporti con la Società controllante sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;
- i rapporti con la Società controllata Cortesa Srl sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;
- i rapporti con la Società controllata Eccelsa Srl sono di natura commerciale e finanziaria, così come indicato in Nota Integrativa;
- non esistono azioni proprie o della controllante nel portafoglio della Società;
- non esistono sedi secondarie della Società;
- la società non ha effettuato operazioni in strumenti finanziari;
- la società non è significativamente esposta a rischi prezzo, credito, alla liquidità, a rischio di variazione dei flussi finanziari. Per maggiori dettagli connessi ai rischi suddetti si rimanda al commento sull'analisi della situazione finanziaria.

Informativa sulle parti correlate

Nel rispetto del Decreto Legislativo 173/08, si dichiara che le operazioni poste in essere con le parti correlate, descritte in Nota Integrativa, sono di natura commerciale e finanziaria e regolate da appositi contratti a condizioni di mercato.

Approvazione del Bilancio

Signori Azionisti,

anche quest'anno il Consiglio di Amministrazione desidera sottolineare l'impegno ed il senso di responsabilità della Direzione e di tutti i dipendenti della Società. Tale fattore ha contribuito fortemente al raggiungimento del risultato di esercizio.

Vi preghiamo di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.15 così come predisposto e di procedere con la delibera inerente la destinazione dell'utile così come stabilito dall'Assemblea dei Soci.

Geasar SpA
Il Presidente
Dott. Marco Rigotti

Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda
 Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.
 Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A.

Bilancio al 31 Dicembre 2015

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31-dic-15	31-dic-14
A) CREDITI V/ SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI:			
Totale crediti v/ soci per versamenti ancora dovuti			
B) IMMOBILIZZAZIONI:			
I Immobilizzazioni Immateriali:			
1) costi di impianto e di ampliamento		900	1.200
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicita'		43.422	20.023
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		83.087	47.304
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili		1.575	0
6) immobilizzazioni in corso e acconti			
7) altre		4.170	6.741
Totale Immobilizzazioni Immateriali		133.154	75.268
II Immobilizzazioni Materiali:			
1) terreni e fabbricati		8.655.248	8.856.140
2) impianti e macchinario		21.167	25.967
3) attrezzature industriali e commerciali		1.088.593	1.053.264
4) altri beni		410.598	146.284
5) immobilizzazioni in corso e acconti			
Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione		10.175.607	10.081.655
6) piazzali e strade		4.225.345	2.644.470
7) fabbricati		6.376.835	5.551.671
8) impianti		659.598	623.954
9) immobilizzazioni in corso e acconti		106.832	1.433.826
Totale beni gratuitamente devolvibili		11.368.611	10.253.921
Totale Immobilizzazioni Materiali		21.544.218	20.335.577
III Immobilizzazioni Finanziarie:			
	<i>Esigibili entro l'esercizio successivo</i>		
	<u>31/12/2015</u>	<u>31/12/2014</u>	
1) partecipazioni in:			
a) imprese controllate			15.911.337
d) altre imprese			7.150
2) crediti:			
d) verso altri			3.870.493
Totale Immobilizzazioni Finanziarie		19.788.981	3.976.084
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		41.466.353	24.386.928

segue Stato Patrimoniale Attivo

C) ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I Rimanenze:</i>				
1) materie prime, sussidiarie e di consumo			56.096	56.073
4) prodotti finiti e merci			844	844
5) acconti			5	5
	Totale		56.945	56.921
<i>II Crediti:</i>				
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
		<i>31/12/2015</i>	<i>31/12/2014</i>	
1) verso clienti			1.664.600	5.585.541
2) verso impresa controllate				878.811
3 bis) verso imprese consociate				13.288.987
4) verso controllanti				534.730
4 bis) verso erario per crediti tributari		6.255	6.255	132.356
4 ter) verso erario per imposte anticipate		1.202.451	1.245.196	1.202.451
5) verso altri				6.593.878
	Totale	1.208.706	2.916.051	28.216.754
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>				
1) depositi bancari e postali				3.461.968
2) assegni				
3) danaro e valori in cassa				18.452
	Totale			3.480.420
Totale attivo circolante			31.754.119	41.633.360
D) RATEI E RISCONTI:				
ratei e risconti attivi			58.998	69.289
Totale ratei e risconti			58.998	69.289
TOTALE ATTIVO			73.279.469	66.089.577

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO:				
<i>I Capitale sociale</i>			12.912.000	7.749.000
<i>III Riserva di rivalutazione L. 342/2000</i>			1.031.374	1.031.374
<i>IV Riserva legale</i>			1.580.281	1.337.742
<i>VII Altre riserve:</i>				
- Riserva straordinaria			18.560.882	19.115.640
- Riserva amm.ti anticipati			1.864.023	1.864.023
- Riserva per contributi in conto capitale			687.233	687.233
<i>IX Utile (perdita) dell'esercizio</i>			5.247.540	4.850.781
Totale patrimonio netto			41.883.334	36.635.794
B) FONDI PER RISCHI E ONERI:				
2) fondo per imposte differite			172.628	156.674
3) Altri			2.809.607	2.389.480
Totale fondi per rischi e oneri			2.982.236	2.546.155

segue Stato Patrimoniale Passivo

C) TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		1.096.259	1.164.145
D) DEBITI:			
	<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
	<u>31/12/2015</u> <u>31/12/2014</u>		
4) debiti verso banche	893.789	897.823	1.049.701
5) debiti verso altri finanziatori		1.115.993	63.881
7) debiti verso fornitori		6.786.200	5.037.507
9) debiti verso imprese controllate		4.480.692	4.517.258
10 bis) debiti verso imprese consociate		199.575	84.624
11) debiti verso controllanti		5.076.234	3.588.441
12) debiti tributari		466.055	187.066
13) debiti v/ istituti previd. e secur.sociale		391.672	345.500
14) altri debiti		7.487.248	10.488.922
Totale debiti	893.789	26.901.493	25.362.901
E) RATEI E RISCONTI			
ratei e risconti passivi		416.148	380.582
Totale ratei e risconti		416.148	380.582
TOTALE PASSIVO		73.279.469	66.089.577
CONTI D'ORDINE		31-dic-15	31-dic-14
A) GARANZIE PRESTATE:			
1) a terzi:			
a) fidejussioni		281.156	281.156
Totale garanzie prestate		281.156	281.156
B) ALTRI CONTI D'ORDINE			
- beni demaniali in concessione da Enac		75.727.749	75.727.749
Totale altri conti d'ordine		75.727.749	75.727.749
TOTALE CONTI D'ORDINE		76.008.905	76.008.905

CONTO ECONOMICO

31-dic-15

31-dic-14

A) (+) VALORE DELLA PRODUZIONE:			
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	23.665.171	21.231.922
b)	da controllanti	162.987	103.299
c)	da controllate	3.657.714	3.531.889
d)	da consociate	4.890.036	5.381.672
5)	altri ricavi e proventi		
-	altri ricavi e proventi da Controllate	437.776	304.304
-	da controllanti	773.276	746.600
-	contributi in conto esercizio	3.198	25.318
		80.694	50.364
	Totale	33.670.852	31.375.368
B) (-) COSTI DELLA PRODUZIONE:			
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-450.609	-420.776
b)	da controllanti	-70	-196
7)	per servizi		
a)	da terzi	-9.209.809	-9.332.442
c)	da controllate	-294.787	-279.409
d)	da collegate		
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-875.413	-731.812
9)	per il personale:		
a)	salari e stipendi	-8.838.325	-8.178.093
b)	oneri sociali	-2.300.350	-2.216.207
c)	trattamento di fine rapporto	-469.667	-510.290
e)	altri costi:		
e.1)	da terzi	-567.764	-535.677
e.2)	da controllanti	-60.390	-61.056
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	ammortamento delle immobilizz. immateriali	-94.153	-123.232
b)	ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-1.361.521	-1.191.045
d)	svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	-37.252	-18.576
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	23	476
13)	altri accantonamenti	-448.704	-408.009
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-605.165	-547.854
b)	da controllanti	-800	-85
	Totale	-25.614.756	-24.554.281
(A - B) DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE		8.056.096	6.821.087

<i>segue Conto Economico</i>		31-dic-15	31-dic-14
C)	PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
	- verso terzi	401.695	340.969
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-299.159	-311.445
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Totale	102.536	29.525
E)	PROVENTI E (ONERI) STRAORDINARI		
20)	<i>(+) proventi straordinari:</i>		
a)	sopravvenienze attive straordinarie	59.231	160.982
21)	<i>(-) oneri straordinari:</i>		
b)	minusvalenze da alienazioni immobilizzazioni		
c)	sopravvenienze passive straordinarie	-120.887	-62.757
	Totale delle partite straordinarie	-61.656	98.225
	Risultato prima delle imposte	8.096.976	6.948.837
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti	-2.790.738	-2.005.624
b)	anticipate	-42.745	1.112
c)	differite	-15.954	-93.543
	Totale imposte sul reddito	-2.849.437	-2.098.056
23)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	5.247.540	4.850.781

Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda
 Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.
 Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2015

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Il Bilancio, costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, corredato dalla Relazione sulla gestione, è stato redatto secondo gli schemi e le norme del Codice Civile, interpretate ed integrate dai Principi contabili statuiti dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti contabili, così come modificati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) e dai documenti emessi direttamente dall'OIC.

Il bilancio è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, tenuto altresì conto di quanto indicato in relazione sulla gestione, con riferimento al rischio connesso alla concentrazione dei rapporti commerciali con MeridianaFly.

Il bilancio d'esercizio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico (preparati in conformità agli schemi rispettivamente di cui agli artt. 2424, 2424 bis c.c., e di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) e dalla presente nota integrativa.

La nota integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c., da altre disposizioni del codice civile in materia di bilancio e da altre leggi precedenti. Inoltre, in essa sono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione la più trasparente e completa, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

Infine, a completamento dello stato patrimoniale e del conto economico è stato predisposto il rendiconto finanziario, che espone le variazioni delle disponibilità liquide intervenute nel corso dell'esercizio.

Ai sensi dell'art. 2423, 5° comma, c.c., lo Stato Patrimoniale, il Conto economico e la Nota Integrativa sono redatti all'unità di euro. Conformemente a quanto disposto dall'Art. 2423 ter del Codice Civile la società ha provveduto ad effettuare alcune rettifiche rispetto al precedente esercizio al fine della comparabilità dei dati di bilancio. Nella Nota integrativa sono omesse le descrizioni degli importi con saldo a zero che comunque non hanno registrato movimentazione nel corso dell'anno. Nei prospetti di bilancio sono riportati i valori delle voci dell'esercizio precedente, eventualmente riclassificate, ove necessario per una corretta comparazione secondo l'art. 2423 ter del c.c..

Con riferimento alla natura dell'attività dell'impresa, alle attività di ricerca e sviluppo, al numero e valore nominale delle azioni, sia delle azioni proprie e sia delle azioni o quote di società controllanti possedute o acquisite o alienate durante l'esercizio della società, anche per il tramite di interposta persona o società fiduciaria, ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, ai rapporti con imprese controllate, controllanti e sottoposte al controllo di quest'ultima, ai rapporti con entità correlate e ai settori di attività nei quali l'impresa opera, all'evoluzione prevedibile della gestione, agli obiettivi ed alle politiche della società in materia di gestione del rischio finanziario ed all'eventuale utilizzo di strumenti finanziari e, in particolare, all'esposizione creditizia verso la consociata Meridiana Fly, nonché all'avvio da parte della Commissione Europea di un procedimento formale di indagine, con riferimento alle misure di sostegno per lo sviluppo del traffico aereo sardo di cui alla L.R. 10/2010 relative al periodo 2010-2013, si rinvia anche al contenuto della Relazione sulla gestione.

Ricorrendo i presupposti di cui all'art.5.3 dell'OIC 17, la società pur detenendo partecipazioni di controllo si è avvalsa della facoltà di non predisporre il Bilancio Consolidato in quanto controllata da Alisarda SpA con sede in Olbia, che provvede alla predisposizione del Bilancio Consolidato di Gruppo in base agli IFRS, pubblicato nei modi e nei tempi previsti dalla normativa vigente.

Criteri di valutazione

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

Si ricorda che i principi contabili sono stati adeguati con le modifiche, integrazioni, e novità introdotte nell'ambito del progetto di aggiornamento dei Progetti Contabili Nazionali 2014, approvati e pubblicati in via definitiva dall'OIC in data 5 agosto 2014 (con l'eccezione dell'OIC 24, approvato il 28 gennaio 2015).

I più significativi criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 in osservanza dell'art. 2426 c.c. e dei citati principi contabili sono i seguenti:

Rivalutazione ex Legge n. 342 del 21/11/2000

Alla data del 31 dicembre 2000, come consentito dagli articoli dal 10 al 16 della Legge 342/2000 (Collegato alla Finanziaria per il 2000), la Società si avvale della facoltà di rivalutare talune categorie omogenee di beni risultanti dal bilancio al 31/12/1999.

La rivalutazione in parola, in deroga all'art. 2426 del C.C. (all'epoca vigente), comportò l'iscrizione di maggiori valori, comunque non eccedenti quelli attribuibili ai beni con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva, all'effettiva possibilità di economica utilizzazione nell'impresa, nonché ai valori di mercato alla data della rivalutazione.

Come consentito dalla normativa di riferimento e dalle istruzioni ministeriali, la Società scelse di contabilizzare tali maggiori valori come segue:

- unicamente nei conti dell'attivo, e non anche nei corrispondenti fondi ammortamento, relativamente ai soli beni già completamente ammortizzati;
- rivalutando i conti dell'attivo e contestualmente anche i relativi fondi ammortamento per i restanti beni (in modo che il valore netto contabile dopo la rivalutazione coincidesse con il precedente valore netto aumentato della rivalutazione stessa).

Il saldo attivo di rivalutazione fu iscritto in apposita "Riserva di rivalutazione ex L. 342/2000". L'imposta sostitutiva del 19% dovuta sull'importo della rivalutazione, interamente versata, fu contabilizzata a decremento della medesima "Riserva di rivalutazione". La citata riserva, la cui consistenza risulta invariata a partire dalla data del 31/12/2006, potrà essere ridotta unicamente con l'osservanza delle procedure previste dai commi 2 e 3 dell'art. 2445 del C.C..

In caso di utilizzo della riserva per copertura di perdite, non si potrà far luogo a distribuzione di utili fino a quando la riserva non sarà stata reintegrata o ridotta in misura corrispondente.

I principi ed i criteri di valutazione più significativi sono i seguenti:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, inclusivo degli oneri accessori e dei costi direttamente imputabili al prodotto, ivi inclusi gli oneri finanziari, ed ammortizzate sistematicamente in ogni esercizio a quote costanti. Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte con il consenso del Collegio Sindacale nei casi previsti dalla legge.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sulla base di un periodo ritenuto congruo a ripartire il costo per la prevista utilità futura come di seguito riportato:

- Costi di impianto ed ampliamento 5 anni;
- Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno (software) 3 anni;
- Oneri pluriennali vari 5 anni.

Il valore residuo delle immobilizzazioni immateriali viene svalutato in caso di perdite durevoli di valore e ripristinato qualora vengano meno i presupposti delle rettifiche effettuate, al netto degli ammortamenti applicabili.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, comprensivi degli oneri accessori, e sono espone nei prospetti di bilancio al netto dei rispettivi ammortamenti accumulati.

Gli investimenti effettuati utilizzando contributi pubblici in conto capitale sono iscritti al netto dei contributi stessi.

I contributi vengono registrati nel momento in cui esiste una ragionevole certezza che le condizioni previste per il loro riconoscimento siano soddisfatte e che gli stessi saranno erogati, di norma coincidente con l'adozione dei provvedimenti ufficiali e definitivi di concessione.

Gli ammortamenti vengono determinati per quote costanti applicando al costo storico le aliquote calcolate considerando la residua possibilità di utilizzazione dei beni (vita utile).

Le spese di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuite al cespite a cui si riferiscono e sono ammortizzate in funzione della residua possibilità di utilizzazione del cespite stesso, mentre le spese di manutenzione ordinaria sono interamente imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Nella tabella che segue vengono riepilogate le vite utili applicate:

Classificazione di dettaglio in bilancio	Vite utili
Piste e piazzali	40 anni
Piste e piazzali di proprietà	100 anni
Terreni (non ancora entrati a far parte del ciclo produttivo)	
Aerostazioni	25 anni
Parcheggi	25 anni
Strade e marciapiedi	25 anni
Aree a verde	25 anni
Altri fabbricati	25 anni
Costruzioni leggere (baracche, tettoie, cartellonistica e insegne)	10 anni
Impianti e mezzi di carico, scarico, sollevamento e trasporto (a terra)	10 anni
Allarme, ripresa fotografica, cinematografica e televisiva	3,33 anni
Radiofonici di diffusione, comunicazione al pubblico e controllo accessi	4 anni
Trattamento e depurazione acque	6,66 anni
Impianti igienici	8,33 anni
Cucine, frigoriferi, lavastoviglie	6,66 anni
Ascensori	8,33 anni
Impianti e macchinari generici (apparecchiature a raggi x per controllo bagagli)	6,66 anni
Impianti e macchinari generici (mezzi di rampa ante 2005)	10 anni
Impianti citofonici	8,33 anni
Impianti di illuminazione	12,5 anni
Impianti condizionamento (caldo e freddo)	6,66 anni
Apparecchi di segnalazione in genere	3,17 anni
Segnaletica di pista	3,17 anni
Attrezzature e utensili (sistema di allontanamento volatili)	3,17 anni
Attrezzature e utensili (carrelli portabagagli, stazioni radio e ricetrasmittitori)	6,66 anni
Attrezzature e utensili (attrezzatura varia e minuta per cucina e servizi igienici)	4 anni
Mobili e arredi	8,33 anni
Sistemi telefonici elettronici	4 anni
Computers e macchine ordinarie d'ufficio	5 anni
Stigliatura	10 anni
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno, ecc.)	5 anni
Autovetture	4 anni

Il valore residuo delle immobilizzazioni materiali viene svalutato in caso di perdite durevoli di valore e ripristinato qualora vengano meno i presupposti delle rettifiche effettuate, al netto degli ammortamenti applicabili; se in esercizi successivi vengono meno i motivi che avevano giustificato la svalutazione, viene ripristinato il valore originario, nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto ove la rettifica di valore non avesse mai avuto luogo, eccezion fatta per la voce avviamento ed "Oneri pluriennali" di cui al numero 5 dell'art. 2426 del c.c.

Nell'esercizio in cui il cespite viene acquisito, l'ammortamento viene ridotto del 50% al fine di rifletterne il minor utilizzo, qualora la quota di ammortamento così ottenuta non si discosti significativamente da quella calcolata a partire dal momento in cui il cespite è disponibile per l'uso.

Conseguentemente, a partire dall'esercizio 2005 il complesso dei beni ricompresi nel sedime aeroportuale, sulla base di quanto disposto dall'art. 10, comma 3, dell'Atto di concessione, sono come di seguito ripartiti:

a) beni di proprietà Geasar senza obbligo di gratuita devoluzione al termine della concessione:

si tratta principalmente di terreni, beni mobili ed attrezzature iscritti tra le immobilizzazioni materiali ed assoggettati a processo di ammortamento del costo con la sola eccezione dei terreni;

b) beni di proprietà Geasar con obbligo di gratuita devoluzione al termine della concessione (c.d. "beni gratuitamente devolvibili" - ex art. 9, comma 4, dell'Atto di concessione):

si tratta di immobili ed impianti iscritti alla voce immobilizzazioni materiali e ammortizzati nel minor arco temporale tra il periodo di vita utile economico/tecnica ed il periodo di durata residua della concessione;

c) beni di proprietà demaniale concessi in uso alla Geasar fino al termine della concessione (c.d. "beni in concessione" - ex art. 9, comma 1 dell'Atto di concessione) iscritti nei "Conti d'ordine" a titolo di beni di terzi in uso alla Geasar.

Le immobilizzazioni materiali nel momento in cui sono destinate all'alienazione sono riclassificate nell'attivo circolante e quindi valutate al minore tra il valore netto contabile e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni, iscritte nelle immobilizzazioni sono valutate, al costo o al valore di conferimento, diminuita in caso di perdite durevoli di valore. Nel caso in cui vengono meno i motivi della svalutazione il valore della partecipazione è ripristinato nei limiti della svalutazione effettuata e la rettifica è imputata al conto economico come rivalutazione. Il valore di carico della partecipazione, quando viene rilevata l'esistenza di una perdita durevole di valore, viene ridotto al suo minor valore recuperabile, che è determinato in base ai benefici futuri che si prevede affluiranno all'economia della partecipante.

I crediti iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie si riferiscono a depositi cauzionali e a disponibilità liquide vincolate per specifiche finalità e sono valutati in base al valore nominale ritenuto rappresentativo del valore di rimborso.

RIMANENZE

Le rimanenze sono valutate al minor valore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed il valore di presunto realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Il costo di acquisto è determinato secondo il criterio del costo medio ponderato.

BENI IN LEASING

Le operazioni di locazioni finanziarie sono rappresentate in bilancio contabilizzando in conto economico i canoni corrisposti secondo il principio di competenza (cosiddetto metodo patrimoniale). Nella nota integrativa sono fornite le informazioni complementari previste dalla normativa di riferimento relative alle rappresentazioni dei contratti di locazione finanziaria secondo il metodo finanziario.

CREDITI

I crediti sono iscritti secondo il presumibile valore di realizzazione. A tal fine, il valore nominale dei crediti è rettificato, ove necessario, da un apposito fondo svalutazione, esposto a diretta diminuzione del valore nominale dei crediti stessi, al fine di adeguarli al loro presumibile valore di realizzo. Nella stima del fondo svalutazione crediti sono comprese le previsioni di perdita sia per situazioni di rischio di credito già manifestatesi oppure ritenute probabili sia quelle per altre inesigibilità già manifestatesi oppure non ancora manifestatesi ma ritenute probabili

DISPONIBILITA' LIQUIDE

I depositi bancari ed i valori in cassa sono iscritti in bilancio al loro valore nominale.

RATEI E RISCONTI

I ratei attivi e passivi costituiscono la contropartita di porzioni di ricavi e costi relativi ad almeno due esercizi per i quali alla data di bilancio non si sono ancora verificate le corrispondenti variazioni numerarie e sono iscritti in bilancio secondo la loro competenza economica e temporale in rispetto del generale principio di correlazione dei costi e dei ricavi.

I risconti attivi e passivi rappresentano rispettivamente la porzione di costi e di ricavi relativi ad almeno due esercizi non imputabili per ragioni di competenza temporale al risultato economico dell'esercizio in cui si è verificata la corrispondente variazione numeraria.

FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati per coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella nota di commento dei fondi, senza procedere allo stanziamento di un fondo rischi ed oneri.

Sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, e sulla base di elementi oggettivi e di una perizia di supporto, la società non ravvisa la necessità di effettuare alcun accantonamento a "Fondo spese di ripristino B.G.D. e beni in concessione al termine della concessione", anche alla luce della circostanza che gli attuali piani di manutenzione e sostituzione dei predetti beni possono far escludere la necessità di sostenere oneri di importo materiale all'atto della restituzione dei medesimi beni in normale stato d'uso al termine della concessione; ciò, peraltro, nella sola ipotesi, ad oggi non preventivabile, in cui non si verifichi un rinnovo della concessione al termine della stessa.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il trattamento di fine rapporto corrisponde all'importo del debito maturato in base al nuovo D.Lgs. 252/2005 a favore dei lavoratori dipendenti in forza a fine esercizio, al netto delle eventuali anticipazioni già corrisposte, per qualsiasi forma previdenziale integrativa e complementare scelta dal dipendente. Gli accantonamenti maturati a far data dal 1° gennaio 2007 in ossequio alla riforma della previdenza complementare, vengono periodicamente versati ai fondi pensionistici complementari prescelti dal lavoratore dipendente a partire dalla data della scelta.

Si segnala che le modifiche apportate alla normativa TFR dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 ("Legge Finanziaria 2007") e dai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, non hanno avuto nessun impatto sui criteri di contabilizzazione applicati alle quote di TFR maturate al 31 dicembre 2006 e a quelle maturande dal 1° gennaio 2007, in quanto, così come previsto dalla stessa normativa, per le aziende che alla data di entrata in vigore della normativa avessero avuto meno di 50 dipendenti, sia le quote di TFR maturate fino al 31 dicembre 2006 sia le quote maturande a partire dal 1° gennaio 2007, per i dipendenti che non avessero già optato per la destinazione a forme di previdenza complementare, continueranno a rimanere in azienda.

DEBITI

I debiti sono iscritti al valore nominale, ritenuto rappresentativo del loro presunto valore di estinzione. L'eventuale attualizzazione dei debiti commerciali viene effettuata solo se il valore nominale dei debiti eccede significativamente il prezzo di mercato dei beni acquistati con pagamento a breve termine e se la dilazione concessa eccede significativamente l'esercizio successivo. I debiti per ferie maturate dai dipendenti e per retribuzioni differite, comprensivi di quanto dovuto agli enti previdenziali, sono stanziati sulla base dell'ammontare che si dovrebbe corrispondere nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro alla data del bilancio.

CONTI D'ORDINE

I beni di proprietà di terzi, essenzialmente costituiti dai cespiti di proprietà demaniale concessi in uso alla Geasar fino al termine della Concessione (dicembre 2044), sono iscritti nei conti d'ordine al valore corrente determinato sulla base di specifica perizia redatta nell'esercizio in cui è avvenuta tale iscrizione. Sulla base di quanto previsto dalla concessione, Geasar ha l'obbligo di mettere in atto gli interventi e gli investimenti necessari per mantenere e sviluppare le aree in concessione, nell'ambito degli accordi di programma definiti, garantendo l'efficienza degli impianti e la fornitura dei servizi aeroportuali secondo dati regolamenti operative. Inoltre, al termine della concessione Geasar dovrà riconsegnare i beni in originario stato d'uso, mentre dovrà rilasciare allo Stato eventuali beni immobili, impianti fissi e altre opere comunque realizzate sul suolo demaniale dell'aeroporto.

La Società, con il supporto di una relazione redatta da un esperto esterno, verifica ad ogni chiusura di esercizio l'adeguatezza dello stato di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto, confermando con tale valutazione l'assenza di passività in merito a possibili obbligazioni circa il ripristino di condizioni idonee alla restituzione dei beni in concessione.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte correnti sono stanziare secondo le aliquote e le norme vigenti in base ad una realistica previsione del reddito imponibile. A partire dal 2005 la società aderisce al regime di consolidato fiscale nazionale (Art. 17 e seguenti del T.u.i.r) che consente di determinare in capo alla consolidante l'IRES su una base imponibile corrispondente alla somma algebrica degli imponibili positivi e negativi delle società che esercitano tale opzione. Attualmente rientrano nel perimetro di consolidamento Alisarda SpA consolidante, Geasar SpA, Cortesa Srl ed Eccelsa Aviation Srl.

I crediti/debiti per imposte IRES sono contabilizzati rispettivamente alle voci "crediti verso controllante" e "debiti verso controllante".

Nella predisposizione del bilancio sono inoltre rilevate le imposte anticipate e le imposte differite risultanti dalle differenze temporanee tra valori di bilancio e valori fiscali delle poste contabilizzate. Ciò al fine di rispettare il principio della competenza economica nella rilevazione della fiscalità di esercizio.

Le imposte anticipate vengono iscritte solo se esiste la ragionevole certezza del minor esborso tributario futuro, mentre le imposte differite vengono comunque iscritte in base al criterio della prudenza, salvo che esista scarsa probabilità che il debito insorga.

Nell'analisi delle singole voci di bilancio, che segue nella presente Nota Integrativa, vengono ulteriormente illustrati i singoli effetti patrimoniali ed economici delle registrazioni connesse alla fiscalità differita.

CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

I contributi in conto impianti sono relativi agli investimenti realizzati in base al dettato normativo di cui al credito d'imposta istituito dalla Legge 296/06 art.1 commi 271-279, per gli investimenti classificabili alle voci B. II. 2 e B.II. 3 dell'art. 2424 del codice civile.

RICAVI E COSTI

I ricavi e i costi sono iscritti in bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza, con rilevazione dei relativi ratei e risconti, ed al netto degli sconti, degli abbuoni e dei premi.

In particolare, la competenza viene garantita dal riconoscimento:

- dei ricavi e costi per prestazioni di servizi e di quelli aventi natura finanziaria, sulla base della maturazione temporale alla data di bilancio;
- dei ricavi e costi per negoziazione di prodotti nel momento di trasferimento di proprietà e dei rischi, che normalmente si identifica con la consegna o la spedizione dei beni.

USO DI STIME

La predisposizione del bilancio richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, nonché l'informativa fornita. Le principali voci di bilancio interessate da tali stime e valutazioni sono gli ammortamenti, avuto particolare riguardo alla vita utile delle immobilizzazioni iscritte in bilancio, i crediti commerciali e i fondi rischi ed oneri, ivi incluse le considerazioni e valutazioni degli Amministratori a supporto della circostanza che la Società non ravvisa la necessità di effettuare alcun accantonamento a "Fondo spese di ripristino B.G.D. e beni in concessione al termine della concessione" come in precedenza illustrato.

Analisi delle voci di bilancio:

ATTIVO**B) IMMOBILIZZAZIONI****I - IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**

La composizione delle immobilizzazioni immateriali è illustrata nelle tabelle sottostanti dalle quali si possono evincere i dati relativi al costo storico, agli ammortamenti ed ai residui da ammortizzare, esposti per singola categoria di beni.

	31-dic-15			31-dic-14		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di impianto e di ampliamento	150.091	-149.191	900	150.091	-148.891	1.200
costi ricerca, sviluppo e pubblicità'	529.037	-485.615	43.422	474.759	-454.736	20.023
diritti brevetto industriale e diritti di brevetto industriale di						
utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.445.321	-1.362.234	83.087	1.349.309	-1.302.006	47.304
conc., licenze, marchi e diritti simili	24.440	-22.865	1.575	22.690	-22.690	0
avviamento	567.269	-567.269		567.269	-567.269	
immobilizz.ni in corso e acconti						
altre	249.418	-245.248	4.170	249.418	-242.678	6.741
	2.965.576	-2.832.422	133.154	2.813.537	-2.738.269	75.268

I movimenti intervenuti nella consistenza delle singole voci sono i seguenti:

	Saldo					SALDO 31/12/2015
	31/12/2014	Incrementi	Riclassificazioni	Dismissioni	Ammortamento	
costi di impianto e di ampliamento	1.200				-300	900
costi ricerca, sviluppo e pubblicità'	20.023	54.278			-30.879	43.422
diritti di brevetto industriale di						
utilizzazione delle opere dell'ingegno	47.304	94.711	1.300		-60.228	83.087
conc., licenze, marchi e diritti simili	0	1.750			-175	1.575
immobil.ni in corso e acconti						
altre	6.741				-2.570	4.170
	75.268	150.739	1.300		-94.153	133.154

Gli incrementi della voce "costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo di un piano commerciale che ha previsto l'implementazione di nuove attività commerciali in area land side ed air side.

Gli incrementi della voce "Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno" si riferiscono a:

- licenze software per l'implementazione del sistema per l'informativa al pubblico (12 mila euro);
- licenze d'uso dei moduli di gestione dei messaggi del sistema operativo dello scalo (8 mila euro)
- nuovo modulo Airport checkpoint per il controllo delle carte d'imbarco (12 mila euro);
- acquisto nuove licenze Office e Outlook per nuove postazioni (10 mila euro);
- aggiornamento del software Libreria Tip per gli impianti radiogeni (18 mila euro);
- migrazione degli applicativi e del database sulla nuova piattaforma virtuale Aida (10 mila euro);
- nuove implementazioni sul sistema avibill (22 mila euro).

E' stato inoltre effettuato il rinnovo decennale del marchio "ciasardinia".

Le immobilizzazioni immateriali non sono state mai oggetto di svalutazioni o rivalutazioni.

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 94 mila euro.

II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Come descritto nei criteri di valutazione alla voce Immobilizzazioni Materiali, la società già dall'esercizio 2005 (primo anno di concessione) ha provveduto alla separazione dei beni con e senza obbligo di gratuita devoluzione al termine della concessione, per i quali è stata creata una classificazione come prevista dall'art. 2423-ter del Codice Civile.

Nelle tabelle che seguono viene illustrata l'analisi dettagliata della composizione dei saldi di bilancio, delle movimentazioni e delle quote di ammortamento applicate sia ai beni senza obbligo di gratuita devoluzione, sia ai beni devolvibili gratuitamente al termine della concessione.

Gli investimenti dell'esercizio ammontano a circa 3.079 mila euro, e si riferiscono a:

- lavori di rifacimento delle aree di decollo e transito;
- opere di completamento e realizzazione viabilità propedeutica all'intervento di allungamento della pista di volo;
- riqualificazione e ampliamento dei servizi igienici in area molo,
- rimodulazione del gate 5,
- interventi di efficientamento energetico relativo all'impianto di illuminazione del terminal aerostazione principale, area molo e area smistamento bagagli;
- interventi di ristrutturazione degli impianti nei locali vigili del fuoco;
- realizzazione di un nuovo percorso pedonale di accesso al terminal aerostazione principale;
- lavori di completamento e riqualificazione della viabilità area sosta breve fronte aerostazione principale;
- interventi di ampliamento e efficientamento dell'impianto Bhs per lo smistamento dei bagagli in partenza;
- lavori di ammodernamento della sala vip;
- ampliamento dei locali wine bar;
- acquisto di tre nuovi trattori elettrici e un cargo loader per la rampa;
- acquisto di due bus interpista usati;
- acquisto di un'ambulanza per il presidio medico;
- acquisto dei nuovi monitors e computers per il potenziamento del sistema informativo dei voli;
- potenziamento dell'impianto di climatizzazione ufficio diritti;
- potenziamento dell'impianto di climatizzazione dei finger;
- acquisto nuovo metal detector in dotazione ai filtri di sicurezza;
- realizzazione di un nuovo impianto pubblicitario presso la hall arrivi;
- potenziamento della piattaforma di back-up aziendale;
- acquisto nuove sedute area molo;
- acquisto nuove insegne per ufficio lost & found;
- realizzazione pavimento modulare campo basket;
- acquisto nuovo sistema di tele allertamento radio;

La variazione voce "immobilizzazioni in corso e acconti gratuitamente devolvibili" riguarda la capitalizzazione di spese sostenute sul sedime aeroportuale relative a spese di progettazione e opere in corso di realizzazione.

L'incremento riguarda essenzialmente le seguenti opere in corso di completamento:

- Progettazione del nuovo impianto di climatizzazione dell'aerostazione principale;
- Progettazione di una nuova piattaforma di back-up aziendale.

I decrementi sono invece legati al completamento dell'opera relativa allo spostamento della S.S. 125.

L'intervento è propedeutico alla realizzazione del prolungamento della struttura di volo esistente ed è stato iscritto in bilancio alla voce "piste e piazzali" tra i beni gratuitamente devolvibili al netto dei finanziamenti ricevuti.

I movimenti intervenuti nel corso dell'esercizio sono illustrati nelle seguenti tabelle che riportano la distinzione tra beni di proprietà e beni gratuitamente devolvibili:

COSTO	SALDO 31/12/14	Incrementi	Riclassifiche	Decr.ti per dismissioni	SALDO 31/12/15
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	629.868				629.868
- piste e piazzali di proprietà	1.863.982				1.863.982
- terminal aviazione generale	3.269.054				3.269.054
	10.089.908				10.089.908
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.232.073				2.232.073
	2.232.073				2.232.073
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	6.107.735	266.619			6.374.354
- mobili e macchine d'ufficio	2.416.527	132.577	8.370		2.557.473
- automezzi	2.213.428	203.000			2.416.428
	10.737.690	602.196	8.370		11.348.256
Immobilizzazioni in corso e acconti					
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	5.929.684	979.496	785.512		7.694.691
- fabbricati	15.747.308	1.154.572	72.394		16.974.273
- impianti	3.728.356	294.617			4.022.973
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	25.405.348	2.428.685	857.905		28.691.938
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.433.826	48.594	-1.239.304	-136.284	106.832
	1.433.826	48.594	-1.239.304	-136.284	106.832
Totale	49.898.845	3.079.474	-373.028	-136.284	52.469.007

I movimenti intervenuti nel corso dell'esercizio, con riferimento agli ammortamenti delle immobilizzazioni, sono i seguenti:

AMMORTAMENTI	SALDO 31/12/14	Quota di Ammortamento	Riclassifiche	Decr.ti e riallineamenti	SALDO 31/12/15
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	368.011	51.490			419.501
- piste e piazzali di proprietà	121.426	18.640			140.066
- terminal aviazione generale	744.331	130.762			875.093
	1.233.768	200.892			1.434.660
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.206.106	4.800			2.210.906
	2.206.106	4.800			2.210.906
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	5.054.471	231.290			5.285.761
- mobili e macchine d'ufficio	2.353.172	37.487			2.390.659
- automezzi	2.130.499	42.146			2.172.644
	9.538.142	310.922			9.849.064
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	3.285.215	184.132			3.469.346
- fabbricati	10.195.636	401.801			10.597.438
- impianti	3.104.402	258.974			3.363.375
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	16.585.253	844.907			17.430.160
Totale	29.563.269	1.361.521			30.924.790

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 1.362 mila euro di cui 845 mila euro sono relative ai beni gratuitamente devolvibili.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/15.

VALORE NETTO	SALDO 31/12/14	Incrementi	Ammortamenti	Riclassifiche + Decr.ti e riallineamenti	SALDO 31/12/15
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	261.857		-51.490		210.367
- piste e piazzali di proprietà	1.742.556		-18.640		1.723.916
- terminal aviazione generale	2.524.723		-130.762		2.393.961
	8.856.140		-200.892		8.655.248
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	25.967		-4.800		21.167
	25.967		-4.800		21.167
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	1.053.264	266.619	-231.290		1.088.593
- mobili e macchine d'ufficio	63.355	132.577	-37.487	8.370	166.815
- automezzi	82.929	203.000	-42.146		243.784
	1.199.548	602.196	-310.922	8.370	1.499.192
<i>Totale beni di proprietà Immobilizzazioni materiali in corso e</i>	10.081.655	602.196	-516.614	8.370	10.175.607
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	2.644.470	979.496	-184.132	785.512	4.225.345
- fabbricati	5.551.671	1.154.572	-401.801	72.394	6.376.835
- impianti	623.954	294.617	-258.974		659.598
<i>Totale beni gratuitamente</i>	8.820.095	2.428.685	-844.907	857.905	11.261.778
<i>opere in corso e acconti</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.433.826	48.594		-1.375.588	106.832
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	1.433.826	48.594		-1.375.588	106.832
	10.253.921				11.368.611
	20.335.577	3.079.474	-1.361.521	-509.312	21.544.218

III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

1) PARTECIPAZIONI

Di seguito è riportata la composizione del valore delle partecipazioni detenute direttamente o indirettamente, nonché le relative rivalutazioni e svalutazioni effettuate e i movimenti intervenuti nell'esercizio. Le partecipazioni sono iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie in quanto rappresentano investimenti duraturi e strategici.

PARTECIPAZIONI - COMPOSIZIONE SALDO

PARTECIPAZIONI	31/12/15			31/12/14		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
IMPRESE CONTROLLATE						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337		14.761.337			
TOTALE	15.911.337		15.911.337	1.150.000		1.150.000
ALTRE IMPRESE						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150	150		150
Consorzio CRIVAS	4.000		4.000	4.000		4.000
TOTALE	7.150		7.150	7.150		7.150

PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/14	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO 31/12/15
		INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	
IMPRESE CONTROLLATE					
Cortesa S.r.l.	250.000				250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000				900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.		14.761.337			14.761.337
TOTALE	1.150.000	14.761.337			15.911.337
ALTRE IMPRESE					
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000				3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150				150
Consorzio CRIVAS	4.000				4.000
TOTALE	7.150				7.150

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto al netto del risultato al 31/12/2015	Risultato 2015	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	1.665.642	405.499	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	4.239.420	903.210	100	900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	Olbia	7.800.000	3.443.719	310.764	100	14.761.337
Totale						15.911.337

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

- **Cortesa S.r.l.**, Aeroporto Costa Smeralda - Olbia: costituita con atto notarile del 28.12.2006 a mezzo conferimento in denaro per 84.565 euro e conferimento del ramo d'azienda riguardante tutte le attività commerciali in precedenza gestite direttamente da Geasar, ossia la vendita di prodotti alimentari e artigianali, nonché i servizi di parcheggio a pagamento dell'aeroporto. Detto ultimo conferimento in natura ha iniziato a produrre effetti contabili e fiscali dal 1 gennaio 2007, atteso che solo in tale data la conferente Geasar S.p.A. ha effettuato l'immissione nel possesso del ramo d'azienda in favore della suddetta nuova Società. Il capitale sociale della Cortesa S.r.l. ammonta a 250.000 Euro. Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

- **Eccelsa Aviation S.r.l.**, Aeroporto Costa Smeralda - Olbia: costituita con atto notarile del 28.12.2006 a mezzo conferimento in denaro per 10.000 euro, al fine di gestire le attività di produzione di tutti i servizi di assistenza a terra per l'aviazione generale. Detta Società è divenuta operativa il 1° ottobre 2007 in seguito all'acquisizione dell'autorizzazione da parte di Enac per lo scorporo delle attività suddette, come previsto dall'art. 5 comma 3 della Concessione Quarantennale. Nella stessa data è avvenuta l'immissione nel possesso del ramo d'azienda in favore della suddetta nuova Società. Il Capitale sociale è pari a 900.000 euro. Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

- **Alisarda Real Estate S.r.l.**, Aeroporto Costa Smeralda - Olbia: costituita con atto notarile del 09.12.1980 con capitale sociale interamente versato dalla Capogruppo Alisarda SpA. In data 22.10.2015 la società è stata acquisita dalla Geasar S.p.A. per il valore di 14.761.337,00€ comprensivo degli oneri accessori. Il pagamento è stato effettuato ai sensi dell'art. 1198 c.c. mediante cessione pro soluto di crediti di pari importo, che la Geasar vantava nei confronti di Meridiana Fly S.p.A., società facente parte del Gruppo Alisarda S.p.A.. Alisarda Real Estate S.r.l. è una società immobiliare proprietaria di immobili adibiti ad uffici ed hangar siti nella zona aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Il prezzo di acquisizione della partecipazione, che rientra nelle operazioni con parti correlate, è stato determinato sulla base di una perizia che ha stimato il valore degli immobili di proprietà della controllata, tenuto conto del debito residuo (mutui ipotecari) ancora in essere. Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

2) CREDITI

Il seguente prospetto evidenzia, per ciascuna voce di bilancio relativa a crediti, gli importi suddivisi per fasce di scadenza.

Quando è ragionevole prevedere che le date di incasso effettivo dei crediti si discostino in modo rilevante dalla data contrattuale, nella classificazione si tiene conto dei termini previsti realmente.

	31/12/15		31/12/14	
	Importo dei crediti scadente:		Importo dei crediti scadente:	
	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
crediti:				
d) verso altri	1.115.404	2.755.089	63.844	2.755.089
	1.115.404	2.755.089	63.844	2.755.089

I "Crediti verso Altri" nel corso dell'esercizio hanno registrato un incremento di 1 milione di euro dovuto ai crediti immobilizzati per i c/c bancari accessi per i fondi erogati da parte della RAS per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla pista di volo, airside e deviazione della S.S. 125 secondo la convenzione 440/4 del 26 luglio 2011 - "Disposizioni Urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari ed Olbia Tempio in relazione alla S.S. Sassari - Olbia".

In base a tale Convenzione, stipulata tra Geasar, ANAS e la RAS, la Geasar è impegnata nella realizzazione dello spostamento della S.S. 125 con conseguente allungamento della pista di volo. Tali fondi versati in un conto corrente dedicato in via esclusiva è classificato tra i crediti finanziari immobilizzati ed è vincolato alla realizzazione dell'investimento.

I "crediti verso altri" per la quota derivante dal 2015, sono rappresentati dai seguenti depositi cauzionali:

	31/12/15	31/12/14
Telecom Italia S.p.A.	465	465
Enel S.p.A.	1.188	1.188
PP.TT (deposito cauzionale casella postale)	20	20
ENAV (servizio gestione piani di volo)	1.549	1.549
Ministero dei Trasporti (ex art. 17 L. 135/97 e art. 3 D.M. 94/T/98)	2.751.867	2.751.867
Totale	2.755.089	2.755.089

Il deposito cauzionale versato al Ministero dei Trasporti si riferisce alla cauzione, pari al 10% dei diritti aeroportuali introitati in regime di temporanea occupazione del sedime aeroportuale, il cui versamento era previsto dall'art. 17 della Legge 135/97 e dall'art. 3 del D.M. 24/09/98 n. 94T. La Società sta proseguendo nell'iter finalizzato alla restituzione del deposito cauzionale versato in regime di Art. 17.

La Società per effetto della Concessione totale quarantennale non ha più versato il deposito cauzionale previsto dall'art. 17 della Legge 135/97 dal 2005.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I - RIMANENZE

L'analisi delle rimanenze di materiale di consumo è la seguente:

Materie prime sussidiarie e di consumo	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	3.529	3.506	23	0,67%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
Acconti	5	5		
	56.940	56.916	23	0,04%

Le "Materie prime sussidiarie e di consumo" si riferiscono sostanzialmente ad un equipaggiamento di materiale sanitario, necessario a garantire una rapida assistenza medica in caso di maxi emergenza aeroportuale. Il gasolio per autotrazione giacente alla data di chiusura dell'esercizio è valutato sulla base del prezzo giornaliero alla data di chiusura del bilancio.

II - CREDITI**ANALISI DEI CREDITI IN BASE ALLA SCADENZA**

Il seguente prospetto evidenzia, per ciascuna voce di bilancio relativa a crediti, gli importi suddivisi per fasce di scadenza nel rispetto dell'art. 2427 n. 6 del c.c.. Quando è ragionevole prevedere che le date di incasso effettivo dei crediti si discostino in modo rilevante dalla data contrattuale, nella classificazione si tiene conto dei termini previsti realmente.

ATTIVO CIRCOLANTE	31/12/15			31/12/14		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
<i>Crediti:</i>						
verso clienti	5.585.541			2.253.554	1.588.216	76.385
verso impresa controllate	878.811			819.806		
verso imprese consociate	7.321.952	5.967.035		7.551.192	21.434.964	
verso controllanti	534.730			558.864		
verso erario per crediti tributari	126.101	6.255		685	6.255	
verso erario per imposte anticipate		1.202.451			1.245.196	
verso altri	6.593.878			5.412.105		
	21.041.013	7.175.741		16.596.207	24.274.631	76.385

La composizione e l'incremento rispetto al precedente esercizio possono essere sintetizzati come segue:

- Crediti verso clienti pari a circa 5,7 milioni di euro al 31 dicembre 2015, derivanti dalla fatturazione dei rapporti commerciali per i servizi di handling, tasse d'imbarco e diritti aeroportuali, subconcessioni locali e tutti gli altri servizi caratteristici delle attività sociali, subiscono un incremento di circa 2 milioni di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della crescita in termini di passeggeri e di movimenti, e per l'applicazione delle nuove tariffe con decorrenza dal mese di settembre 2015.

- I crediti verso le controllate pari a circa 879 mila euro accolgono principalmente fatture da emettere per 765 mila euro riferite a canoni per servizi amministrativi e conguagli utenze.

- Crediti verso consociate, come indicati nella tabella si riferiscono ai crediti maturati verso Meridiana Fly spa (28,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014), i quali si decrementano di circa 16 milioni di euro, per due aspetti: da un lato per circa 15 milioni per la cessione pro soluto alla controllante Alisarda S.p.A. di corrispondenti crediti ai sensi dell'art. 1198 c.c. quale corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in Alisarda Real Estate s.r.l., e dall'altro per il pagamento da parte di Meridiana fly delle rate previste dal piano di rientro e di alcune quote di credito correnti.

Tenuto conto del rispetto del piano di rientro, oltre che di quanto indicato nella relazione sulla gestione con riferimento al rischio connesso alla concentrazione dei rapporti commerciali con Meridiana Fly ed in particolare al supporto storicamente sempre assicurato a Meridiana Fly e al Gruppo Alisarda dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan, per il tramite di AKFED istituzione finanziaria dal medesimo controllata, il credito in parola è considerato integralmente recuperabile. Peraltro, l'adesione al consolidato fiscale di Gruppo ha consentito di mitigare - seppur parzialmente - il credito vantato verso il Gruppo Meridiana fly con un debito maturato verso Alisarda Spa di circa 5 milioni di euro.

- Crediti verso altri pari a circa 6,6 milioni di euro, sono sostanzialmente riferiti a crediti verso la RAS. Tali crediti sono costituiti dai contributi marketing finalizzati allo sviluppo del trasporto aereo relativi agli anni 2013 (3,7 milioni di euro) e 2009 (1,4 milioni di euro), per un maggior dettaglio si rinvia alla relazione degli Amministratori sulla Gestione.

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2015 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2014	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2015
fondo svalutazione crediti	1.021.080	37.252	-91.500	966.832
<i>Totale</i>	1.021.080	37.252	-91.500	966.832

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 92 mila euro a copertura del credito verso IPSA s.p.A., società in liquidazione con la quale si è proceduto con un accordo con stralcio e chiusura del credito.

Al 31/12/2015 si è provveduto all'adeguamento del fondo svalutazione crediti per un importo di 37 mila euro.

CREDITI SOCIETA' DEL GRUPPO

L'analisi dei crediti verso le società del gruppo è la seguente:

	31/12/15		31/12/14	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti verso controllante				
Alisarda S.p.A.	534.730		558.864	
	534.730		558.864	
crediti verso consociate				
MeridianaFly S.p.A.	7.090.663	5.791.760	7.207.300	21.027.477
Meridiana Maintenance S.p.A.	134.668		141.505	231.051
Wokita srl	90.974		136.112	
Air Italy S.p.A	63.298	117.624	66.274	176.436
	7.379.603	5.909.384	7.551.191	21.434.964
crediti verso controllate				
Cortesa S.r.l.	816.819		800.378	
Eccelsa Aviation S.r.l.	61.992		19.429	
	878.811		819.807	
	8.793.144	5.909.384	8.929.862	21.434.964

I crediti maturati verso la consolidante Alisarda Spa, sono rappresentati da:

- 24 mila euro, per istanza di rimborso Ires ai sensi dell'art. 6 del Decreto Legge 185/2008 convertito con modificazione dalla Legge 28 gennaio 2009 n. 2, per il recupero in misura forfettaria pari al 10% dell'Irap non dedotta sui costi del personale dipendente o assimilato;
- 535 mila euro per istanza di rimborso Ires, ai sensi dell'art. 2 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, come modificato dall'art. 4, comma 12, del decreto legge 2 marzo 2012, n. 16 convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 aprile 2012 n. 44, che la società ha presentato a marzo 2013, per fruire della deduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive relative alle quote non dedotte sui costi del personale dipendente e assimilato al netto delle deduzioni spettanti. Tali crediti sono iscritti nei confronti della controllante, poiché la società ha aderito al consolidato fiscale di Gruppo.

I crediti maturati verso la consociata Meridiana Fly sono relativi a prestazioni di servizi aviation ed addebiti vari effettuati nel corso dell'esercizio e regolati da appositi contratti. Il credito accoglie 82 mila euro di fatture da emettere, di cui 26 mila euro a fronte delle utenze del terminal, 1, 45 mila euro per acquisto catering, 9 mila euro per interventi extra di manutenzione e 2 mila euro per commissioni di biglietteria.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l sono ascrivibili a crediti di natura commerciale per 92 mila euro, e crediti per fatture da emettere per circa 725 mila euro.

Le fatture da emettere si riferiscono a :

- conguaglio canone servizi amministrativi resi dalla controllante per l'anno 2015 per 467 mila euro;
- riaddebito utenze per 253 mila euro;
- riaddebito costi cancelleria per 4 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per 22 mila euro, e crediti per fatture da emettere per 40 mila euro, di cui 31 mila euro relativi a conguaglio canoni ed utenze comuni e per 8 mila euro relativi all'utilizzo degli spazi pubblicitari presso il terminal AG.

I crediti verso le società consociate Wokita S.r.l e Meridiana Maintenance S.p.A. sono inerenti l'attività dell'impresa sono quindi di natura commerciale derivanti da convenzioni regolate a normali condizioni di mercato.

CREDITI VERSO ALTRI

La suddivisione dei crediti verso Erario, crediti per imposte anticipate e degli altri crediti è la seguente:

	31/12/15		31/12/14	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti tributari				
crediti verso l'erario per ritenute subite	820		684	
credito d'imposta L. 296/2006		6.255		6.256
crediti per IRAP				
crediti d'imposta esercizi precedenti				
crediti per IVA	125.281			
crediti per imposte anticipate:				
crediti per IRES anticipata		1.191.125		1.242.224
crediti per IRAP anticipata		11.326		2.972
	126.101	1.208.706	684	1.251.452
crediti v/altri				
crediti verso Regione Autonoma Sardegna per contributi	5.317.846		5.317.846	
crediti per lavori prolungamento pista di volo 24, nuova viabilità di accesso all'aeroporto e opere connesse	1.131.803			
crediti verso dipendenti	1.943		1.892	
altri crediti	142.285		92.367	
	6.593.878		5.412.105	

La movimentazione della voce "crediti per imposte anticipate" è principalmente riferibile all'accantonamento al Fondo rischi da contenzioso per 449 mila euro come meglio descritto nel paragrafo "fondi per rischi ed oneri", ai compensi degli amministratori (stante il disposto dell'art. 95 comma 5 del T.u.i.r.), al sistema premiante e al fondo svalutazione crediti. Per la relativa movimentazione si rinvia all'allegato n.3.

I "Crediti verso Altri" comprendono:

- credito verso la Regione Autonoma della Sardegna relativo ai contributi in conto esercizio per le attività di marketing, come descritto nel paragrafo "Analisi dei crediti in base alla scadenza" e nella Relazione sulla Gestione a cui si rinvia per maggiori informazioni;
- crediti per lavori pubblici relativi alla Convenzione siglata con la Regione Sardegna, per la realizzazione delle opere infrastrutturali "IX lotto funzionale della Strada Statale Sassari-Olbia finalizzate al potenziamento dell'Aeroporto. Tale credito verrà stralciato con il pagamento di tutte le opere effettuate e non ancora pagate con l'utilizzo dei conti correnti dedicati e iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie;
- la voce "altri crediti" accoglie sostanzialmente 95 mila euro come riclassifica dei fornitori con saldo positivo.

IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 3,4 milioni euro rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Tale voce è dettagliata nella tabella che segue:

In dettaglio 3,4 milioni euro sono rappresentati dal saldo positivo dei conti correnti bancari intrattenuti presso i vari Istituti di Credito, mentre 18 mila euro sono sostanzialmente correlati al fondo cassa a disposizione dell'attività di biglietteria.

DEPOSITI BANCARI	CONSISTENZA FINALE 31/12/15	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/14
Banca di Sassari S.p.A.	1.917.252	
Banca di Credito Sardo S.p.A.	153.983	74.853
Banca nazionale del Lavoro	10.164	475
Banco di Sardegna	1.380.569	532.193
Banco Posta		787
TOTALE	3.461.968	608.308

DENARO E VALORI IN CASSA	CONSISTENZA FINALE 31/12/15	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/14
Cassa	18.452	20.909
TOTALE	18.452	20.909

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
Canone fotocopiatore	260	205	55	27%
Canone noleggio auto	3.525	115	3.410	2974%
Canone manutenzione automezzi		1.750	-1.750	-100%
canone annuale servizio open (servizi telefonia)		625	-625	-100%
università di Cagliari -dottorato di ricerca		2.888		
Assicurazioni		539	-539	-100%
Canone dominio e connessione internet	1.735	3.064	-1.329	-43%
Canone assistenza software	5.263	2.618	2.645	101%
Abbonamento guide fiscali e riviste economiche	426	2.073	-1.648	-79%
Commissioni su garanzia Confidi	9.417		9.417	100%
Pubblicità	7.917	13.552	-5.635	-42%
Altre	2.213	4.890	-2.677	-55%
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	30.755	32.320	1.323	4%
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
risconti attivi pluriennali	28.243	36.969	-8.726	-24%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	28.243	36.969	-8.726	-24%
Totale ratei e risconti attivi	58.998	69.289	-10.291	-15%

I risconti attivi esposti in bilancio al 31/12/2015 sono sostanzialmente allineate.

I risconti attivi pluriennali sono correlati ai maggiori costi sostenuti per i contratti di leasing, accessi a dicembre 2009 e marzo 2010, comprensivi del maxicanone, di competenza degli esercizi futuri, come si può evincere dall'Allegato 4 di bilancio.

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

COMPOSIZIONE CAPITALE (N° Azioni-migliaia)

In data 21 Luglio 2015, la società ha deliberato l'aumento del capitale sociale in base alle disposizioni del D.M. 521/1997. Sulla base del Decreto suddetto, il capitale sociale è stato rideterminato in funzione delle unità di traffico globale calcolate su base annua, espresse in work load units (WLU), dove una unità equivale ad un passeggero o ad un quintale di merce o di posta. L'aumento del capitale sociale è stato realizzato a titolo gratuito con l'utilizzo della riserva straordinaria per 5.163.000 €.

Valore nominale di ciascuna azione	Euro	43,04
------------------------------------	------	-------

CATEGORIA	31/12/14	INCREM.	(DECREM.)	31/12/15
AZIONI ORDINARIE	300.000			300.000
<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

	N. azioni	Valore complessivo	% capitale
Alisarda S.p.A.	239.380	10.302.915	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari	30.000	1.291.200	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro	25.260	1.087.190	8,42
Regione Autonoma della Sardegna	4.760	204.870	1,59
Consorzio Costa Smeralda	600	25.824	0,20
	300.000	12.912.000	100,00

NATURA, CARATTERISTICHE E MOVIMENTAZIONE DELLE RISERVE DI PATRIMONIO NETTO

Ai sensi del comma n. 7 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, nel prospetto che segue le voci del Patrimonio netto vengono analiticamente espone con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché del loro eventuale utilizzo nei precedenti 3 esercizi.

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale sociale	12.912.000		
Riserva legale	1.580.281	B	
Riserva straordinaria	18.560.882	A, B, C	18.560.882
Riserva di rivalutazione L. 342/2000	1.031.374	A, B	1.031.374
Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le	1.864.023	A, B,C	1.864.023
Riserva per contributi in conto capitale in sospensione di imposta	254.330	A, B	254.330
Riserva per contributi in conto capitale liberamente disponibile	432.903	A, B, C	432.903
Utili portati a nuovo			
Totale	36.635.794		22.143.513
Quota non distribuibile			44.322
Residua quota distribuibile			22.099.191

Legenda:

- A: per aumento di capitale
- B: per copertura perdite
- C: per distribuzione agli azionisti

La quota non distribuibile si riferisce alle spese di ampliamento, ricerca, sviluppo e pubblicità capitalizzate e non ancora ammortizzate alla data di bilancio (ai sensi dell'art. 2426 punto 5 del Codice Civile). Precisiamo che la Società non ha mai distribuito o utilizzato riserve.

Nel prospetto sottoiducato sono rappresentati i movimenti di Patrimonio netto intervenuti rispetto al precedente esercizio:

	Capitale sociale	Riserva Legale	altre Riserve	Risultato dell'esercizio	Dividendi distribuiti ai soci	Totale
Destinazione del risultato 2012:	7.749.000	1.076.611	17.736.801	2.416.414		28.978.826
- Altre destinazioni		120.821	2.295.592			
Risultato dell'esercizio corrente				2.806.188		2.806.188
Situazione al 31/12/2013	7.749.000	1.197.431	20.032.393	2.806.188		31.785.013
Destinazione del risultato 2013:						
- Altre destinazioni		140.309	2.665.879			
Risultato dell'esercizio corrente				4.850.781		4.850.781
Situazione al 31/12/2014	7.749.000	1.337.741	22.698.272	4.850.781		36.635.794
Destinazione del risultato 2014:						
- Altre destinazioni		242.539	4.608.242			4.850.781
- Aumento Capitale Sociale	5.163.000		-5.163.000			
Risultato dell'esercizio corrente				5.247.540		5.247.540
Situazione al 31/12/2015	12.912.000	1.580.280	22.143.514	5.247.540		41.883.334

Nel prospetto seguente sono ulteriormente distinte le movimentazioni relative alle "altre Riserve" di cui alla precedente tabella:

	Riserva di rivalutazione L. 342/2000	Riserva Straordinaria	Riserva Amm.ti Anticipati (in sosp.d'imposta)	Riserva Amm.ti Anticipati (liberamente disponibile)	Riserva contributi in conto capitale	Totale
All'inizio dell'esercizio al 31/12/06	1.031.374	5.557.075	68.080	1.795.943	687.233	9.139.705
- Attribuzioni 2007		1.907.833				1.907.833
- Attribuzioni 2008		1.471.074	-68.080	68.080		1.471.074
- Attribuzioni 2009		2.033.755				2.033.754
- Attribuzioni 2010		594.533				594.532
- Attribuzioni 2011		1.049.988				1.049.988
- Attribuzioni 2012		1.539.914				1.539.914
- Attribuzioni 2013		2.295.592				2.295.592
- Attribuzioni 2014		2.665.879				2.665.879
- Attribuzioni 2015		4.608.242				4.608.242
- Utilizzo Riserva per Aumento Capitale 2015		-5.163.000				-5.163.000
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/15	1.031.374	18.560.885		1.864.023	687.233	22.143.514

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Il seguente prospetto mette in evidenza i movimenti intervenuti nell'esercizio nei fondi per rischi e oneri.

	SALDO 31/12/14	ACCAN.TO	(UTILIZZI)	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/15
<i>Altri:</i>					
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	2.389.480	448.704	-28.577		2.809.607
<i>Totale altri fondi</i>	2.389.480	448.704	-28.577		2.809.607
Fondo imposte differite IRES	156.674	15.954			172.628
<i>Totale</i>	2.546.155	464.658	-28.577		2.982.236

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2015 presenta un saldo di 2,982 milioni di euro, composti per 2,432 milioni di euro da accantonamento legato alla tematica antincendio, 227 mila euro contenzioso relativo a cause con il personale.

L'accantonamento al fondo rischi per contenzioso nel corso del 2015 registra:

- un incremento per 298 mila euro legato alla tematica di cui al Servizio antincendi istituito con la Legge 296/2007 – art. 1 – comma 1328 (Finanziaria 2007) a carico delle Società aeroportuali. Per maggiori dettagli in merito si rimanda a quanto illustrato nella "Relazione sulla gestione" al cap. "Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo";

- un incremento per circa 15 mila per rischi legati allo studio sulla limitazione della liberalizzazione del mercato;

- un incremento per circa 135 mila euro per fronteggiare un rischio scaturito da un malfunzionamento di un contattore dell'elettricità, che non ha consentito di misurare il regolare consumo di energia elettrica; pertanto la società ha disconosciuto il consumo attribuito dall'ente gestore dell'energia comunicando una propria stima dei consumi.

Si segnala che a seguito della verifica fiscale generale ai fini delle imposte dirette ed IVA da parte della Guardia di Finanza, subita nel giugno 2013, quanto segue:

periodo di imposta 2008: l'Agenzia delle Entrate non ha emanato alcun atto impositivo e i termini di decadenza risultano ormai spirati;

'-periodo d'imposta 2009: gli atti di adesione sono stati sottoscritti il 17/12/2014 con il pagamento di € 12.762,76 per IRES e 1,810, 88 per IRAP;

'-periodo d'imposta 2010: gli atti di adesione sono stati sottoscritti il 23/11/2015 con il pagamento di € 4.024,56 per IRES e € 479,33 per IRAP;

'-periodo d'imposta 2011/2012: l'Agenzia delle Entrate non ha emanato il relativo atto impositivo i cui termini sono ancora aperti.

Tuttavia, anche sulla base del parere dei consulenti fiscali che assistono la Società, si ritiene che le suddette contestazioni siano da ritenersi in parte prive di fondamento ed in parte derivanti dalla violazione del principio della competenza fiscale con corrispondente recupero della deducibilità nel periodo di imposta di effettiva competenza. Inoltre, considerato che per gli anni dal 2009 al 2012 la società ha aderito al consolidato fiscale della CapoGruppo Alisarda S.p.A., che dispone in tali periodi di imposta di perdite fiscali ancora utilizzabili, si ritiene che sia comunque possibile compensare i presunti recuperi di base imponibile IRES evitando in tal modo anche l'irrogazione delle relative sanzioni.

Sulla base di quanto sopra esposto si ritiene quindi che, ad oggi, il rischio di passività fiscali potenziali connesse alla verifica fiscale in oggetto debba essere definito solo possibile.

Si segnala inoltre che la Società nel maggio 2014 ha subito dalla Guardia di Finanza una verifica fiscale ai fini IVA con esclusivo riguardo alla tematica dei contributi erogati dalla Regione Autonoma della Sardegna, conclusasi con p.v.c. notificato il 3 giugno 2014. Nell'ambito della verifica, la Guardia di Finanza ha contestato alla Società l'omessa fatturazione delle somme erogate dalla Regione per i periodi 2008/2013 per un importo totale di imponibile pari a circa 13 milioni di euro e Iva pari a circa 3 milioni di euro. Dopo la richiesta di accertamento con adesione alla quale non è seguita una conciliazione con l'AdE, la Geasar il 23 aprile 2015, con R.G.R. nn. 344/15 e 345/15, ha impugnato dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Sassari gli avvisi di accertamento con contestuale richiesta di sospensione cautelare e, pertanto, si rimane in attesa di una ormai imminente fissazione della relativa udienza.

In data 10 novembre 2015 la Società ha ricevuto la notifica della comunicazione preventiva di iscrizione ipotecaria fasc. 2015/157824 in relazione al debito di € 285.289,36 scaturente dagli avvisi di accertamento.

In data 26 novembre 2015, la Società ha proposto all'Ufficio la conciliazione della controversia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 48, comma 5, D.L. Il 3 dicembre 2015 l'AdE ha emesso la dichiarazione di sospensiva.

Al riguardo, si evidenzia peraltro che laddove la Società si vedesse costretta ad effettuare il versamento dell'imposta accertata, la stessa potrebbe esercitare la rivalsa nei confronti della Regione ai sensi dell'Art. 60, comma 7, D.P.R. 633/1972.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/14	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	TRASFERIMENTI VS ALTRI FONDI	SALDO 31/12/15
TFR	1.164.145				1.164.145
maturato dell'anno		469.667			469.667
Anticipazioni TFR			-133.144		-133.144
Liquidazione TFR					
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-404.409	-404.409
Totale	1.164.145	469.667	-133.144	-404.409	1.096.259

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/15, al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito alle dimissioni avvenute nel periodo in esame e di ogni altro diritto dagli stessi acquisito, secondo quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile e dalla legge 297 del 29.05.1982 e dai contratti collettivi del settore. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni erogate ai dipendenti in corso d'anno oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

D) DEBITI

ANALISI DEI DEBITI IN BASE ALLA SCADENZA

	31/12/15			31/12/14		
	Importo dei debiti scadente			Importo dei debiti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
debiti verso banche	897.823			1.049.701		
debiti verso altri finanziatori	1.115.993			63.881		
debiti verso fornitori	6.786.200			5.037.507		
debiti verso imprese controllate	4.480.692			4.517.258		
debiti verso imprese consociate	199.575			84.624		
debiti verso controllanti	5.076.234			3.588.441		
debiti tributari	466.055			187.066		
debiti v/ istituti previd. e secur.sociale	391.672			345.500		
altri debiti	7.487.248			10.488.922		
	26.901.493			25.362.901		

I "debiti verso banche" accolgono due mutui chirografari rispettivamente di 850 mila euro per i lavori di riqualifica della pista e 166 mila euro per l'acquisto di due cobus, si rimanda all'"Analisi della struttura patrimoniale" della Relazione sulla Gestione.

I "debiti verso altri finanziatori" rappresentano i debiti verso la RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (1,1 milioni di euro), per le somme non ancora spese del finanziamento ricevuto, come descritto nella voce "Crediti Immobilizzati".

I "debiti verso fornitori" che rappresentano il complesso dei debiti per servizi e forniture, riflettenti il normale funzionamento dell'azienda, comprendono anche gli accantonamenti per fatture da ricevere per 2,9 milioni.

Per la voce "altri debiti" si rimanda alla tabella "Analisi degli altri debiti".

DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO

L'analisi dei debiti verso le altre società del gruppo è la seguente:

SOCIETA'	DEBITI FINANZIARI		DEBITI COMMERCIALI		TOTALE
	< 1 ANNO	> 1 ANNO	< 1 ANNO	> 1 ANNO	
CAPOGRUPPO:					
Alisarda S.p.A.			5.076.234		5.076.234
IMPRESE CONTROLLATE:					
Cortesa S.r.l.			195.740		195.740
Eccelsa Aviation S.r.l.	4.200.000		84.952		4.284.952
IMPRESE CONSOCIATE					
Meridiana Fly S.p.A.			161.851		161.851
Meridiana Maintenance S.p.A.			30.786		30.786
Wokita S.r.l.					
Air Italy			6.939		6.939
<i>Totale</i>	4.200.000		5.556.502		9.756.502

I debiti verso la controllante Alisarda S.p.A. si riferiscono sostanzialmente all'adesione al consolidato fiscale di Gruppo.

I debiti verso la consociata MeridianaFly S.p.A. si riferiscono a commissioni di biglietteria, spese pubblicitarie - marketing e elaborazione cedolini paga.

I debiti verso le consociate Meridiana Maintenance, Wokita S.r.l. e Air Italy sono inerenti l'attività dell'impresa e sono quindi di natura commerciale, derivanti da operazioni regolate a normali condizioni di mercato.

I debiti verso la controllata Eccelsa Aviation sostanzialmente di natura finanziaria, accessi per un finanziamento di 4,2 milioni di euro, a breve termine stipulato al fine di coprire esigenze di liquidità della Capogruppo con l'applicazione di un tasso di interesse pari a Euribor 6M/365 con spread 2 punti percentuali, con scadenza il 30/06/2016.

I debiti verso la controllata Cortesa S.r.l. sono di natura commerciale regolate da apposite convenzioni inerenti servizi di ristorazione, (catering, acquisti di prodotti via web, e somministrazione di pasti e bevande), comprendono per 69 mila euro le fatture da ricevere per la fruizione dei parcheggi subconcessi a Geasar.

ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
imposte sul reddito - IRAP corrente	329.184	31.684	297.500	939%
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e collaboratori	136.871	105.365	31.506	30%
debito IVA		50.018	-50.018	-100%
<i>Totale</i>	466.055	187.066	278.988	149%

I debiti tributari riferiti al personale rappresentano le ritenute d'acconto operate, in qualità di sostituto di imposta, sulle retribuzioni corrisposte al personale dipendente e dei lavoratori autonomi nel mese di dicembre 2015. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2016.

ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	318.404	287.189	31.215	11%
debiti verso Previdai	22.484	16.611	5.872	35%
debiti verso Fasi	8.000		8.000	100%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	196	855	-659	-77%
debiti vs. INA Assicurazioni polizza integrativa volontaria	29.528	27.456	2.072	8%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	2.511	2.196	315	14%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	9.943	10.676	-733	-7%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	607	517	90	17%
Totale	391.672	345.500	46.173	13%

I "debiti previdenziali e assistenziali" sono maturati nei confronti degli istituti di previdenza e di assistenza sulle retribuzioni del periodo in esame. Tali debiti sono stati versati nei termini di legge nel mese di gennaio 2016.

ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	159.689	152.724	6.966	5%
debiti verso Sindaci per emolumenti	66.480	74.765	-8.285	-11%
debiti per carte di credito	1.903	1.261	642	51%
debiti per ritenute sindacali	6.437	2.716	3.721	137%
debiti v/dipendenti per 13ma mensilità	5.499	1.646	3.853	234%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	343.046	239.525	103.521	43%
debiti per addizionale comunale	4.188.027	6.841.937	-2.653.911	-39%
debiti verso il personale per ferie non godute	362.936	271.336	91.600	34%
altri debiti per cessioni del quinto	5.914	5.491	423	8%
debiti verso Dipendenti	742.394	1.415.826	-673.431	-48%
debiti verso Compagnie aeree per biglietti	163.928	150.844	13.084	9%
depositi cauzionali di Terzi	16.560	16.560		
debiti v/altri	1.357.670	1.310.578	47.092	4%
Altri debiti diversi v/dipendenti	66.766	3.713	63.052	1698%
Totale	7.487.248	10.488.922	-3.001.674	-29%

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2015 ha sostenuto un decremento di circa 3 milioni euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra. Il decremento si riferisce a:

- alla voce "debiti per addizionale comunale" (4,1 milioni euro) sui diritti di imbarco dei passeggeri (L.350/03) il quale è correlato all'andamento del credito verso le compagnie aeree, con un rapporto direttamente proporzionale; infatti, il debito viene liquidato in concomitanza all'estinzione del credito da parte delle compagnie.

- la voce "debiti verso il personale" si decrementa complessivamente del 48%, tale riduzione è legata alla mensilità di dicembre 2015 liquidata nell'esercizio, rispetto alla mensilità di dicembre 2014 liquidata a gennaio 2015. La voce accoglie circa 655 mila euro di politica retributiva e circa 87 mila euro per elementi variabili e straordinari dell'esercizio liquidati con la retribuzione di Gennaio 2016.

I debiti verso il personale per le giornate di ferie maturate e non godute ed i debiti verso dipendenti per 14 ma mensilità alla data di bilancio sono valorizzati con utilizzo dei costi specifici aziendali correnti alla medesima data.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	301.386	229.462	71.925	31%
	301.386	229.462	71.925	31%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	114.762	151.120	-36.359	-24%
	114.762	151.120	-36.359	-24%
<i>Totale risconti passivi</i>	416.148	380.582	35.566	9%

La variazione negativa dei risconti passivi, di circa 72 mila Euro, riguarda i corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente, mentre, la variazione positiva dei risconti passivi pluriennali per 36 mila euro è relativa al rilascio della competenza 2015 dei contributi in conto impianti correlata al credito d'imposta secondo la legge 296/2006, così come descritto nel paragrafo degli "altri ricavi e proventi" tra i contributi in conto impianti.

CONTI D'ORDINE

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
garanzie di Terzi per contratti d'appalto pluriennali				
fidejussioni concesse a favore di terzi	281.156	281.156		
impegni per beni demaniali in concessione da Enac	75.727.749	75.727.749		
beni in leasing	325.225	482.403	-157.178	-32,6%
<i>Totale</i>	76.334.130	76.008.905	-157.178	-32,58%

I conti d'ordine rappresentano gli impegni in essere al 31/12/2015.

Non ci sono gravami sulle immobilizzazioni materiali.

La voce "Impegni per beni demaniali in concessione da Enac" rappresenta l'impegno derivante dall'obbligo di restituzione dei beni demaniali ottenuti in concessione, al termine della concessione stessa in condizioni di normale stato d'uso.

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

La società non effettua alcuna ripartizione territoriale dei ricavi in quanto l'azienda opera unicamente nel territorio del Comune di Olbia. La ripartizione dei ricavi relativa alle vendite e prestazioni (voce A1 del conto economico) è la seguente:

<u>Analisi per categoria di attività:</u>	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	9.111.482	8.645.251	466.231	5,39%
ricavi aeronautici	10.669.684	10.759.709	-90.026	-0,84%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	7.762.184	6.258.215	1.503.969	24,03%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	4.730.714	4.482.308	248.405	5,54%
ricavi per attività commerciali	101.845	103.299	-1.454	-1,41%
	32.375.908	30.248.783	2.127.125	7,03%

ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

<u>Analisi per area geografica:</u>	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	32.375.908	30.248.783	2.127.125	7,03%
	32.375.908	30.248.783	2.127.125	7,03%

I ricavi per *subconcessioni* presentano un incremento del +5,4%, dovuto ai maggiori spazi subconcessi in particolare alla controllata Cortesa, grazie all'ampliamento delle attività in area land side ed all'apertura dei nuovi punti vendita, alle maggiori royalties maturate verso i subconcessionari rent a car ed ai maggiori ricavi dalle subconcessioni dei clienti terzi.

I ricavi *aviation*, mostrano un importante incremento del (+24%), dovuto in larga misura alla revisione delle Tariffe Aeroportuali, a partire dal mese di settembre 2015 ed all'aumento del numero dei passeggeri (+6%).

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI INFRAGRUPPO

Il dettaglio per natura dei ricavi infragruppo (inclusi nella precedente tabella) relativi alla gestione caratteristica è la seguente:

RICAVI INFRAGRUPPO	RICAVI SUBCONC.NI	RICAVI HANDLING+CATERING	RICAVI DIRITTI E TASSE	RICAVI BIGLIETTERIA	RICAVI E PROVENTI	TOTALE
<i>Società:</i>						
MeridianaFly S.p.A.	36.147	3.524.697	927.205	17.744	255.043	4.760.834
Cortesa S.r.l.	2.343.701				584.430	2.928.131
Eccelsa Aviation S.r.l.	459.713	572.654			470.491	1.502.858
Wokita S.r.l.	27.738					27.738
<i>Totale</i>	2.867.298	4.097.351	927.205	17.744	1.309.964	9.219.561

I ricavi intercompany si riferiscono alle attività di servicing svolte dalla società per tutto il Gruppo di appartenenza. Tali attività sono regolate da appositi contratti di servizio che prevedono la corresponsione di un canone a fronte del servizio reso, in base a normali condizioni di mercato.

ALTRI RICAVI E PROVENTI

In dettaglio risultano composti come segue:

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio e impianti	80.694	50.364	30.331	60,2%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	1.473	4.221	-2.747	100,0%
rimborso danni	4.649		4.649	100,0%
soppravvenienze attive	149.336	64.881	84.456	130,2%
altri ricavi e proventi	1.058.791	1.007.120	51.671	5,1%
	1.294.944	1.126.586	168.359	14,94%

I "Contributi in conto impianti" si riferiscono a 37 mila euro di competenza 2015 relativi al credito d'imposta istituito dalla Legge 296/06 art.1 commi 271-279.

I "Contributi in conto esercizio" si riferiscono ai contributi ricevuti per il piano di formazione del personale da Fondo Impresa.

La voce "Soppravvenienze attive" si riferisce a:

- rettifica maggiore accantonamento 2014 della politica retributiva pari a circa 121 mila euro;
- rettifica maggiori accantonamenti per assicurazioni per circa 13 mila euro.

La voce "Altri ricavi e proventi" accoglie i ricavi per servizi amministrativi ed altri recuperi resi alla controllate per circa 775 mila euro; inoltre la voce accoglie gli altri ricavi e proventi derivanti sostanzialmente da recupero per pagamenti di bolli e imposte di registro circa 280 mila euro.

ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
acquisti prodotti alimentari		7.297	-7.297	-100,0%
acquisti stampati boarding pass	45.120	39.001	6.119	15,7%
acquisti materiali di consumo per automezzi	112.603	130.017	-17.415	-13,4%
acquisti materiali per manutenzione	175.614	122.117	53.498	43,8%
acquisti diversi	54.238	38.899	15.338	39,4%
acquisto gasolio per riscaldamento	62.724	83.243	-20.519	-24,6%
trasporti su acquisti	380	397	-17	-4,3%
	450.679	420.972	29.707	7,06%

La voce esposta in bilancio presenta rispetto al precedente esercizio un incremento per 30 mila euro, sostanzialmente riferiti ad un incremento per l'acquisto dei materiali utilizzati per le attività di manutenzione.

COMPOSIZIONE SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

Questi costi comprendono tutte le spese sostenute per l'acquisizione dei servizi necessari alla ordinaria gestione aziendale. Sono ricompresi costi derivanti da rapporti commerciali a normali condizioni di mercato con la controllante come indicato nel prospetto "Costi della Produzione per servizi infragruppo".

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
servizi industriali	7.750.267	7.939.694	-189.427	-2,39%
servizi commerciali	229.700	310.879	-81.179	-26,11%
servizi generali e amministrativi	1.524.629	1.361.278	163.351	12,00%
	9.504.596	9.611.850	-107.254	-1,12%

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	271.126	336.982	-65.856	-19,5%
- servizi di sicurezza	2.868.491	2.798.874	69.617	2,5%
- servizio antincendio	99.482		99.482	100,0%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	530.027	497.044	32.983	6,6%
- energia elettrica	957.278	1.025.949	-68.672	-6,7%
- servizio di facchinaggio	960		960	100,0%
- consumi idrici	215.874	176.627	39.247	22,2%
- consulenze tecniche	210.274	334.995	-124.720	-37,2%
- servizi per attività operative	558.551	536.136	22.415	4,2%
- manutenzioni immobilizzazioni	774.947	970.311	-195.364	-20,1%
- altre spese per servizi	1.263.258	1.262.776	482	0,0%
	7.750.267	7.939.694	-189.427	-2,39%

I costi per servizi industriali sostenuti nel corso dell'esercizio hanno subito un decremento per effetto di:

- minori costi per le manutenzione ordinarie delle immobilizzazioni per circa 195 mila euro, in gran parte compensati dalle manutenzioni straordinarie eseguite sui beni. Come da prassi adottata dalla società, anche nel corso del 2015, è stato conferito un incarico ad un tecnico esperto per la predisposizione di una perizia, il cui esito ha certificato che *"l'attività di pianificazione posta in essere dalla Geasar in relazione agli interventi di manutenzione eseguiti fino all'anno 2015, assicura, sotto l'aspetto tecnico il mantenimento dei beni in "condizioni di uso normale e di regolare funzionamento" per l'intero periodo di validità della convenzione e fino alla consegna all'ENAC, soddisfacendo in tal modo il dettato dell'art. 4 dell'Atto di concessione."*;
- minori consulenze tecniche per circa 125 mila euro;
- minori costi per energia elettrica, per circa 69 mila euro, realizzati con l'implementazione di investimenti per l'abbattimento dei consumi energetici;
- minori costi per assicurazioni per circa 66 mila euro, dovuti ad una maggiore scontistica applicata ed al pagamento della polizza tramite un premio unico e non in più tranche.

In controtendenza si registra un incremento delle seguenti voci:

- maggiori costi per i servizi di sicurezza per circa 70 mila euro, dovuto ad un incremento delle ore di servizio e strettamente legato all'andamento del traffico e incremento dei passeggeri;
- costi per servizio antincendio secondo le disposizioni istituite con la legge 296/2007 art. 1 comma 1328, (Finanziaria 2007) a carico delle società aeroportuali, maturati nel periodo settembre - dicembre 2015, a seguito della revisione delle tariffe aeroportuali.

I servizi generali amministrativi includono:

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	279.729	185.063	94.666	51,2%
- spese postali	3.336	4.854	-1.518	-31,3%
- assistenza software	196.039	188.517	7.522	4,0%
- canone sistema Arco	130.809	102.245	28.564	27,9%
- compenso Amministratori	277.916	277.634	282	0,1%
- compenso Sindaci	74.346	75.656	-1.311	-1,7%
- spese telefoniche	97.821	71.178	26.643	37,4%
- consulenze amministrative	104.636	107.926	-3.290	-3,0%
- revisioni e certificazioni	112.534	100.802	11.732	11,6%
- altre consulenze	190.198	201.035	-10.837	-5,4%
- altre spese	57.265	46.366	10.899	23,5%
	1.524.629	1.361.278	163.351	12,00%

I servizi generali amministrativi presentano un incremento di circa 163 mila euro, riferito quasi totalmente alle "consulenze legali e notarili" che si incrementano di circa 95 mila euro per le azioni legali intraprese per seguire le cause:

- servizio antincendio in ambito aeroportuale Legge 296/2006;
- contributo regionale per lo sviluppo marketing ex Legge 10/2010;
- liberalizzazione del mercato handling.

La voce "Altre spese" è ascrivibile ai diritti amministrativi maturati nei confronti della controllata Eccelsa Aviation, per una percentuale pari al 10% calcolata sui ricavi per diritti e tasse aeroportuali che la società gestisce per la controllata per effetto di un mandato senza rappresentanza stipulato all'atto di conferimento.

I servizi commerciali sono sostanzialmente composti dai costi per pubblicità, i quali si decrementano per circa 82 mila euro per la riduzione delle attività pubblicitarie verso vettori terzi a seguito della indisponibilità del contributo della Regione Sardegna, pertanto nel corso dell'esercizio sono state svolte attività pubblicitarie autofinanziate con i vettori Air Baltic e Air Berlin.

COMPOSIZIONE DEL COSTO COMPLESSIVAMENTE SOSTENUTO PER BENI E SERVIZI ACQUISITI DALLE SOCIETA' DEL GRUPPO

Nei confronti delle società del gruppo sono stati sostenuti i seguenti costi, già ricompresi nelle precedenti tabelle intestate alla natura della spesa per rapporti commerciali regolati in base a normali condizioni di mercato.

Società:	SERVIZI INDUSTRIALI	SERVIZI COMMERCIALI	SERVIZI GEN.LI E AMMIN.VI	ALTRI	TOTALE TOTALE
MeridianaFly S.p.A.				2.135	2.135
Cortesa S.r.l.		67.262	168.125		235.387
Eccelsa Aviation S.r.l.			57.265		57.265
Totale		67.262	225.391	2.135	294.787

COMPOSIZIONE DELLE SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	519.092	353.699	165.393	46,8%
- altri canoni	356.321	378.113	-21.792	-5,8%
	875.413	731.812	143.601	19,6%

Il costo relativo alla voce "canone di concessione aeroportuale" è determinato sulla base delle "WLU" (Work Load Units) intese come numero di passeggeri o quintali di merce e posta con uno specifico costo unitario, differenziato sulla base del numero di passeggeri che transitano in aeroporto secondo quanto stabilito dal Decreto 30 giugno 2003 pubblicato sulla G.U. del 7 luglio 2003. Nell'esercizio i valori del canone minimo (Cmin) e del canone unitario (Cu), sono stati aggiornati del 0,6%, secondo il tasso di inflazione programmato 2015 (vedi lettera ENAC del 11/11/2015 prot. n° 0118652/PROT).

A seguito della revisione del modello tariffario e dell'adeguamento delle tariffe ai costi effettivamente certificati dalla società, a partire da Settembre 2015, decade la riduzione del canone alla soglia del 25%, inizialmente introdotto dalla normativa "requisiti di sistema" (Legge 248/2005) che aveva introdotto tale riduzione a seguito dell'abbattimento delle maggiorazioni notturne sui diritti di approdo e decollo. (165 mila euro)

La voce "altri canoni" accoglie i canoni per il noleggio mezzi e auto, nel corso dell'esercizio si registra un decremento sostanzialmente attribuito ai minori canoni per il noleggio auto Audi.

COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente, ivi compresi i passaggi di categoria, il costo delle ferie maturate e non godute e gli accantonamenti di legge derivanti dall'applicazione del Contratto. Il costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente nell'esercizio figura nel conto economico per complessivi 12 milioni circa di euro.

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	7.994.733	8.093.665	-98.932	-1,22%
- oneri sociali	2.300.350	2.216.207	84.143	3,80%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	469.667	510.290	-40.623	-7,96%
- altri costi del personale	628.154	596.733	31.421	5,27%
- lavoro temporaneo (interinale)	843.591	84.428	759.163	899,18%
	12.236.496	11.501.322	735.173	6,4%

GLI AMMORTAMENTI E LE SVALUTAZIONI

Per quanto attiene al "Fondo Svalutazione Crediti" si rimanda al paragrafo "II CREDITI" analisi dei crediti in base alla scadenza.

L'importo degli ammortamenti deriva dall'applicazione delle aliquote di ammortamento illustrate nella prima parte della Nota Integrativa. Gli ammortamenti 2015 ammontano a circa 1.456 mila euro.

COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	291.153	291.657	-503	-0,2%
Cancelleria e stampanti	74.409	65.224	9.184	14,1%
Contributi associativi	51.698	40.316	11.382	28,2%
Abbonamenti riviste e giornali	7.608	6.324	1.284	20,3%
Spese di rappresentanza	8.523	8.150	373	4,6%
Altre sopravvenienze non straordinarie	56.199	7.859	48.340	615,1%
Donazioni e liberalità	8.897	9.183	-287	-3,1%
Tasse di circolazione automezzi	570	574	-4	-0,7%
Furti ed ammanchi	1.184	164	1.020	621,8%
Multe ed ammende	7.984	12.478	-4.494	-36,0%
Pulizia uffici	31.126	31.097	28	0,1%
Costi indeducibili	10.779	18.666	-7.887	-42,3%
Altri oneri minori	55.835	56.246	-411	-0,7%
	605.965	547.939	58.027	10,6%

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un incremento rispetto al precedente esercizio per circa 58 mila euro, sostanzialmente attribuibile alle maggiori sopravvenienze passive non straordinarie maturate a fronte di maggiori accantonamenti per fatture da ricevere.

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
<i>proventi diversi dai precedenti: verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche	221	79	143	181,69%
Interessi attivi di mora	401.327	340.157	61.170	17,98%
differenze di cambio attive	146	733	-588	-80%
Totale	401.695	340.969	60.725	18%

Gli interessi attivi di mora si riferiscono ai crediti scaduti verso le consociate MeridianaFly e MeridianaMaintenance.

COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

Descrizione:	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	99	299	-201	-67,06%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento	934	748	186	24,79%
Interessi su c/c bancari	159.151	224.660	-65.509	-29,16%
Interessi passivi di mora	124	5.683	-5.559	-97,82%
Commissioni carte di credito	12.924	12.437	487	3,91%
Commissioni e spese bancarie di c/c	17.425	24.592	-7.167	-29,14%
Interessi passivi su finanziamento	108.426	42.885	65.541	152,83%
Altri	77	140	-63	-44,99%
Totale	299.159	311.445	-12.286	-4%

Gli interessi passivi su c/c bancari registrano un decremento legato al minore utilizzo delle linee di credito per effetto del finanziamento concesso dalla controllata.

E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

COMPOSIZIONE PROVENTI STRAORDINARI

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Proventi straordinari:				
Altri proventi straordinari	1.835			
Sopravvenienze attive e insussistenze passive	57.396	160.982	-103.586	-64,35%
Totale	59.231	160.982	-103.586	-64,35%

La variazione della voce "proventi straordinari" è sostanzialmente connessa alla diminuzione delle sopravvenienze attive per poste straordinarie del 2014 legate a rimborsi Ires Irap del 2003/2005/2007, per circa 79 mila euro, e all'incasso di rimborsi relativi a contributi per assunzioni disabili di competenza esercizi precedenti, per circa 17 mila euro.

COMPOSIZIONE ONERI STRAORDINARI

Descrizione	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Oneri straordinari:				
Sopravvenienze passive e insussistenze attive	120.887	62.757	58.130	92,63%
Totale	120.887	62.757	58.130	92,63%

La variazione della voce "oneri straordinari" è sostanzialmente connessa a costi straordinari sostenuti per la certificazione aeroportuale riferita ad anni precedenti, per circa 14 mila euro, al pagamento di imposta di registro per l'anno 2010/2011, per circa 19 mila euro e ad un rimborso Irap erroneamente contabilizzato nel 2014, per circa 24 mila euro.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

Le imposte correnti sul reddito dell'esercizio, pari a 2.791 mila euro sono composte da Irap per 557 mila euro e per Ires per circa 2.234 mila euro.

Gli importi per imposte anticipate pari a circa 43 mila euro misurano l'effetto netto del sorgere e dell'annullamento delle differenze temporanee tra valore civilistico e fiscale.

Per quanto attiene al prospetto di riconciliazione tra utile netto di bilancio ed imponibile fiscale (ai fini IRES e IRAP) ed al prospetto delle variazioni nelle differenze temporanee in essere a fine esercizio, si rimanda agli allegati n. 1, 2 e 3 che fanno parte integrante della presente nota integrativa. L'accantonamento Irap dell'esercizio è stato effettuato ai sensi del D. Lgs. 15/12/1997 n. 446 art. 16 c. 1/bis lettera A), Art. 3 c. 5 lettera b) L.R. 9/3/2015 n. 5.

ALTRE INFORMAZIONI

PERSONALE

Ai sensi di legge si evidenzia il numero medio dei dipendenti ripartito per categoria.

NUMERO MEDIO DIPENDENTI	2014	2015
-Numero Dirigenti	3,0	3,4
-Numero Quadri	9,0	9,9
-Numero Impiegati CTI	98,8	100,2
-Numero Operai CTI	80,5	76,9
-Numero Impiegati CTD	18,6	18,1
-Numero Operai CTD	9,0	10,8
Totale	218,9	219,3

REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI

Come richiesto dall' art. 2427, comma 1, n. 16 del Codice Civile e dal D.Lgs. 39/2010, nella tabella si dettagliano i compensi spettanti agli amministratori ed ai sindaci della Società, e alla società di revisione legale dei conti.

	31/12/15	31/12/14	Variazione	Variazione %
Compensi Ammistratori	277.916	277.634	282	0,10%
Compensi Sindaci	74.346	75.656	-1.311	-1,73%
Compensi Società di revisione	72.040	64.680	7.360	11,38%
	424.302	417.971	6.331	1,51%

ALISARDA S.P.A
BILANCIO AL 31/12/2014

La Società appartiene al gruppo Meridiana che esercita la direzione e il coordinamento tramite la Capogruppo Alisarda S.p.A., ai sensi dell'art. 2497 del Codice Civile.

ATTIVO	31/12/14
A) Attività non correnti	84.898
B) Attività correnti	<u>13.709</u>
Totale attivo	98.607
PASSIVO	
C) Patrimonio Netto:	-56.199
D) Passività correnti	2.756
E) Passività non correnti	<u>152.050</u>
Totale passivo	98.607
CONTO ECONOMICO	
A) Proventi / (Oneri) netti da Partecipazioni	-107.650
B) Proventi / (Oneri) finanziari netti	-3.399
Spese generali	-2.322
Risultato prima delle imposte	-113.371
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	
E) Risultato delle attività destinate alla vendita	
Imposte sul reddito dell'esercizio	2.263
Valutazione Fair Value delle partecipazioni	
Utile (perdita dell'esercizio)	<u>-111.108</u>

* * *

Il presente bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la

Geasar S.p.A.
F.to il Presidente
Marco Rigotti

ALLEGATO N. 1**RICONCILIAZIONE TRA IMPONIBILE FISCALE ED IMPONIBILI DA BILANCIO**

Conformemente a quanto previsto dal Principio contabile N. 25 CNDCeRn nel seguente prospetto è riportato il dettaglio della riconciliazione tra il risultato civilistico e il risultato fiscale ai fini.

DETERMINAZIONE REDDITO IMPONIBILE AI FINI IRES

UTILE ANTE IMPOSTE	8.096.976
VARIAZIONI IN AUMENTO DEL REDDITO	1.991.434
Sopravvenienze passive indeducibili	162.903
Costi di gestione auto	164.344
Compensi amministratori	76.154
Imposte indeducibili o non pagate	147.929
Erogazioni liberali	8.897
Ammortamenti indeducibili	16.852
Accantonamento rischi da contenzioso	448.704
Premi di performance	655.039
Interessi attivi di mora incassati	229.568
Altre variazioni in aumento	81.044
VARIAZIONI IN DIMINUZIONE DEL REDDITO	(1.387.684)
Emolumenti deducibili	-666.618
Altre variazioni in diminuzione	-721.065
REDDITO IRES	8.700.726
ACE	-578.184
IMPONIBILE IRES	8.122.542
aliquota Ires	27,5%
IRES CORRISPONDENTE AL REDDITO DELL'ESERCIZIO	2.233.699

ALLEGATO N.2

Base imponibile IRAP

IC1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€	32.375.908
IC5	Altri ricavi	€	1.294.944
IC6	Totale componenti positivi	€	33.670.852
IC7	Costi per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	€	450.679
IC8	Costi per servizi	€	9.504.596
IC9	Costi per il godimento di beni di terzi	€	875.413
IC10	Ammort. Immobilizz. Immateriali	€	94.153
IC11	Ammort. Immobilizz. Materiali	€	1.361.521
IC12	variaz. Rim. Materie prime	€	-23
IC13	oneri diversi di gestione	€	605.965
IC14	Totale componenti negativi	€	12.892.304

VALORE DELLA PRODUZIONE NETTA

IC50	Totale variazioni in aumento	€	569.668
IC56	Totale variazioni in diminuzione	€	823.753
Sezione VI			
IC64	Valore della produzione lorda	€	20.524.463
IC66	Deduzioni - art.11 D.Lgs. N. 446/97	€	-803.604
IC69	Altre deduzioni per lavoro dipendente	€	-8.841.191
IC70	Valore della produzione netta	€	10.879.668
	aliquota 5,12%		
QUADRO IR	IRAP dell'esercizio		557.039

GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE AL 31.12.2015

	31.12.2014		Utilizzi anno 2015		Adeguamento anno 2015		Incrementi anno 2015		31.12.2015		Ires/rap	Utilizzi 16	Utilizzi post 16
	Imponibile	%	Imponibile	%	Imponibile	%	Imponibile	%	Imponibile	%			
1. Amministratori	164.237	27,50	70.502	27,50	0	27,50	76.154	27,50	169.889	27,50	46.719	76.154,00	0
2. Svalutazione crediti	953.120	27,50	(23.540)	27,50	(929.580)	27,50	0	27,50	0	27,50	0	0,00	929.580
3. Premi performance e rinnovi contrattuali	717.089	27,50	(717.089)	27,50	0	27,50	655.039	27,50	655.039	27,50	180.136	0,00	(0)
4. Ammortamento terreno	101.745	27,50	0	27,50	(101.745)	27,50	0	27,50	0	27,50	0	0,00	101.745
5. Fondo rischi contenzioso	97.216	1,26	0	1,26	97.216	3,86	3.753	5,12	118.597	24,00	28.463	28.463	5.840
6. Quota indeducibile avviamento	2.389.481	27,50	(28.577)	27,50	(2.360.904)	27,50	(649.249)	27,50	114.068	5,12	5.840	0,00	2.360.904
7. Interessi di mora	138.666	27,50	(31.515)	27,50	(107.151)	27,50	(29.467)	27,50	2.809.608	24,00	674.306	0,00	674.306
8. TARES	138.666	1,26	0	1,26	138.666	3,86	4.136	5,12	107.151	24,00	25.716	0,00	107.151
9. Quota associativa	45.840	27,50	0	27,50	(45.840)	27,50	(12.606)	27,50	107.151	5,12	5.486	0,00	45.840
TOTALI	4.517.178	27,50	(871.353)	27,50	(3.552.090)	27,50	(976.825)	27,50	825.058	27,50	226.891	1.191.126	1.191.126
	235.882	1,26	(31.515)	1,26	204.367	3,86	7.889	5,12	4.017.646	24,00	964.235	11.326	11.326
									221.220	5,12	11.326	(42.744)	(42.744)
									313.710		1.202.452		

(51.098) IRES - ADEGUAMENTO 2015
8.354 IRAP - ADEGUAMENTO 2016
(42.744)

GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE AL 31.12.2015

	31.12.2014		Adeguamento anno 2015		Incrementi anno 2015		31.12.2015		Ires/rap	Utilizzi 16	Utilizzi post 16		
	Imponibile	%	Imponibile	%	Imponibile	%	Imponibile	%					
2. Differenze attive di mora non pagati	569.725	27,50	(229.568)	27,50	(340.157)	27,50	0	27,50	0	27,50	0	0,00	340.157
IRAP	569.725	27,50	(229.568)	27,50	(340.157)	27,50	(93.543)	24,00	719.286	24,00	172.629	15.954	15.954
TOTALI	0	0	0	0	340.157	24	81.638	24	0	0	0	0,00	0
									90.991		172.629	15.954	15.954
									90.991		172.629	15.954	15.954

15.954 IRES - ADEGUAMENTO 2015
0 IRAP - ADEGUAMENTO 2016
15.954

ALLEGATO N. 4**CONTRATTO DI LEASING**

In data 31.12.2009 la Geasar, su delibera del Consiglio di Amministrazione, ha stipulato con la Società Sardaleasing S.p.A. un contratto di Lease back per il finanziamento dei seguenti beni:

A) N.1 Air Starter 400 PPM Universale; N.4 Nastri Bagagli Semoventi;	€	385.500
B) N. 1 macchinario per il controllo radiogeno dei bagagli a mano (FEP ME 975)	€	50.000
C) Arredi nuovo Terminal Aviazione Generale	€	610.019
D) N. 1 macchinario per il controllo radiogeno dei bagagli a mano (FEP ME 640)	€	49.000
E) N. 1 macchinario per il controllo radiogeno dei bagagli a mano (FEP ME 975 HD EVO)	€	100.000

La società al fine della corretta contabilizzazione del lease back ha adottato il metodo patrimoniale secondo i dettami dell'OIC 1. In base al quale, il bene viene iscritto tra le immobilizzazioni solo al momento del riscatto e solo da quel momento inizia ad essere ammortizzato, in relazione alla residua vita utile del bene; rilevando in bilancio le seguenti poste:

- canone di leasing per competenza (pari a 176 mila euro);
- gli interessi passivi per il canone di leasing (pari a 13 mila euro);
- debito verso la società di leasing (per un importo 162 mila euro)

coerentemente con quanto indicato all'art. 2427 del c.c. al punto n.22 viene menzionato nel seguente prospetto in nota integrativa.

Per un maggior dettaglio si allega il seguente prospetto:

	Contratto A	Contratto B	Contratto C	Contratto D	Contratto E
Valore del bene	385.500	610.019	100.000	50.000	49.000
N° rate complessive (escluso l'eventuale maxicanone)	80	80	80	80	80
Durata contratto in mesi	80	80	80	80	80
Periodicità del canone (vale 1=mensile, 2=bimestrale, 3, 4, 6, 12)	1	1	1	1	1
Data di entrata in funzione del bene	01/03/2010	01/03/2010	01/03/2010	01/05/2010	01/05/2010
Data di fine contratto	31/10/2016	31/10/2016	31/10/2016	31/12/2016	31/12/2016
Importo maxicanone	38.550	61.002	10.000	5.000	4.900
Importo canone mensile (netto IVA)	4.746	7.507	1.235	619	607
Prezzo opzione finale d'acquisto	3.855	6.100	1.000	500	490
Spese contrattuali	315	1.068	175	88	86
Tasso interesse indicizzato al parametro	Euribor/360 a 3 mesi	Euribor/360 a 3 mesi	Euribor/360 a 3 mesi	Euribor/360 a 3 mesi	Euribor/360 a 3 mesi

Con l'applicazione del metodo finanziario, la società alla data di chiusura dell'esercizio avrebbe i seguenti effetti:

- i beni oggetto di locazione iscritti tra le immobilizzazioni al costo storico di 1.195 mila euro;
- i beni sono ammortizzati in 10 anni;
- valore del fondo ammortamento pari a 657 mila euro;
- valore netto delle immobilizzazioni oggetto di locazione pari a 538 mila euro;
- valore delle rate non scadute pari a 150 mila euro.