

Indice

Relazione sulla Gestione

Sintesi dell'esercizio	pag.	3
Traffico	pag.	8
Investimenti e manutenzioni su infrastrutture e sistemi aeroportuali	pag.	13
Servizio Safety – Quality & Regulation	pag.	18
Attività aviation	pag.	19
Attività commerciali non aviation e Cortesa S.r.l.	pag.	20
Eccelsa Aviation S.r.l.	pag.	23
Risorse umane	pag.	26
Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo	pag.	29
Gestione economica, patrimoniale, e finanziaria	pag.	32
Attività di direzione e coordinamento	pag.	39
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	pag.	39
Principali rischi ed incertezze cui è esposta la Società	pag.	40
Altre notizie come da informativa ex art. 2428 del Codice Civile	pag.	41
Approvazione Bilancio	pag.	41

Prospetti di Bilancio e Nota Integrativa

Sintesi dell'esercizio

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'anno 2011.

Il risultato dell'esercizio al lordo delle imposte è pari a 3.779.963 Euro ed evidenzia un incremento di circa 700.000 Euro rispetto alla chiusura 2010.

L'incremento del risultato in termini di gestione caratteristica rispetto all'anno 2010 è diretta conseguenza di un trend di traffico particolarmente positivo e più che proporzionale rispetto al trend di crescita dei passeggeri a livello nazionale ed internazionale, indotto anche da favorevoli fattori esterni oltre che dalla costante azione del management rivolta al consolidamento e alla ricerca di flussi di traffico.

Oltre a ciò, hanno contribuito al risultato un attento monitoraggio dei costi e una politica degli investimenti coerente con la limitata disponibilità delle risorse finanziarie.

Per contro, il risultato è stato negativamente influenzato da poste impreviste e imprevedibili quali la richiesta da parte dello Stato di una quota dei diritti di approdo e decollo per il traffico privato - con effetto retroattivo dal 2005 - ed il necessario accantonamento di somme per il contenzioso del lavoro.

Il contesto generale

Contesto esterno

Anche nel corso del 2011 la società ha dovuto operare in un contesto macroeconomico difficile determinato dal perdurare della crisi economica mondiale.

La generale debolezza dei mercati, la mancata ripresa dell'occupazione, le politiche monetarie non sufficientemente efficaci dei paesi avanzati e fattori straordinari quali lo tsunami del Giappone, i disordini politici nel Nord Africa e nel Medio Oriente, hanno indotto l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) a dichiarare la crescita su base annua per il 2011, inferiore sia al 2010 ed a prevedere un ulteriore rallentamento nel 2012.

In parziale controtendenza con le deboli ed instabili condizioni economiche generali, il **settore aeronautico** ha complessivamente registrato nel 2011, secondo i dati dell'International Air Transport Association (IATA), un incremento del traffico del 5,9% ed un *load factor* medio allineato sui livelli registrati nel 2010. La salute del sistema del trasporto aereo è tuttavia risultata critica dato che globalmente i profitti per l'anno 2011 sono stati calcolati, dalla IATA, in 6,9 miliardi di dollari contro i 15,8 del 2010.

Le previsioni stimano l'utile dell'industria aeronautica mondiale nel 2012 ulteriormente in calo a 3 miliardi di dollari dato anche dall'aumento dei prezzi del petrolio.

Un ulteriore segnale di debolezza è rappresentato dal calo del **volume mondiale del trasporto aereo di merci** che risulta ridotto del 5% nel 2011.

In Europa (fonte ACI Europe) il traffico passeggeri ha registrato un incremento del 7,3% rispetto al 2010 mentre il trasporto merci una crescita più contenuta pari all' 1,4%.

Calcolati al netto del fenomeno relativo all'eruzione del vulcano Islandese Eyjafjallajkull del 2010, i dati di traffico aereo europei mostrano una crescita più contenuta pari al +5,2% per i passeggeri e +0,6% per le merci.

La crescita complessiva dei movimenti negli aeroporti europei è stata, nel 2011, del 4,1%.

È utile evidenziare che, nonostante la crisi generale, questi dati mostrano un certo dinamismo del trasporto aereo e, nel caso degli aeroporti, mettono in risalto l'importanza del settore per la futura crescita dell'economia nelle aree geografiche di riferimento.

Il sistema aeroportuale italiano (fonte Assaeroporti) chiude il 2011 con una crescita del traffico passeggeri pari al 6,38%, corrispondente a oltre 9 milioni di passeggeri in più rispetto al 2010.

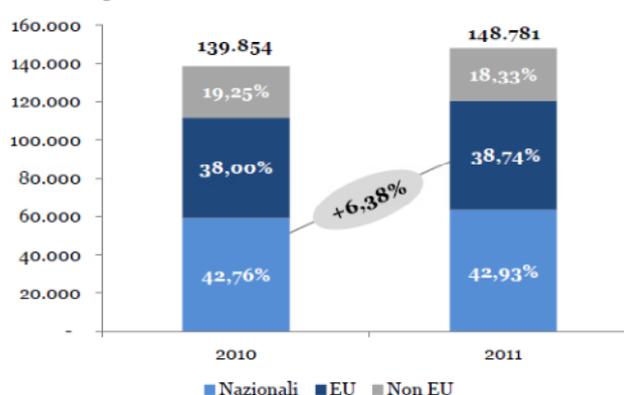
L'86% degli aeroporti ha visto aumentare il proprio traffico passeggeri e, nello specifico, sono stati 148.781 milioni i passeggeri transitati negli scali aeroportuali italiani per un totale di 1.584.956 movimenti (+0,9% rispetto al 2010).

Il 2011 rispetto al 2010 evidenzia variazioni positive per il traffico nazionale e intra UE:

- ↑ *Traffico nazionale: + 7,07%*
- ↑ *Traffico internazionale*: + 6,29%*

Variatione traffico pax (Naz. + Int.) 2010 - 2011

Dati in migliaia

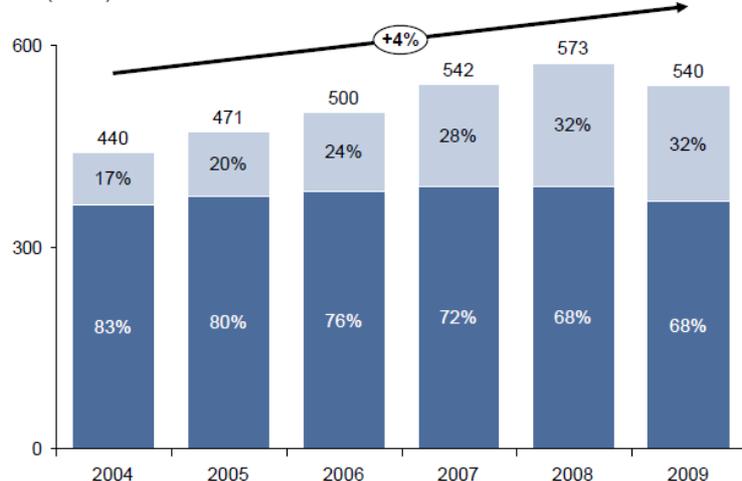


fonte: Assaeroporti

Il 2011 registra risultati positivi in termini di traffico passeggeri per tutte le categorie di aeroporti. Si rileva tuttavia una accentuata disomogeneità di crescita tra gli aeroporti a favore di quelli di piccole/medie dimensioni, principalmente a causa dell'attività intensa dei vettori low cost (sopra tutti Ryanair) spinta dalla forte contribuzione pubblica locale.

FSC vs LCC in EUROPA: POSTI OFFERTI* (2004-2009)

Posti (milioni)



CAGR
+18%

CAGR
0%

Il settore Low Cost ha contribuito in maniera rilevante all'aumento complessivo del traffico europeo compensando la fase di stabilità registrata nel periodo nel comparto FSC

fonte: studio ENAC sull'Evoluzione del traffico low costa a livello europeo e nazionale

In linea con le tendenze del mercato, anche il nostro aeroporto ha lavorato nel corso del 2011 al consolidamento dei vettori principali già operanti sullo scalo e ha esplorato, in collaborazione con enti pubblici e operatori locali, i mercati più adeguati ai collegamenti turistici stagionalizzanti, principalmente nel Nord Europa.

Il sistema aeroportuale regionale ha registrato, nel corso del 2011, un elevato tasso di crescita del volume passeggeri di aviazione commerciale (+ 9,5%), decisamente superiore ai tassi nazionali ed europei. Tutti e 3 gli scali isolani evidenziano crescite elevate nei volumi (Cagliari +7,4%, Alghero +9,1%, Olbia +14,1%). Differenti sono i fattori che hanno singolarmente influenzato le dinamiche di crescita dei singoli scali della Sardegna, ma senz'altro di notevole impatto sono stati la crisi nel Nord Africa ed l'incremento dei prezzi del trasporto via mare. Nonostante quest'ultimo fattore abbia condotto ad un significativo calo delle presenze complessive di turisti sul territorio sardo, ha comunque contribuito ad elevare la qualità della domanda di trasporto e a spostare una fetta dei flussi sul mezzo aereo.

L'aeroporto di Olbia registra un incremento complessivo di passeggeri di aviazione commerciale, pari al 14,1%, rispetto al 2010. Entrambi i mercati nazionale ed internazionale evidenziano una crescita significativa, con la componente internazionale che espone percentuali più significative di sviluppo (16,9% vs 13,3%). A tale espansione hanno fortemente contribuito i positivi risultati legati al consolidamento del mercato tedesco, alle crescenti connessioni charter verso la Francia ed i nuovi collegamenti verso il Nord Europa.

Il mercato domestico è stato invece penalizzato dalla mancata attivazione della nuova continuità territoriale (CT2) che avrebbe dovuto ampliare la rosa di destinazioni, da/per gli scali sardi, operati con oneri di servizio pubblico. A ciò si è aggiunto il ritardo nella estensione, ai passeggeri non residenti in Sardegna, delle tariffe di continuità territoriale, ritardo che non ha consentito l'adozione delle nuove tariffe già a partire dai primi mesi del 2012, contrariamente alle previsioni.

Nel corso dell'esercizio la Regione Sardegna ha approvato i piani di incentivazione per la stagionalizzazione del traffico turistico dei 3 scali sardi, sulla base della L.R. n.10/2010. Tuttavia in attesa che la Commissione Europea definisca la correttezza delle procedure di affidamento dei fondi regionali alle società di gestione, la Regione Sardegna non ha ancora erogato le somme dovute, provocando forti penalizzazioni finanziarie a danno delle società di gestione degli aeroporti, parzialmente compensate dalla possibilità di accedere a un'anticipazione onerosa fornita dalla SFIRS.

Per quanto riguarda Geasar, il piano 2011 ha previsto accordi di co-marketing con una pluralità di vettori partner per circa 3 milioni di euro - piano interamente approvato da Ras con la Determinazione 52 del 23 Dicembre 2011.

Sul fronte normativo permane il ritardo nell'iter di adeguamento delle tariffe aeroportuali degli scali aerei italiani.

Tale ritardo normativo, causato dal ritardo nel recepimento della Direttiva Comunitaria 2009/12 da parte dello Stato Italiano, ha di fatto impedito la possibilità che le tariffe aeroportuali del nostro aeroporto potessero essere adeguate nel corso del 2011 attraverso lo strumento del Contratto di Programma, pur avendo, Geasar, formalmente richiesto l'attivazione dell'istruttoria per la definizione dell'Accordo di Programma con Enac e messo a disposizione dell'Ente tutta la documentazione necessaria per l'avvio di tale processo. Non si prevede che l'istruttoria riguardante il nostro aeroporto possa essere riavviata prima del mese di Giugno 2012.

Contesto operativo/gestionale interno

Come già accennato, la società ha operato la gestione dell'anno 2011 all'interno di un contesto di forte tensione economico-finanziaria e un quadro strategico regionale e normativo nazionale confuso e instabile. Per contro, lo scalo ha beneficiato di un consistente flusso di traffico che ha riportato i volumi di attività operativa ai livelli di pre-crisi economica, con un totale passeggeri superiore a 1.850.000 unità.

Il particolare contesto generale (debolezza economica, rincaro delle tariffe marittime, crisi del Nord Africa) ha però generato una dinamica del mercato di riferimento dell'aeroporto di Olbia tale da accentuare la stagionalità delle operazioni, con conseguenti situazioni di affanno nelle attività di assistenza ai voli e situazioni di congestionamento delle strutture nei momenti di picco dei mesi di luglio e agosto. Va evidenziato che il recente ammodernamento del sistema di check-in e smistamento bagagli e l'adozione di modalità flessibili nell'utilizzo delle risorse lavorative (anche con l'utilizzo dell'out-sourcing), hanno consentito la gestione degli eccezionali picchi di traffico con un livello di servizio accettabile.

Sempre sotto il profilo operativo, nonostante il forte incremento di traffico e le relative difficoltà operative nel picco, nel 2011 si registrano indicatori di puntualità, recupero dei ritardi e numero di bagagli disguidati in continuo miglioramento e superiori alla media nazionale.

Nel corso del 2011, Geasar ha aderito ad un programma di verifica della qualità condotto da ACI Europe, allo scopo di misurare le proprie performance di gestione e la percezione da parte del passeggero relativamente ai servizi aeroportuali erogati, sia operativi che commerciali.

In base ai risultati del suddetto programma, nell'ottica di lavorare per il miglioramento continuo della qualità, la società ha di conseguenza investito in percorsi di formazione (front line, orientamento al cliente, comunicazione etc.) per la valorizzazione e l'ampliamento delle competenze professionali del personale di scalo.

Sul fronte della qualità del servizio è da evidenziare che la rivista di settore inglese "Business Destinations Magazine" ha confermato per Eccelsa Aviation l'Award come migliore Struttura di Aviazione Privata (FBO) in Europa.

Inoltre, nel corso del 2011, il servizio Quality & Regulation di Geasar, dopo il conseguimento nel 2009 della Certificazione Ambiente ISO 14001 e nel 2010 della Certificazione di Qualità dei servizi ISO 9001, ha lavorato per il conseguimento della certificazione OHSAS 18001 per la Prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori. La certificazione è stata ottenuta a Luglio 2011 e Geasar è la seconda società di gestione aeroportuale ad ottenere la OHSAS 18001, ad un mese di distanza dalla SAB di Bologna, prima società italiana ad esser certificata secondo questo standard.

Sul fronte ambientale e del risparmio energetico Geasar ha continuato l'opera di adeguamento e efficientamento degli impianti elettrici e di illuminazione e ha predisposto un importante progetto per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da circa 1 MW da installare in air side su una fascia di terreno lato pista.

Per quanto attiene l'area Non Aviation, la crescita del traffico ha avuto positive ricadute sull'attività di quasi tutti gli esercizi commerciali, sull'autonoleggio, sulla pubblicità e ha incrementato il provento, per Geasar, nel caso dei contratti di sub-concessione i cui corrispettivi sono legati ai passeggeri.

È da evidenziare che in alcuni casi, come ad esempio la vendita di prodotti regionali di KaraSardegna, il beneficio in termini di ricavi è stato più che proporzionale alla crescita del traffico.

Al fine di compensare la scarsa affluenza di passeggeri nella bassa stagione, Geasar ha continuato ad attuare azioni volte a stimolare la frequentazione da parte della clientela locale e degli operatori dell'aeroporto, sia per il mezzo di campagne promozionali sui prezzi delle attività dirette di Food&Beverage, che attraverso eventi culturali, didattici, di enogastronomia e di intrattenimento.

Sul piano infrastrutturale si segnala che l'ANAS ha appaltato ed aggiudicato definitivamente il lotto IX della S.S.199 Sassari-Olbia, che comprende lo svincolo e il raccordo con la viabilità aeroportuale già realizzata nel 2009. Si prevede l'inizio lavori nel 2012 ed il completamento nel 2014. Va sottolineato che l'attività di progettazione e coordinamento, preventivamente attuata da Geasar nel corso degli anni precedenti, hanno infatti consentito agli Enti Pubblici finanziatori una accelerazione del processo di aggiudicazione delle opere.

Relativamente invece al progetto di allungamento della pista di volo, il 25 luglio 2011 è stata firmata la Convenzione tra il delegato del Governo (Ugo Cappellacci), l'Enac e Geasar, per l'esecuzione della prima fase dei lavori consistente nello spostamento di un tratto della SS 125 e l'acquisizione delle aree necessarie per il prolungamento della pista. Anche in questo caso si prevede che i lavori possano essere appaltati nel 2012 e completati nel 2013.

Nei primi mesi del 2011 e prima della stagione estiva, è stato realizzato un importante intervento infrastrutturale riguardante le funzioni check-in e smistamento bagagli consistente nella riorganizzazione dell'atrio partenze e la modifica dell'impianto BHS (Bagage Handling System). L'opera ha consentito una migliore fruibilità della hall partenze da parte del passeggero, attraverso la riorganizzazione dei flussi, l'incremento della capacità in termini di bagagli/ora e una maggior affidabilità ed efficienza dell'intero processo.

Sempre in linea con il perseguimento di un miglioramento delle performance operative e degli standard di sicurezza, è stato realizzato in area arrivi un sistema di barriere automatiche per il transito dei passeggeri nelle aree sterili. L'intervento ha consentito di governare il transito dei passeggeri in arrivo da voli Schengen ed Extraschengen, segregando le aree di sbarco dalle aree di riconsegna dei bagagli ed impedendo il passaggio dall'atrio di arrivo al molo partenze, come richiesto dal piano di security dell'aeroporto.

Sotto il profilo dell'organizzazione, nel corso del 2011, si segnala l'accorpamento della funzione "airport consulting" nella unità organizzativa Sviluppo Business. Tale scelta manifesta la volontà della società di sviluppare contestualmente allo sviluppo del traffico sullo scalo anche il segmento della consulenza aeroportuale, nell'intento di valorizzare il know-how acquisito dalla società nel settore del master planning e della gestione operativa e Non Aviation.

In tale ottica, durante la stagione Summer 2011, su richiesta della Regione Sardegna, la società ha effettuato, un intervento di natura consulenziale volto alla riapertura stagionale dello scalo di Tortolì. Geasar ha prestato il proprio supporto per la certificazione dello scalo, attivando il necessario collegamento con ENAC ed ENAV, e ha - con la collaborazione di Meridiana - riattivato i collegamenti aerei estivi da/per Tortolì, da luglio a ottobre.

Traffico

➤ Contesto Nazionale e Regionale

Il sistema aeroportuale italiano chiude il 2011 con una crescita del traffico passeggeri pari al 6,4% corrispondente a oltre nove milioni di passeggeri in più rispetto al 2010. Negli scali aeroportuali italiani sono transitati 148.472.261 passeggeri per un totale di 1.584.956 movimenti (+0,9% rispetto al 2010). Il risultato positivo in termini di traffico passeggeri interessa tutte le categorie di aeroporti. Si rileva infatti un + 3,0% per la classe di aeroporti con traffico superiore a dieci milioni, un + 10,6% per gli scali con traffico tra cinque e dieci milioni, un + 6,5% per gli aeroporti con traffico tra uno e cinque milioni infine un + 9,6% per quelli con traffico inferiore a un milione. Il nostro aeroporto è fra quelli che registra la più alta crescita di attività nella categoria da uno a cinque milioni di passeggeri, insieme a Brindisi, Lamezia Terme, Palermo, Verona, Pisa, aeroporti questi che devono l'incremento del traffico alla presenza del vettore Ryanair.

Gli Aeroporti Sardi nel loro complesso registrano un incremento del 9,5% corrispondente a circa 610.000 passeggeri in più rispetto al 2010. La crescita è generata da entrambi i segmenti di traffico, quello domestico (+9,5% , + 444.468 pax) e quello internazionale (+ 10% +172.053 pax).

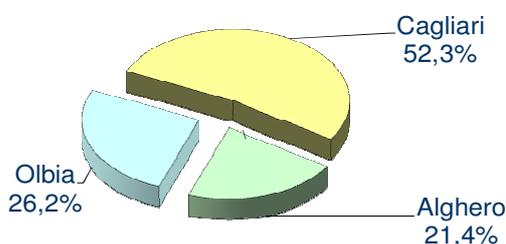
Nell'ambito degli aeroporti sardi, Olbia si conferma il secondo aeroporto dell'Isola con uno share del 26,2%, preceduto dall'Aeroporto di Cagliari con uno share del 52,3% e seguito da Alghero share col 21,4%.

Analisi comparativa aeroporti Sardi

Passeggeri 2011 Vs 2010

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	Δ% 2011/2010	Passeggeri Internazionali	Market Share	Δ% 2011/2010	Transiti	Δ% 2011/2010	Totale Commerciale	Market Share	Δ% 2011/2010
Olbia	1.201.873	23,4%	13,3%	623.707	33%	16,9%	25.331	-11,7%	1.850.911	26,2%	14,1%
Cagliari	2.909.179	56,7%	7,4%	772.765	41%	8,2%	12.038	-19,7%	3.693.982	52,3%	7,4%
Alghero	1.023.458	19,9%	11,2%	487.709	26%	5,0%	2.078	-11,5%	1.513.245	21,4%	9,1%
Totale Sardegna	5.134.510	100%	9,5%	1.884.181	100,0%	10,0%	39.447	-14,3%	7.058.138	100,0%	9,5%
Totale Italia	63.415.448	8,1%	7,1%	84.290.016	2,2%	6,3%	767.157	-25,7%	148.472.621	4,8%	6,4%

Il market share totale del mercato sardo è rappresentato nel seguente grafico:



➤ Aeroporto di Olbia

L'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda chiude l'anno 2011 con un record storico di 1.850.911 passeggeri di aviazione commerciale, in crescita del 14,1% (+ 228.303) rispetto all'anno precedente e 23.432 di Aviazione Generale, +0,4% rispetto al 2010. Il totale dei passeggeri dell'aeroporto è pertanto 1.874.696 (+13,9%).

Traffico Totale Aeroporto di Olbia <i>(Passeggeri in transito inclusi)</i>	2011	2010	Δ 11-10
Aviazione Commerciale	1.850.911	1.622.608	14,1%
Aviazione Generale	23.432	23.345	0,4%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	353	294	20,1%
Totale Passeggeri	1.874.696	1.646.247	13,9%
Aviazione Commerciale	18.297	16.883	8,4%
Aviazione Generale	10.922	11.473	-4,8%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.127	1.152	-2,2%
Totale Movimenti	30.346	29.508	2,8%
Aviazione Commerciale	1.161.460	1.055.729	10,0%
Aviazione Generale	163.748	160.534	2,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	6.786	5.646	20,2%
Totale Tonnellaggio	1.331.994	1.221.909	9,0%
Totale Kg di Merce	202.171	222.361	-9,1%

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

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

Nello specifico, i passeggeri nazionali (transiti esclusi) sono stati 1.201.873 con un incremento del + 13,3% (+141.335) rispetto al 2010, mentre quelli internazionali sono stati 623.707 con una crescita del + 17,0% (+ 90.330).

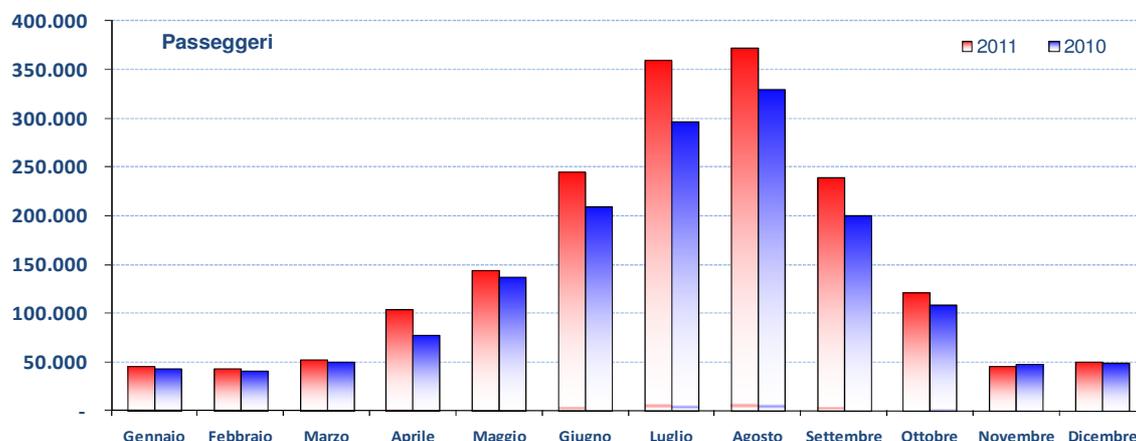
La mensilizzazione dei dati di seguito evidenzia un costante incremento in quasi tutti i mesi dell'anno con eccezione del mese di Novembre che risente della flessione del traffico internazionale. La ripresa del traffico nei mesi di bassa stagione è stata trainata dall'incremento del traffico domestico che ha beneficiato dell'apertura delle nuove rotte annuali Venezia, Torino e Firenze di Meridiana. La crescita del mese di Aprile è influenzata da fattori esterni quali la "nube vulcanica" che, nel mese di Aprile 2010, ha provocato cancellazioni di voli con conseguente riduzione di passeggeri.

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale (esclusi transiti)

	2011			2010			Delta 2011/2010		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	42.511	3.540	46.051	39.344	4.125	43.469	8,0%	-14,2%	5,9%
Febbraio	39.019	4.332	43.351	36.354	5.029	41.383	7,3%	-13,9%	4,8%
Marzo	47.160	5.397	52.557	41.630	8.660	50.290	13,3%	-37,7%	4,5%
Aprile	70.437	33.696	104.133	56.523	21.408	77.931	24,6%	57,4%	33,6%
Maggio	78.830	65.842	144.672	72.100	65.453	137.553	9,3%	0,6%	5,2%
Giugno	155.105	89.715	244.820	133.994	75.366	209.360	15,8%	19,0%	16,9%
Luglio	236.125	124.268	360.393	196.989	100.384	297.373	19,9%	23,8%	21,2%
Agosto	250.711	121.440	372.151	226.632	102.917	329.549	10,6%	18,0%	12,9%
Settembre	130.494	108.776	239.270	113.113	87.024	200.137	15,4%	25,0%	19,6%
Ottobre	62.857	58.650	121.507	57.038	52.346	109.384	10,2%	12,0%	11,1%
Novembre	41.513	4.528	46.041	41.749	6.083	47.832	-0,6%	-25,6%	-3,7%
Dicembre	47.111	3.523	50.634	45.437	4.217	49.654	3,7%	-16,5%	2,0%
TOTALE	1.201.873	623.707	1.825.580	1.060.903	533.012	1.593.915	13,3%	17,0%	14,5%

Lo scalo continua ad avere una stagionalità sempre più accentuata nei quattro mesi di picco estivo, in cui si concentra circa il 67% dei flussi totali dell'anno, ed il 40% nei soli mesi di Luglio e Agosto. Nei mesi di Novembre e Dicembre 2011, si è inoltre registrata una forte riduzione dell'offerta internazionale, segno evidente della difficoltà del territorio ad attrarre e consolidare flussi turistici al di fuori della stagione estiva,

nonostante le politiche commerciali e di marketing intraprese dalla Geasar e gli investimenti effettuati in co-marketing con la Regione Sardegna per la promozione e creazione di pacchetti turistici atti ad ampliare la stagione turistica.



Nonostante i notevoli sforzi compiuti dalla società, pur in assenza di un coordinato e massiccio intervento territoriale da parte delle istituzioni regionali e nazionali, il vero allarme riguarda il processo di destagionalizzazione che si è decisamente interrotto e sta riconducendo ad una forte concentrazione sui mesi estivi a discapito dei mesi di bassa e media stagione. L'aeroporto di Olbia si conferma infatti l'aeroporto più stagionale d'Italia, con un coefficiente di stagionalità, misurato rapportando il dato di traffico tra i mesi di febbraio ed agosto, pari a oltre 7 punti.

I dati di traffico 2011, risultano positivi per le due componenti: linea e charter. Per quanto riguarda quest'ultimo segmento, la crescita è legata in particolare allo sviluppo del mercato francese grazie all'incremento dei voli charter provenienti da Parigi, Strasburgo, Nantes, Toulouse, Lille e Deauville.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi transiti)

Dati di traffico passeggeri	2011	2010	2011/2010	Share 11	Share 10
Linea	1.197.047	1.054.988	13,5%	99,6%	99,4%
Charter	4.826	5.915	-18,4%	0,4%	0,6%
TOTALE NAZIONALE	1.201.873	1.060.903	13,3%	65,8%	66,6%
Linea	493.315	415.140	18,8%	79,1%	77,9%
Charter	130.392	117.872	10,6%	20,9%	22,1%
TOTALE INTERNAZIONALE	623.707	533.012	17,0%	34,2%	33,4%
TOTALE LINEA	1.690.362	1.470.128	15,0%	92,6%	92,2%
TOTALE CHARTER	135.218	123.787	9,2%	7,4%	7,8%
TOTALE PASSEGGERI	1.825.580	1.593.915	14,5%	100,0%	100,0%

Per quanto attiene il network dell'aeroporto, le tabelle di seguito riportate evidenziano la suddivisione del mercato europeo per mercato e per destinazione.

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi transiti)

Paese	2011	2010	Δ 11-10	Share 11	Share 10
Italia	1.201.873	1.060.903	13,3%	65,8%	66,6%
Germania	289.108	259.439	11,4%	15,8%	16,3%
Francia	135.333	88.379	53,1%	7,4%	5,5%
Svizzera	57.219	55.699	2,7%	3,1%	3,5%
Inghilterra	55.256	57.857	-4,5%	3,0%	3,6%
Austria	28.583	23.725	20,5%	1,6%	1,5%
Norvegia	8.993	6.727	33,7%	0,5%	0,4%
Olanda	8.820	7.764	13,6%	0,5%	0,5%
Spagna	7.575	6.478	16,9%	0,4%	0,4%
Danimarca	8.074	5.892	37,0%	0,4%	0,4%
Altri Paesi	24.746	21.052	17,5%	1,4%	1,3%
Totale Internazionale	623.707	533.012	17,0%	34,2%	33,4%
Totale Passeggeri	1.825.580	1.593.915	14,5%	100,0%	100,0%

L'Italia rappresenta il primo mercato di riferimento con una quota del 65,8%. Il mercato domestico nel 2011 cresce del 13,3%, invertendo il trend negativo degli ultimi anni. Il risultato positivo è determinato in particolare modo da Meridiana Fly, principale vettore dell'Aeroporto di Olbia che sviluppa il 70% del traffico domestico.

La compagnia EasyJet conferma il trend di crescita degli ultimi anni, ottime le performance della rotta Milano MXP, che hanno indotto il vettore ad incrementare le frequenze anche nel periodo invernale portando a sette i collegamenti settimanali. La compagnia Air Italy ha servito un'importante quota del traffico nazionale: nel 2011 ha attivato la rotta annuale per Napoli e nel periodo estivo ha collegato Olbia con Torino, Catania, Bergamo, Bari e Genova. Si segnala inoltre la crescita del traffico dei vettori Air One e Alitalia, che su base stagionale hanno collegato Olbia con Milano MXP, Pisa e Venezia.

Il mercato internazionale evidenzia un'importante crescita, pari al 17 % (90.000 passeggeri) rispetto all'anno precedente. Questo importante risultato è influenzato dal crollo della domanda turistica dei mercati del Nord Africa, di conseguenza alcuni Tour Operator Francesi hanno indirizzato la loro offerta turistica sulla Sardegna, in particolare su Olbia.

La Germania, primo mercato internazionale, conferma il trend di crescita degli ultimi anni. Il risultato positivo è determinato dall'attività della compagnia Air Berlin, che sviluppa l'80% del mercato tedesco. Il vettore tedesco nel 2011 ha incrementato l'offerta su Olbia, attivando le nuove rotte per/da Berlino Tegel e Munster che si aggiungono ai collegamenti per/da Amburgo, Francoforte, Stoccarda, Monaco e Norimberga.

In crescita tutti i principali mercati internazionali, ad eccezione del mercato inglese che evidenzia una leggera flessione dovuta alla riduzione dell'attività del vettore easyJet sulla rotta Bristol. Il mercato inglese negli ultimi anni sta risentendo della crisi economica mondiale. Da segnalare la crescita del mercato scandinavo grazie al consolidamento delle rotte Oslo, Copenaghen e Stoccolma operate dal vettore Norwegian. In crescita il mercato austriaco grazie all'incremento della domanda e dell'offerta sulla rotta Vienna operata dal vettore Niki.

La tabella evidenzia le maggiori destinazioni collegate con l'aeroporto di Olbia nel corso del 2011.

Traffico Aviazione Commerciale per destinazione (esclusi transiti)

Destinazioni	Pax 2011	Pax 2010	Δ 11-10	Δ %
Roma	285.589	280.637	4.952	1,76%
Milano Linate	255.789	237.305	18.484	7,79%
Milano Malpensa	234.553	193.543	41.010	21,19%
Bologna	84.589	79.221	5.368	6,78%
Verona	77.766	76.910	856	1,11%
Berlino (SXF-TXL)	65.715	51.686	14.029	27,14%
Parigi (CDG-ORY)	60.431	48.451	11.980	24,73%
Torino	51.889	28.277	23.612	83,50%
Venezia	51.322	42.794	8.528	19,93%
Napoli	49.979	27.319	22.660	82,95%
Monaco	48.225	43.329	4.896	11,30%
Londra (LGW-LHR)	45.481	42.329	3.152	7,45%
Colonia	39.537	55.039	-15.502	-28,17%
Stoccarda	36.560	33.280	3.280	9,86%
Duesseldorf	29.173	12.515	16.658	133,10%
Vienna	25.297	13.294	12.003	90,29%
Francoforte	24.629	16.897	7.732	45,76%
Firenze	22.647	12.877	9.770	75,87%
Altre Destinazioni	336.409	298.212	38.197	12,81%
TOTALE	1.825.580	1.593.915	231.665	14,53%

Investimenti

L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2011 - esposto in nota integrativa - è pari a 1.439.603 Euro (di cui Euro 1.189.318 per Immobilizzazioni Materiali ed Euro 250.285 per Immobilizzazioni Immateriali), che rappresentano il totale delle opere realizzate e messe in esercizio nel corso dell'anno. Risultano in corso di esecuzione, alla fine del 2011, opere per Euro 171.578, in quanto oneri preliminari legati ad interventi che verranno portati a termine nel corso degli anni successivi.

Una importante quota di immobilizzazioni ancora in corso, ma derivante da anni precedenti (Euro 1.046.333 al 31.12.2010) è legata alle risorse sinora investite dalla società di gestione per la progettazione dei lavori di raccordo fra la viabilità esterna e quella aeroportuale a seguito dell'esecuzione del lotto che collegherà lo scalo con la nuova S.S.199 Olbia-Sassari. Ulteriore quota è collegata ai lavori di spostamento di un tratto della S.S. 125 necessario per il successivo prolungamento della pista di volo.

A partire dal 2007, la società ha investito per la progettazione di tali infrastrutture circa 1.000.000 di euro. Grazie a tale attività, che ha reso disponibili agli Enti Pubblici finanziatori i progetti degli interventi, nel corso dell'esercizio si sono accelerate le procedure che porteranno alla realizzazione delle opere. In particolare, secondo gli accordi stipulati nel 2009 in occasione del G8, l'ANAS ha appaltato ed aggiudicato definitivamente il lotto IX della S.S.199 Sassari-Olbia, che comprende lo svincolo e il raccordo con la viabilità aeroportuale realizzata nel 2009. Fra i 10 lotti di cui si compone il lavoro, questo è quello in fase più avanzata: si prevede l'inizio lavori nel 2012 ed il completamento nel 2014. Relativamente al progetto di spostamento di un tratto della S.S. 125 (1° lotto funzionale del progetto complessivo di allungamento pista), invece, il 25 luglio 2010 è stata firmata la convenzione, fra il Commissario Governativo Delegato per i lavori della Sassari-Olbia (Presidente della Regione Dott. Ugo Cappellacci), l'Enac e la Geasar. La società è stata incaricata di svolgere le funzioni di Ente Appaltante e sono stati stabiliti i finanziamenti pubblici necessari per l'esecuzione dei lavori. La progettazione esecutiva di dettaglio di questo 1° lotto funzionale risulta completata e sono state avviate le procedure di esproprio delle aree interessate dai lavori che, in conformità al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), saranno annesse al sedime aeroportuale. A Gennaio 2012 si è tenuta la Conferenza di Servizi necessaria per l'approvazione definitiva del progetto e si prevede l'inizio lavori nel 2012 ed il completamento nel 2014. Si conta inoltre di recuperare la restante parte di finanziamenti pubblici necessari per l'esecuzione del 2° lotto funzionale con il completamento di tutto il progetto di allungamento pista.

Gli Incrementi di immobilizzazioni dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue

Descrizione opera	Costo
Immobilizzazioni su aree in concessione	840.581
Piazzali e strade	0
Fabbricati	840.581
Impianti	0
Impianti in concessione	105.186
Costi impianto sito internet	0
Terreni e Fabbricati	17.861
Costruzioni leggere	0
Costi ricerca, sviluppo e pubblicità'	100.116
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	53.328
Impianti e macchinari	2.500
Attrezzature	122.593
Mobili e macchine d'ufficio	25.647
Automezzi	212
Imm.ni in corso	171.578
Totale	1.439.603

I principali interventi su **Aree in concessione** sono stati:

- ✓ Lavori di riqualificazione dell'atrio partenze e del sistema BHS
- ✓ Sistema di controllo per gestione flussi pax verso l'area riconsegna bags.
- ✓ Lavori ristrutturazione alloggi ENAC
- ✓ Realizzazione Gelateria (Kara Ice)
- ✓ Lavori adeguamento aree esterne destinate alla sosta
- ✓ Barriere per segregazione pubblico in attesa Hall arrivi
- ✓ Realizzazione nuovo impianto climatizzazione Terminal Autonoleggi
- ✓ Interventi di efficientamento del sistema di illuminazione aree esterne air side

Per quanto attiene ai **Beni di proprietà** invece gli interventi hanno riguardato:

- ✓ Acquisto carrelli portabagagli
- ✓ Attrezzature per la gestione degli interventi di manutenzione Strutture di volo
- ✓ Acquisizione attrezzature per la gestione di eventi commerciali
- ✓ Sistema rulliere per smaltimento file ai filtri di sicurezza
- ✓ Lavori di arredo e Attrezzature Aula formativa "Lodovici"
- ✓ Impianto di traduzione simultanea
- ✓ Potenziamento sistemi informativi area check-in e imbarco

➤ **Progettazione e sviluppo**

Con l'obiettivo di ridurre i costi energetici, migliorare la sostenibilità ambientale dell'aeroporto e nel rispetto delle direttive Enac e degli accordi assunti in materia con l'Ente, Geasar ha predisposto un progetto per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da circa 1 MW da installare in air side, su una fascia di terreno posta a sud a circa 160 mt dall'asse pista e parallela alla stessa. Il progetto ha seguito un lungo iter autorizzativo presso i competenti uffici della Regione Sardegna, conclusosi il 26 Maggio 2011 con l'emissione dell'autorizzazione unica necessaria per l'esecuzione dell'intervento.

La particolarità della realizzazione dell'impianto su area demaniale ed in air-side, unitamente al rispetto del complesso di norme Enac e alla particolare situazione del mercato fotovoltaico, hanno richiesto un attento studio della gara che è stata pubblicata nel mese di Febbraio 2012.

Per quanto attiene la programmazione infrastrutturale pluriennale degli investimenti la Società ha presentato, nell'Agosto 2010 come previsto dalla Convenzione di gestione, un aggiornamento del piano degli investimenti che è stato successivamente approvato dall'Enac con nota 65337 del 20.05.2011 dall'Enac. Tale documento di pianificazione, opportunamente aggiornato, costituirà anche il presupposto per la stipula del contratto di programma al momento in discussione con i competenti uffici Enac.

➤ **Principali opere infrastrutturali ed impiantistiche**

- ✓ Adeguamento aree esterne – viabilità e parcheggi: gli interventi hanno interessato la viabilità esterna dell'aeroporto, con la revisione dei flussi del traffico in ingresso ed uscita dal parcheggio rent a car, l'ampliamento dei posti auto disponibili e l'inserimento dei sistemi di controllo accessi e sistemi di sorveglianza.
- ✓ Autonoleggi – ampliamento postazioni nel Terminal dedicato e nuovo impianto di climatizzazione: sono state incrementate le postazioni operative all'interno del terminal ed è stato realizzato un

nuovo impianto per la climatizzazione in aggiunta a quello esistente inadeguato e non più funzionale.

- ✓ Riorganizzazione atrio partenze e modifica impianto nastri bagagli – riqualificazione ed efficientamento impianto di smistamento bagagli: l'importante intervento ha riguardato la revisione del layout dell'area accettazione con conseguente rimodulazione del sistema di trasporto e smistamento bagagli in partenza. L'opera ha notevolmente migliorato la fruibilità della hall partenze, attraverso la riorganizzazione dei flussi, l'incremento della capacità in termini di bagagli/ora e una maggior affidabilità ed efficienza dell'intero processo. Contestualmente si è proceduto alle necessarie modifiche sul layout del sistema di smistamento posto al piano seminterrato, che unitamente alle migliorie sul software di gestione, ha consentito un raddoppio delle capacità di processo sino a 1000 bagagli/ora per ognuna delle 2 linee operative. Gli obiettivi perseguiti sono valutabili in termini di operazioni di accettazione più fluide e veloci, di migliorata efficienza di funzionamento del sistema di trasporto bagagli (BHS) e di spazi adeguati per la creazione ordinata delle code.
- ✓ Sistema di barriere automatiche per controllo transito passeggeri: la realizzazione di quest'opera, imposta dalle norme di security, ha consentito di governare il transito dei passeggeri in arrivo da voli Schengen ed Extraschengen, segregando le aree di sbarco dalle aree di riconsegna dei bagagli ed impedendo al passeggero di percorrere a ritroso le vie di comunicazione ai piazzali.

Sono proseguite, nel corso del 2011, 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. Tra questi:

- ✓ Riqualificazione illuminazione fronte aerostazione: intervento finalizzato a riconvertire le esistenti torri faro con nuovi proiettori ad alta efficienza che utilizzano una fonte luminosa bianca in sostituzione delle lampade dalla caratteristica luce gialla, meno performanti e confortevoli. La riduzione dei consumi energetici si attesta al 45%, con un contestuale incremento di luminosità.
- ✓ Riqualificazione energetica impianti pubblicitari e segnaletici: dopo circa 2 anni di sperimentazioni, volte ad individuare i prodotti e le applicazioni più indicate, ha preso avvio nel 2011 l'intervento per la riqualificazione dei sistemi di retroilluminazione dei pannelli pubblicitari e della segnaletica. Si è passati dal vecchio sistema a tubi fluorescenti, con alimentatori a bassa efficienza, a sistemi di illuminazione modulare a led. I risparmi conseguiti sono nell'ordine del 70%, che raggiungono il 90% sulla parte segnaletica. Il processo di riconversione si concluderà nel primo semestre del 2012 con un abbattimento totale di circa 60 kW di consumo orario costante.

➤ **Sistemi informatici:**

Nel corso del 2011 la società, oltre l'ordinaria attività di gestione e manutenzione dei sistemi, ha sviluppato i seguenti progetti principali:

- ✓ Integrazione con flusso dati ENAV: è stata portata a termine l'acquisizione automatizzata nei sistemi operativi aziendali dei dati operativi di volo provenienti dalla torre di controllo, eliminando l'inserimento manuale e rendendo più facili e affidabile la programmazione delle risorse (piazzole di sosta, attrezzature etc...) in base ai voli in arrivo.
- ✓ Realizzazione copertura wireless Apron 2: al fine di consentire l'utilizzo dei palmari per il progetto di cui sopra, è stata infrastrutturata la copertura wi-fi del piazzale airside di fronte al terminal di

aviazione generale. Questa copertura consentirà, in prospettiva, l'attivazione di altre utility a vantaggio della qualità del servizio offerto ai clienti.

- ✓ FIDS (Flight Information Display System): è stato portato a termine l'aggiornamento tecnologico con la sostituzione dei display di vecchia tipologia con altrettanti dispositivi di nuova concezione. Si sono ottenuti sensibili miglioramenti nella qualità del servizio offerto unitamente a un importante risparmio sui costi energetici, grazie al minor consumo dei nuovi dispositivi e alla possibilità di utilizzare sistemi automatici di spegnimento e accensione programmati. Sono state poste le basi per l'aggiornamento della parte *server*, che sarà realizzata nel corso del 2012.
- ✓ Aggiornamento DCS (Departure Control System) di scalo: il 2011 è stato l'ultimo anno di utilizzo del DCS "ARCO", il sistema che consente tra l'altro: la gestione dell'accettazione e imbarco dei passeggeri, lo scambio di comunicazioni operative tra aeroporti e vettori, l'accesso al database mondiale del sistema di tracciamento dei bagagli smarriti. La vecchia piattaforma, obsoleta e costosa, è stata sostituita con una soluzione che integra un DCS aperto di ultima generazione, fornito da SITA (leader mondiale per prodotti IT destinati a vettori e aeroporti) e un DCS locale, destinato ai vettori low-cost. L'adozione delle nuove piattaforme porterà, a partire dal 2013, un consistente risparmio economico.
- ✓ Bugtracker: è stata ulteriormente potenziata la piattaforma di gestione informatizzata delle segnalazioni di intervento e delle operazioni sulle infrastrutture grazie alla remotizzazione del sistema su dispositivi mobili. Grazie a tale implementazione, verrà sensibilmente migliorata l'efficienza del servizio e il feedback verso il cliente interno ed esterno. Il sistema consente infatti di tracciare l'intera sequenza degli eventi che va dall'apertura alla chiusura di una richiesta di intervento.
- ✓ Gestione elettronica del flusso di emissione dei permessi aeroportuali: è stato acquisito un sistema di gestione informatizzata per il rilascio dei permessi di accesso alle aree sterili. Il nuovo sistema produrrà un sensibile miglioramento della qualità e dell'efficienza del servizio, incidendo contemporaneamente sui tempi e costi di gestione.
- ✓ Software gestione contabile voli (Avibill): sono stati avviati gli studi di fattibilità per sostituire nel 2012, dopo circa 12 anni, il software di calcolo, gestione e fatturazione dei servizi e dei diritti di Aviazione Commerciale e di Aviazione Generale. La nuova piattaforma, basata su tecnologie informatiche di ultima generazione, integrandosi capillarmente con il flusso dei sistemi Informativi aziendali, determinerà un miglioramento decisivo sulla gestione dei flussi amministrativi e contabili e una naturale integrazione con la base dei dati aziendali utilizzati per le attività di budget.

➤ **Manutenzione ordinaria 2011**

Il servizio di manutenzione Geasar si estende a tutti gli edifici presenti nel sedime aeroportuale, ivi compresi la base di armamento Meridiana (sulla base di un contratto di servizio con la compagnia aerea). Le attività svolte nel 2011 sono state impostate da una parte alla preservazione ed alla gestione di impianti ed infrastrutture, dall'altra alla modifica ed implementazione di parte di essi con la finalità di ottimizzare le risorse e le stesse attività manutentive.

Sono state altresì accresciute, attraverso attività di formazione e di training on the job, le competenze del personale e ridotte conseguentemente le necessità di ricorrere a specializzazioni esterne per le attività su impianti complessi.

Gli interventi di manutenzione svolti, nel corso del 2011, sono stati circa 3.900 mila euro.

L'attività di manutenzione degli immobili e dei fabbricati, implementata attraverso due risorse interne, si è esplicata non solo in interventi conservativi, ma anche per opere di miglioria sugli involucri edilizi volti a migliorarne le prestazioni. (Coibentazioni, tenuta all'acqua ed all'aria).

In conformità alle previsioni normative, si è inoltre dato corso al processo di recupero manutentivo delle strutture e degli impianti del distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco attraverso interventi svolti da personale Geasar e da terze ditte per interventi particolari (Interventi sulle coperture).

Servizio Safety – Quality & Regulation

Nel corso del 2011 il Servizio Safety Management System - Quality & Regulation ha concluso l'implementazione delle certificazioni integrate con il conseguimento della certificazione di Health and Safety Management OHSAS18001.

Si è inoltre proceduto al consolidamento degli standard richiesti dalla certificazione di Qualità ISO9001, conseguita nel 2010 e della certificazione ambiente ISO14001, conseguita nel 2009.

Il Safety Management System, implementato nel Dicembre 2007, è stato verificato più volte dal team di sorveglianza dell'ENAC senza che dagli *audit* condotti emergessero non conformità o osservazioni.

➤ **SMS**

Il Safety Management System, al quarto anno di attività, ha permesso i monitoraggi routinari delle attività nell' airside dell'aeroporto. Sono stati utilizzati, come strumento di sorveglianza ed analisi, il Reporting System, ossia le segnalazioni di tutti gli operatori dell'aeroporto, e l'Auditing interno.

Nel 2011 son stati raggiunti due importanti obiettivi di miglioramento della Safety:

- ✓ la sensibile riduzione dell'indice di rischio Bird Strike che, in base al nuovo indicatore previsto dalla Circolare Enac APT-01B, si è attestato a 0,08 su una scala massima di 2,00 (indice di massimo rischio ammesso). Il trend è in miglioramento rispetto al 2010, anno già positivo rispetto al 2009. Il risultato è frutto della formazione costante del personale della Birdstrike Control Unit i cui monitoraggi hanno anche permesso l'omissione dello Studio Avifaunistico dell'Università previsto dalle norme con un risparmio dei costi.
- ✓ l'incremento della sensibilità alla safety dimostrata da una crescita di segnalazioni spontanee (GSR) da parte del personale aeroportuale

Nel Dicembre 2011 è stata organizzata l'esercitazione totale d'incidente aereo prevista dal Piano di Emergenza dell'Aeroporto. L'esercitazione ha evidenziato il buon standard della safety aeroportuale; non sono emerse infatti non conformità al piano ma solo osservazioni successivamente valutate e recepite dall'organizzazione.

➤ **Certificazioni integrate.**

Il Servizio SMS - Quality & Regulation ha coordinato la pratica per l'ottenimento della certificazione per la gestione della Prevenzione Infortuni OHSAS 18001. La certificazione OHSAS 18001 è stata ottenuta a Luglio 2011. Nel settembre 2011 è stata condotta dall'Ente Certificatore la prima verifica di mantenimento che non ha evidenziato non conformità.

Entrambi gli audit di mantenimento delle Certificazioni Ambiente ISO14001 e Qualità ISO 9001, già precedentemente conseguite, hanno avuto esito favorevole.

Nell'ambito della ISO9001 il Servizio Safety Management System - Quality & Regulation ha effettuato i monitoraggi e le analisi richiesti dalla Carta dei Servizi. Le analisi effettuate hanno evidenziato il trend positivo di tutti i parametri, molti dei quali si attestano ben oltre il 90 % di soddisfazione dei passeggeri.

Attività aviation (assistenza ai voli e ai passeggeri)

I ricavi aviation crescono rispetto al 2010 di 1.711.423 Euro (+10,13%) in linea con i *drivers* di traffico tonnellate e passeggeri ed evidenzia, per il secondo anno consecutivo, un sensibile incremento del ricavo unitario di handling ed extrahandling per tonnellata servita. (Ricavi di Ha&ExtraHa per Tons Toccata € 17,95 vs i € 16,24 nel 2010 e i € 15,51 del 2009).

La crescente remuneratività è da correlarsi alla politica di incentivi ai vettori che prevede una progressiva diminuzione del supporto marketing negli anni successivi allo start-up della rotta. È da evidenziare inoltre la crescente domanda di servizi *ancillary* (fast truck, sala vip) che la società intende incrementare a partire dal 2012 attraverso la creazione di una "fidelity card" che darà accesso a nuovi servizi quali Sala VIP, Fast Track, Banco check-in dedicato, Check-in telefonico; Car Valet e prelievo pax a casa, in aggiunta ad una rosa di servizi non aviation (quali ad esempio: Area sosta breve in esclusiva, Tag Master accesso parcheggio, Tariffe dedicate Parking, Promozioni speciali sui punti vendita aderenti all'iniziativa, Web Community) erogabili per il tramite della controllata Cortesa e di altri partners commerciali.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.981.198	9.148.517	832.681	9,10
Diritti e tasse aeroportuali	5.433.505	4.953.499	480.006	9,69
Diritti servizi controllo di sicurezza	3.185.121	2.786.385	398.736	14,31
Totale Ricavi Aviation	18.599.823	16.888.400	1.711.423	10,13

I margini economici delle attività aviation sono in crescita rispetto all'anno precedente grazie ad un'attenta gestione dei costi e delle risorse.

Nonostante il forte incremento di traffico e le relative difficoltà operative nel picco si registra una media apprezzabile nei risultati operativi, con indicatori in linea con gli obiettivi della carta dei servizi.

Si riportano di seguito quelli più significativi :

- ✓ Percentuale voli partiti in ritardo per cause attribuibile al Gestore: 1,68 % sul totale
- ✓ Percentuale voli partiti in ritardo per tutte le cause (Gestore incluso) 20,16 % sul totale
Nota: includono i ritardati arrivo, ritardi per motivi del vettore etc
- ✓ Recupero dei ritardi, fra arrivi e partenze, grazie al Gestore: -3,16 %
Nota: voli in arrivo ritardati per il 23,32% contro il 20,16% di quelli in partenza
- ✓ Numero bagagli disguidati per causa attribuibile al Gestore: 0,002 % sul totale bagagli trattati

Nel corso del 2011, su richiesta della Regione Sardegna, la società ha supportato l'aeroporto di Tortolì nella attivazione di collegamenti da Luglio ad Ottobre, fornendo il coordinamento delle attività tecniche, operative e di co-marketing con i vettori.

Attività commerciali non aviation e Cortesa S.r.l.

Nel valutare le performances della Business Unit Commerciale Non-Aviation devono essere presi in considerazione elementi esogeni ed endogeni e va tenuto in debito conto il perdurare di alcune situazioni macro-economiche generali:

- ✓ Il quadro macro-economico del paese permane influenzato dalla prolungata crisi economica internazionale che si è riflessa in un significativo ribasso della propensione al consumo, infatti l'ottima performance del traffico commerciale che registra un valore record nel 2011 (+14,1%), non si è trasformata in un pari incremento percentuale dei consumi di beni e servizi aeroportuali;
- ✓ L'indagine Nielsen-Coop 2011 evidenzia come la spesa delle famiglie sia abbondantemente sotto i livelli pre-crisi. Si contraggono infatti gli acquisti per abbigliamento, calzature, alimentari e beni per la casa; particolarmente penalizzati risultano essere i consumi outdoor.
- ✓ Resta critico lo stato di grande crisi del sistema economico della Sardegna evidenziato da Confindustria e dalle altre associazioni imprenditoriali, che indicano come vi siano segnali perduranti di deflazione e stagnazione. La crisi ha spinto inoltre molti produttori a scaricare sui prezzi i rincari delle materie prime generando ulteriore inflazione;

Le linee guida dell'azione commerciale della società sono state indirizzate verso il miglior sfruttamento dell'incremento di traffico passeggeri senza trascurare, al contempo, il contenimento costi.

Sono stati quindi implementati e messi a regime i progetti speciali avviati nel 2010:

- Art-port, il progetto di sensibilizzazione culturale e di integrazione dell'aeroporto con il tessuto cittadino ma anche inteso come un potente strumento di marketing con l'obiettivo di attirare flussi di potenziali nuovi clienti a sostegno delle attività commerciali e dei processi di stagionalizzazione;
- Il self-service Kara Food, oltre all'apertura stagionale della gelateria Kara Ice;
- Il processo di gestione diretta di una buona parte delle attività promo-pubblicitarie in aeroporto.

Dal punto di vista dei ricavi delle attività commerciali in sub-concessione, il prospetto 2011 evidenzia un miglioramento verso il consuntivo 2010 grazie alle ottime performance dell'attività di autonoleggio, ad un forte risveglio di richiesta di spazi pubblicitari e alla produzione di royalties sui contratti di sub concessione maggiormente influenzati dal positivo trend di traffico.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	8.237.365	7.867.470	369.895	4,70
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.277.151	2.241.718	35.433	1,58
Altre Attività Commerciali	115.548	142.816	-27.268	-19,09
Ricavi Commerciali non aviation	8.352.914	8.010.286	342.628	4,28

Lo stesso trend di crescita si registra nel risultato operativo – al netto dei costi caratteristici – che evidenzia un miglioramento di circa 500.000 Euro verso l'anno precedente.

➤ Cortesa S.r.l.

La società ha registrato nel corso del 2011 risultati positivi nel confronto con i valori del 2010 (vedi tabella successiva).

Gli obiettivi strategici ed operativi delle attività dirette, sono stati raggiunti grazie ad una gestione orientata ad intercettare il forte incremento del traffico passeggeri. Il volume dei ricavi complessivi della società si è accresciuto rispetto al 2010 anche se non in misura direttamente proporzionale alla crescita del traffico passeggeri.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	332.782	474.262	-141.481	-29,83
Ricavi per servizi Parcheggio automatico	540.530	505.218	35.312	6,99
Ricavi per servizi Parcheggio custodito	914.664	921.266	-6.602	-0,72
Ricavi per Attività commerciali dirette	6.481.491	5.874.105	607.386	10,34
Commerciali non aviation	8.269.467	7.774.851	494.615	6,36
Contributi in conto esercizio	17.728	14.627	3.100	21,19
Rimborso danni	231	28	203	729,21
Sopravvenienze attive	615	9.738	-9.123	-93,68
Altri ricavi e proventi	192.203	209.737	-17.533	-8,36
Altri Ricavi Non Aviation	210.777	234.130	-23.353	-9,97
Totale Ricavi	8.480.244	8.008.982	471.262	5,88

Fra le attività dirette che maggiormente hanno contribuito alla crescita, la vendita di prodotti tipici presso il negozio KaraSardegna in *airside*. Per contro l'attività di parcheggio, seppur in lieve crescita, non si è allineata al trend di traffico passeggeri. La forte pressione concorrenziale sul periodo estivo e la scarsa propensione dei passeggeri locali business a raggiungere lo scalo autonomamente con la propria autovettura non consentono infatti una correlazione diretta con la crescita del traffico.

Il notevole calo dei ricavi per sponsorizzazioni è invece da collegare all'importante evento per il lancio di un nuovo modello automobilistico della casa Audi ospitato nelle strutture aeroportuali nel 2010.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8.269.467	7.774.851	494.615	6,36
- Altri ricavi e proventi	210.777	234.130	-23.353	-9,97
Valore della produzione "tipica"	8.480.244	8.008.982	471.262	5,88
- Personale	-2.306.806	-2.133.595	-173.211	-8,12
- Materiali di consumo e merci	-2.796.698	-2.686.239	-110.460	-4,11
- Prestazioni, servizi e varie	-2.513.281	-2.402.697	-110.585	-4,60
Costi Operativi	-7.616.786	-7.222.531	-394.255	-5,46
Mol (EBITDA)	863.458	786.451	77.007	9,79
Ammortamenti e svalutazioni	-184.062	-152.919	-31.143	-20,37
Saldo proventi e oneri diversi	-97.173	-110.987	13.814	12,45
Risultato Operativo (EBIT)	582.223	522.546	59.678	11,42
Proventi - Oneri finanziari	-48.728	-48.177	-552	-1,15
UTILE LORDO	533.495	474.369	59.126	12,46
Proventi - Oneri straordinari	1.989	17.057	-15.068	-88,34
UTILE ANTE IMPOSTE	535.484	491.426	44.058	8,97
Imposte correnti	-269.194	-223.842	-45.352	-20,26
Imposte anticipate e differite	16.354	-22.265	38.619	173,45
UTILE NETTO	282.644	245.318	37.325	15,22

EBITDA ed EBIT evidenziano una crescita più contenuta rispetto all'incremento dei volumi di traffico passeggeri, ed è legata all'attività di self service aeroportuale, gestita dall'Aprile 2010. Questa attività è entrata a regime nel corso dell'esercizio 2011.

Nel corso del 2011 **gli investimenti** effettuati dalla società sono pari a Euro 154.860. Di seguito gli interventi più rilevanti:

- ✓ L'acquisizione dell'impianto per la gestione e la videosorveglianza dei nuovi parcheggi dedicato agli autonoleggi nell'area di fronte al vecchio Terminal AG
- ✓ L'acquisto di n.2 Parcometri
- ✓ Il rinnovo degli arredi del Kara Kiosk
- ✓ L'acquisto di attrezzature per la movimentazione delle merci del Kara Food

In conclusione, coerentemente con gli obiettivi strategici, la performance del 2011, nonostante la grave crisi economica che ha compresso reddito medio e capacità di spesa, è stata piuttosto soddisfacente grazie ad un lavoro di squadra che ha coinvolto sia il top che il middle management in un processo di miglioramento continuo dei costi e del monitoraggio del livello qualitativo.

Relativamente alle aspettative per la stagione 2012, perdurano purtroppo le incertezze legate allo scenario economico generale che difficilmente condurrà ad una veloce ripresa. Inoltre, ad aggravare la gestione sarà ancora la forte stagionalità ed una distribuzione oraria dell'operativo dei voli che si concentra su fasce orarie poco compatibili con le attività commerciali dell'aerostazione. Tale variabile risulta peraltro sostanzialmente indipendente rispetto alla costante azione di persuasione della società di gestione a spalmare il traffico durante tutto l'arco della giornata.

Eccelsa Aviation S.r.l.

➤ Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Il traffico di Aviazione Generale ha fatto registrare, nell'anno in questione, un trend positivo, sebbene la crisi internazionale continui a persistere e ad impattare sui mercati di tutti i segmenti, con forti ripercussioni anche sui consumi del settore *luxury*.

Inoltre, il mercato Italiano ha sofferto ulteriormente questo momento di crisi a causa delle tensioni politiche e cambiamenti legislativi che "intimoriscono" e frenano i desideri di spesa anche delle categorie di elevato profilo economico. A questo proposito, si fa notare che nel giro di poco più di 5 anni si è passati da uno share sull'aeroporto di Olbia di aerei privati italiani di circa il 50% a meno del 19%, con evidente perdita di quantità ma anche di qualità (velivoli spesso di piccolo cabotaggio).

Rimane di rilievo il traffico, significativo anche sotto il profilo economico, dei velivoli stranieri, principalmente Europei, Russi e Medio Orientali, con un piccolo recupero anche delle movimentazioni da e per gli USA.

Traffico Aviazione Generale	2011	2010	Δ 11-10
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	23.432	23.345	0,4%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	353	294	20,1%
Totale Passeggeri	23.785	23.639	0,6%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	10.922	11.473	-4,8%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.127	1.152	-2,2%
Totale Movimenti	12.049	12.625	-4,6%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	163.748	160.534	2,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	6.786	5.646	20,2%
Totale Tonnellaggio	170.534	166.180	2,6%

I risultati sono positivi in termini di tonnellaggio (+2,0% Tonnellaggio pagante), driver principale per i proventi per l'Aviazione Generale nel confronto con l'anno precedente.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	3.021.467	2.759.768	261.699	9,48
Ricavi in-flight catering	1.121.608	1.025.923	95.685	9,33
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci - Art. 17 L 67/97	510.223	584.139	-73.916	-12,65
Ricavi Aviation	4.653.298	4.369.830	283.468	6,49
Ricavi per sponsorizzazioni	620.566	584.835	35.731	6,11
Commerciale non aviation	758.779	674.985	83.794	12,41
Altri ricavi e proventi	90.699	120.652	-29.954	-24,83
Ricavi Non Aviation	849.477	795.637	53.840	6,77
Totale Ricavi	5.502.776	5.165.467	337.309	6,53

I ricavi totali, presentano un incremento del 6,53% verso l'anno precedente con una buona performance di tutte le fonti di provento (sia la parte aviation che quella commerciale).

La variazione negativa delle voci "AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci" e "Altri ricavi e proventi" si giustifica con la necessità di retrocedere alla pubblica amministrazione, la metà dei diritti di approdo e decollo sui voli privati, su base retroattiva a partire dal 2005. Ciò sulla base di un chiarimento intervenuto nel corso del 2011 da parte di Enac.

L'area dei ricavi commerciali delle attività, svolte all'interno del Terminal dedicato, mostra elevati tassi di crescita (+12,41%). Gli accresciuti spazi pubblicitari a seguito del trasferimento delle attività presso il nuovo Terminal, avvenuto nel mese di Giugno del 2009, hanno consentito in questi due esercizi di sviluppare importanti contratti di sponsorizzazione. Importanti agenzie pubblicitarie o aziende del settore luxury hanno scelto lo scalo per la promozione del proprio marchio o di importanti eventi ed il risultato è stato per la società un apprezzabile incremento dei ricavi da sponsorizzazione.

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

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.412.077	5.044.815	367.262	7,28
- Altri ricavi e proventi	90.699	120.652	-29.954	-24,83
Valore della produzione "tipica"	5.502.776	5.165.467	337.309	6,53
- Personale	-944.312	-891.736	-52.577	-5,90
- Materiali di consumo e merci	-31.999	-34.730	2.731	7,86
- Prestazioni, servizi e varie	-3.375.525	-3.137.541	-237.984	-7,59
Costi Operativi	-4.351.836	-4.064.007	-287.829	-7,08
Mol (EBITDA)	1.150.939	1.101.459	49.480	4,49
Ammortamenti e svalutazioni	-162.475	-223.884	61.409	27,43
Risultato Operativo (EBIT)	968.464	877.576	90.888	10,36
Proventi - Oneri finanziari	-39.058	-53.345	14.288	26,78
UTILE LORDO	929.406	824.230	105.176	12,76
Proventi - Oneri straordinari	-1.673	4.557	-6.230	-136,70
UTILE ANTE IMPOSTE	927.734	828.787	98.946	11,94
Imposte correnti	-399.151	-309.977	-89.174	-28,77
Imposte anticipate e differite	6.195	154	6.041	3.922,87
UTILE NETTO	534.778	518.964	15.813	3,05

I risultati in termini di EBITDA ed EBIT risultano in crescita sul periodo precedente.

Nonostante la buona performance dei ricavi, i costi operativi crescono notevolmente. La crescita di oneri non direttamente correlata alla crescita dell'operatività è legata alla partecipazione ad una fiera di settore a Farnborough quale investimento per la promozione della destinazione ed al rimborso danni dovuto per il danneggiamento di un AA/MM in piazzale con parziale responsabilità degli operatori della società.

Poste non ricorrenti che ulteriormente hanno mitigato la crescita del risultato sono legate ad una differenza sulla tassazione pagata in acconto rispetto al saldo dovuto, all'accantonamento per il contenzioso del lavoro ed alle perdite su crediti per il fallimento di un partner commerciale.

I principali investimenti del 2011 ammontano a Euro 150.642,36 e hanno riguardato l'acquisizione delle seguenti attrezzature:

- ✓ 1 mezzo di rampa per lo spostamento dei velivoli (Trattore elettrico Lektro)
- ✓ 1 automezzo per il carico/scarico bagagli dalla stiva (nastro bagagli)
- ✓ 2 carrelli per trasporto bagagli
- ✓ attrezzature minute per la rampa

➤ **Eccelsa Aviation - Business Destinations Award – Bets FBO 2011 Europe**

Anche Nel 2011, la pubblicazione Britannica del settore “Business Destinations Magazine” ha confermato l’Award come migliore Struttura di Aviazione Privata (FBO) in Europa.

Lo stesso premio è stato conferito ad Eccelsa anche dalla rivista The New Europe, mentre la più importante pubblicazione europea per il settore dell’Aviazione Generale EBAN (European Business Air News), ha classificato Eccelsa al secondo posto su scala Internazionale (Russia e Medio Oriente inclusi, ma USA esclusa). Il premio è stato assegnato alla società Eccelsa Aviation in base di riferimenti che prendono principalmente in considerazione il livello di qualità del servizio offerto, l’affidabilità, la competenza tecnica, le infrastrutture di cui si dispone e la capacità ricettiva.

➤ **Proiezione 2012**

Il 2012 si presenta come anno moderatamente positivo per l’aviazione privata, sebbene le crescite stimate siano nell’ordine di pochissimi punti percentuali su base annua.

Tutti gli indicatori del settore mostrano segni in rialzo nell’ambito della produzione e dell’utilizzo di velivoli “privati” e con interessanti sviluppi anche per quanto concerne la fiducia del segmento, che trasmette incoraggianti valori in aumento del numero degli ordinativi di nuovi velivoli, per consegne in scadenza a medio termine.

Il panorama prettamente nazionale invece merita una riflessione a parte: questo infatti, potrà essere fortemente influenzato dall’andamento politico e dalle relative iniziative fiscali ed economiche, in corso nel nostro Paese, che negli ultimi tempi hanno condizionato in modo negativo la fiducia degli Italiani, e ne hanno limitato la capacità di spesa, anche nei ceti medio alti. Si segnala in tal senso la recente introduzione (per il tramite del Decreto Legge n. 201/11 c.d. Salva Italia, come convertito con legge n. 214/11), dell’imposta erariale sugli aeromobili privati immatricolati nel registro aeronautico nazionale che introduce un onere annuale calcolato sul peso massimo al decollo e distinto per fasce crescenti di peso (ad es. un AA/MM di peso superiore a 10.000 Kg. dovrà versare all’erario € 7,55 a Kg per anno).

Risorse Umane

Nell'esercizio 2011 il numero medio di Full Time Equivalent (Fte) del Gruppo Geasar (Geasar, Eccelsa Aviation srl e Cortesa srl) è il seguente, così ripartito per qualifica e tipologia di contratto:

Organico Equivalente medio annuo Gruppo

Categorie	al 31/12/2011	al 31/12/2010
CTI	228,8	216,2
Dirigenti	3	3
Quadri	10,3	11
Impiegati	119,44	113,4
Operai	96,1	88,8
CTD	72,6	82,9
Impiegati	27,04	31,6
Operai	45,6	51,3
TOTALE	301,5	299,1

L'organico del Gruppo è pressoché allineato all'esercizio precedente, nonostante l'importante incremento di traffico commerciale (+14,1% di passeggeri); la lieve variazione incrementale (+1%) è riconducibile alle attività di Food & Beverage di Cortesa, con l'ingresso a regime dell'attività di ristorazione self-service "Kara Food" nel 2011 e l'avvio dell'attività di gelateria denominata "Kara Ice" nel corso dei mesi estivi.

Le società Geasar ed Eccelsa, si sono invece caratterizzate nel complesso per una sostanziale parità nell'organico segno di un evidente efficientamento organizzativo. Da segnalare l'incremento di personale stabilmente impiegato, a seguito del graduale percorso di stabilizzazione di risorse a tempo determinato, secondo le modalità del part-time verticale e misto sia in Geasar che in Eccelsa. Tale percorso è proseguito anche nel 2011, a seguito degli accordi con le OOSS, e ha determinato un evidente calo dell'incidenza di personale con contratto a tempo determinato sull'organico complessivo, riducendo il ricorso al contratto a termine quasi esclusivamente ai periodi di picco dell'attività.

Anche nel 2011, tuttavia, in considerazione della forte connotazione di stagionalità che contraddistingue l'aeroporto Olbia Costa Smeralda, per far fronte al picco di attività aviation, si è proceduto alla richiesta di autorizzazione per la costituzione di ulteriori contratti a termine ai sensi dell'art.2 D. Lgs. 368/01, alla Direzione Provinciale del Lavoro, ottenendo dalla medesima in data 18 aprile 2011 l'autorizzazione .n. 10772.

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

Organico Equivalente medio annuo Geasar			Organico Equivalente medio annuo Cortesa			Organico Equivalente medio annuo Eccelsa		
Categorie	al 31/12/2011	al 31/12/2010	Categorie	al 31/12/2011	al 31/12/2010	Categorie	al 31/12/2011	al 31/12/2010
CTI	190,5	182,4	CTI	23,3	21,3	CTI	15,0	12,5
Dirigenti	3	3	Dirigenti			Dirigenti		
Quadri	9,3	10	Quadri	1	1	Quadri		
Impiegati	97,6	93,9	Impiegati	13,8	11,5	Impiegati	8,04	8
Operai	80,6	75,5	Operai	8,5	8,8	Operai	7	4,5
CTD	31,1	40,5	CTD	35,8	34,5	CTD	5,7	7,9
Impiegati	20,2	25,3	Impiegati	3,4	3,1	Impiegati	3,44	3,2
Operai	10,9	15,2	Operai	32,4	31,4	Operai	2,3	4,7
TOTALE	221,6	222,9	TOTALE	59,1	55,8	TOTALE	20,8	20,4

➤ **Aspetti organizzativi**

Nel corso del 2011 i fatti di maggior rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato, in Geasar, l'esternalizzazione dell'attività di manutenzione dei mezzi, affidata a società terza leader nel settore, coordinata e supervisionata, in collaborazione con la B.U. Aviazione Commerciale, dalla B.U. Infrastrutture.

Inoltre, nel primo quadrimestre dell'esercizio è stata costituita l'Unità organizzativa Airport Business Development, nella quale sono confluite le attività delle unità organizzative African Aviation Development & Consulting e Sviluppo Business e della B.U. Airport Development & Consulting, contestualmente abolite.

➤ **Relazioni industriali**

Nel corso del 2011 si è dato seguito, sui temi dell'organizzazione del lavoro, delle stabilizzazioni e del meccanismo di assegnazione del Premio di Performance, agli accordi siglati a conclusione dell'esercizio precedente.

➤ **Attività di formazione e addestramento**

Durante l'esercizio 2011 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 e Fondirigenti) per la gran parte dell'onere complessivo.

Per l'erogazione della formazione il Gruppo si è avvalso della struttura di Addestramento interna e di società di formazione esterne in relazione a corsi specifici.

L'Addestramento interno ha erogato 87 corsi destinati all'acquisizione e mantenimento di certificazioni del personale Aviation, per un impegno di 700 ore complessive di formazione e 200 risorse coinvolte.

Il Gruppo si è avvalso di professionalità esterne per tutte le altre attività di formazione: i corsi di Orientamento al Cliente; i percorsi di formazione linguistica per il Front-line; i corsi di formazione destinati agli istruttori Aviation per affinare le competenze); i corsi per la formazione di specialisti in area Aviation, attraverso l'acquisizione delle Patenti D ed infine i seminari di approfondimento per le aree di Staff, il Middle Management e Top Management (Master tributario, corsi di Public Speaking, corsi di Marketing sull'eccellenza del servizio come leva per fidelizzare i Clienti).

➤ **Contenzioso**

Con l'entrata in vigore del Collegato lavoro (L. 4 novembre 2010 n. 183), e della successiva legge di conversione (L. 26 febbraio 2011 n. 10) del D.L. 29 dicembre 2010 n. 225 – il cd. "Milleproroghe", si è incrementato il contenzioso sul lavoro. A tal fine, occorre segnalare che la Società ha presidiato tali rischi attraverso adeguati accantonamenti.

Privacy

Nell'ambito delle norme emanate dal legislatore italiano in materia di tutela della privacy, è stato redatto il Documento Programmatico sulla Sicurezza, che costituisce una delle misure minime previste dal D. Lgs. 30 Giugno 2003, n. 196 – Codice in materia di protezione dei dati personali (Capo II – Art. 34; All. B, Regola 19) per il trattamento di dati personali con strumenti elettronici.

Nel documento, redatto per Geasar e per le Società controllate, sono definite sia le “misure minime di sicurezza” per la tutela dei dati personali trattati, sia le “misure idonee” che il titolare stabilisce dopo aver valutato il rischio specifico connesso al trattamento effettuato. Nello specifico il documento individua i trattamenti di dati personali; definisce la distribuzione dei compiti e delle responsabilità nell'ambito delle strutture preposte al trattamento dei dati; analizza i rischi che possono gravare sui dati personali e definisce le contromisure volte a fronteggiare i rischi correlati al trattamento di dati sensibili e giudiziari; esamina i criteri e le procedure per il ripristino dell'accesso ai dati in caso di danneggiamento.

Assetto concessorio ed 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 noto la legge 27.12.2006 n. 296 ha introdotto, a carico delle società gestori aeroportuali ed al fine di ridurre il costo a carico dello Stato, l'onere di costituzione di un fondo annuale a sostegno delle operazioni per il servizio antincendio pari a 30.000.000 Euro su base nazionale.

A partire dall'anno 2008, preso atto che le risorse impegnate dalle società di gestione aeroportuali sono di fatto state destinate da parte delle Amministrazioni in questione ad un capitolo di spesa differente da quello stabilito con la legge istitutiva dello stanziamento, la Geasar ha promosso insieme ad altri 13 Aeroporti, un'azione giudiziaria congiunta volta ad impugnare la suddetta determinazione e ha instaurato, in sede tributaria Provinciale di Roma e in sede amministrativa presso il Tribunale Amministrativo di Roma, apposito ricorso.

In data 26 ottobre 2010, con sentenza n° 440/63/10, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma aveva accolto il ricorso proposto in associazione da 13 società aeroportuali avverso la prestazione patrimoniale stabilita dall'art. 1, comma 1328 della Legge 296/2006, in considerazione del fatto che erano venute meno le finalità originarie della suddetta legge.

Come ipotizzato le Amministrazioni soccombenti (Enac, Ministero dell'Interno, Ministero dell'Economia e delle Finanze, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ecc.), in data 1° aprile 2011 hanno proposto appello avverso la sopraccitata sentenza.

A seguito di tale ricorso, la Società, assieme alle altre società di gestione aeroportuali, hanno presentato alla Commissione Tributaria Regionale di Roma le proprie controdeduzioni con apposito appello incidentale. In ottobre 2011 la suddetta Commissione ha depositato la sentenza n° 252/10/11, che ha accolto il ricorso delle Amministrazioni resistenti.

In particolare, la Commissione Tributaria Regionale ha accolto la prima eccezione pregiudiziale delle Amministrazioni resistenti, relativa al difetto di giurisdizione del Giudice tributario, qualificando l'importo richiesto alle società di gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 1, comma 1328, l. n. 296/2006, quale "diritto aeroportuale", disponendo così la "traslatio iudicij" all'autorità giudiziaria ordinaria. Si precisa che il giudice tributario di secondo grado si è limitato a valutare il requisito della competenza giurisdizionale, non entrando minimamente nella valutazione del contenzioso e delle questioni poste dalle parti.

Ciò detto, in considerazione che le motivazioni originarie che hanno portato le società aeroportuali a proporre appello, restano valide, si è ritenuto opportuno presentare apposito ricorso innanzi la Corte di Cassazione, per motivi attinenti la giurisdizione, nell'ambito del quale far valere ciò che si ritiene un errore compiuto dalla CTR di Roma e l'impossibilità di ricondurre la prestazione patrimoniale di contribuzione al Fondo Antincendi tra i diritti aeroportuali. Infatti, la Commissione Tributaria Regionale, limitandosi a pronunciarsi sulla giurisdizione, declinando la propria competenza e non entrando nel merito del contenzioso, se è vero che ha annullato la sentenza della CTP di Roma è altrettanto vero che ha delineato uno scenario processuale lungi dal risolversi, in cui le società aeroportuali ricorrenti hanno validamente esercitato il proprio diritto di difesa. Stante la tempistica della giustizia italiana si dovranno attendere tempi medio lunghi (uno o due anni), prima di giungere ad un pronunciamento definitivo sull'obbligo o meno di corrispondere gli importi di contribuzione al c.d. Fondo Antincendi.

Tutte le società di gestione aeroportuale che hanno impugnato i diversi atti dispositivi di ENAC, facendo valere anche i diversi vizi della legge, sono e restano pienamente legittimate ad accantonare tutte le attuali e future somme richieste a titolo di contribuzione per il c.d. Fondo Antincendi sino al pronunciamento definitivo dei giudici aditi, in quanto trattasi di importi privi di qualsivoglia copertura tariffaria per diretta responsabilità delle Amministrazioni competenti che, in questi cinque anni, sono rimaste immotivatamente inerti. Conseguentemente la Geasar ha accantonato, anche nel Bilancio chiuso al 31/12/2011, la quota richiesta.

In tale scenario, in data 23 gennaio 2012, la Società ha anche ritenuto opportuno riproporre alle Amministrazioni competenti un'apposita richiesta di introduzione tempestiva di un meccanismo di copertura tariffaria della prestazione patrimoniale imposta ex c.d. Fondo Antincendi, quanto meno al fine di delimitare la materia e gli importi oggetto di confronto e di accertamento processuale.

Nell'attuale situazione di continuato blocco dello schema di D.Lgs. di recepimento della Direttiva 2009/12/CE e di mancata semplificazione dell'attuale regime tariffario, anche per gli aeroporti con meno di 5 milioni di passeggeri, si reputa infatti essenziale il cercare di evitare l'accrescersi degli importi privi di copertura tariffaria ed oggetto di contestazione. A tal proposito, in seno all'associazione Assaeroporti, sono ripresi i contatti con le Amministrazioni competenti al fine di individuare delle soluzioni.

➤ **Delibera CIPE 38/2007 (51/2008)) Recepimento della Direttiva UE in materia di diritti aeroportuali**

A seguito della emanazione della **Delibera CIPE** in materia di Regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali che ha individuato nel Contratto di Programma lo strumento giuridico atto alla definizione del sistema tariffario applicabile dagli aeroporti italiani (anno 2008), solo 5 aeroporti hanno potuto vedere completata l'istruttoria di sottoscrizione e hanno ottenuto la successiva pubblicazione del decreto autorizzativo delle tariffe sottoscritte.

Seppur tale iter sia palesemente inadeguato a garantire, in tempi congrui, agli aeroporti italiani una rapida revisione tariffaria, in assenza di ulteriori strumenti, la società ha presentato per la terza volta nel corso del 2011 tutta la documentazione necessaria per avviare l'istruttoria di verifica da parte dell'Ente e ha ottenuto la certificazione dalla società di revisione KPMG la propria contabilità regolatoria per l'anno 2010 a seguito della preventiva approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'impianto di contabilità analitica.

Con la direttiva 2009/12/CE si è inteso introdurre un sistema di diritti aeroportuali basato, in un quadro di libera concorrenza, sul confronto fra gestori e utenti aeroportuali. La nuova disciplina si applica a tutti gli aeroporti il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di passeggeri . La direttiva prevede, tra l'altro, la designazione o l'istituzione di un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi ai principi sanciti dalla direttiva.

Si è in attesa della entrata in vigore dei testi di legge di recepimento della Direttiva (D.L. n. 1/2012 c.d. Liberalizzazioni, come convertito con **Legge 24 marzo 2012 n. 27**) e del collegato decreto c.d. Salva Italia (D.L. n. 201/11 , come convertito con legge n. 214/11) che prevede l'istituzione di un'autorità indipendente, per poter riprendere, al tavolo con ENAC, la revisione del proprio impianto tariffario. L'iter risulta, infatti, al momento sospeso in attesa che vengano chiariti i poteri e le competenze di Enac, il modello tariffario da utilizzare per gli aeroporti con la soglia di traffico dello scalo di Olbia, e se permanga una necessaria approvazione Ministeriale e del CIPE delle tariffe derivanti dalla applicazione del modello o

se la semplificazione richiesta dalla applicazione della Direttiva, conduca alla sola condivisione con il Comitato Utenti locale.

Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

➤ 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:

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26.952.737	24.898.686	2.054.051	8,25
- Altri ricavi e proventi	4.970.775	5.504.896	-534.121	-9,70
Valore della produzione "tipica"	31.923.512	30.403.582	1.519.930	5,00
- Personale	-11.152.653	-10.845.575	-307.078	-2,83
- Materiali di consumo e merci	-448.880	-569.932	121.052	21,24
- Prestazioni, servizi e varie	-13.343.653	-13.053.243	-290.410	-2,22
Costi Operativi	-24.945.186	-24.468.750	-476.436	-1,95
Mol (EBITDA)	6.978.326	5.934.832	1.043.494	17,58
Ammortamenti e svalutazioni	-1.394.586	-2.307.404	912.819	39,56
Accantonamenti per rischi e oneri	-658.116	-356.546	-301.570	-84,58
Saldo proventi e oneri diversi	-240.044	-326.681	86.637	26,52
Risultato Operativo (EBIT)	4.685.580	2.944.200	1.741.380	59,1
Proventi - Oneri finanziari	-156.412	-178.122	21.711	12,19
UTILE LORDO	4.529.169	2.766.078	1.763.090	63,7
Proventi - Oneri straordinari	-749.206	300.107	-1.049.313	-349,65
UTILE ANTE IMPOSTE	3.779.963	3.066.185	713.777	23,28
Imposte correnti	-1.925.191	-1.709.116	-216.075	-12,64
Imposte anticipate e differite	255.601	237.592	18.009	7,58
UTILE NETTO	2.110.373	1.594.661	515.712	32,34

Nell'esercizio 2011 il valore della produzione ammonta complessivamente a 31.923.512 Euro con un incremento rispetto al 2010 di 1.519.930 Euro.

	2011	2010	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.981.198	9.148.517	832.681	9,10
Diritti e tasse aeroportuali	5.433.505	4.953.499	480.006	9,69
Diritti servizi controllo di sicurezza	3.185.121	2.786.385	398.736	14,31
Totale Ricavi Aviation	18.599.823	16.888.400	1.711.423	10,13
Subconcessioni	8.237.365	7.867.470	369.895	4,70
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.277.151	2.241.718	35.433	1,58
Altre Attività Commerciali	115.548	142.816	-27.268	-19,09
Ricavi Commerciali non aviation	8.352.914	8.010.286	342.628	4,28
Altri ricavi non aviation	4.970.775	5.504.896	-534.121	-9,70
di cui contributo RAS al supporto dello sviluppo del traffico	3.057.654	3.971.173	-913.519	-23,00
Totale Ricavi Non Aviation	13.323.689	13.515.182	-191.493	-1,42
Totale Ricavi	31.923.512	30.403.582	1.519.930	5,00

Come già argomentato nella sezione dedicata, i ricavi aviation crescono rispetto al 2010 di 1.711.423 Euro (10,13%).

Il decremento complessivo dei ricavi non aviation è prevalentemente influenzato dalla assegnazione di un minor contributo da parte della Regione Sardegna per il supporto alla destagionalizzazione del traffico (3.057.654 Euro verso 3.971.173 Euro nel 2010).

La quota commerciale di tali ricavi, come ampiamente commentato nelle premesse, è cresciuta del 4,28% rispetto al 2010, ciò grazie al trend di traffico, a nuovi spazi sub concessi ed alla stipula di alcuni importanti contratti (Ras, Citroen, Mediacom, Richemont).

Il Margine Operativo Lordo – pari a 6.978.326 Euro - cresce di 1.043.494 rispetto al 2010.

Sul fronte dei costi, quelli che maggiormente hanno condizionato negativamente l'andamento dell'esercizio:

- l'incremento del costo del personale (+ 300.000 Euro circa) a seguito del rinnovo del CCNL (avvenuto nel 2010, ma che ha previsto un adeguamento del +4,12% sul salario base con impatto sull'esercizio 2011 e un adeguamento dell'indennità giornaliera), nonostante la società abbia operato nell'anno con un numero di risorse inferiori.
- l'incremento del costo per le utenze energetiche (88.000 Euro circa), dell'acqua (29.000 Euro circa) e telefoniche (28.000 Euro circa).
- il costo a regime per canoni di leasing (52.000 Euro circa), legato ai contratti di leaseback e leasing finanziario sottoscritti nel 2010 per l'acquisizione di alcune attrezzature di rampa, per l'aggiornamento alla normativa degli apparati radiogeni e per gli arredi del nuovo Terminal di aviazione generale.
- l'incremento del costo per prestazioni di servizi (290.000 Euro circa) legato ai maggiori costi per il servizio di sicurezza derivanti dall'adeguamento al rialzo del costo orario avvenuto nel mese di Maggio 2011, a seguito del fallimento del precedente aggiudicatario del servizio e l'assegnazione alla società seconda classificata in gara. Inoltre, come già accennato, la società ha supportato l'Aeroporto di Tortolì per la gestione dei collegamenti estivi per conto della Regione Sardegna. Gli oneri relativi a tale consulenza, sopportati interamente dalla Geasar, non sono stati compensati da una corrispondente erogazione da parte della Regione Sardegna a causa di problematiche di natura burocratica. Per prudenza tali somme non sono state inserite fra i ricavi.

Per contro si segnalano, fra gli altri, i risparmi di costi per:

- costi di marketing (844.000 Euro circa), conseguenza dei minori contributi deliberati dalla RAS a copertura di tali oneri.
- materiali di consumo (121.000 Euro circa). Da evidenziare risparmi legati alle Boarding pass-Bagtags e ai materiali di manutenzione e consumo, ma soprattutto un risparmio legato al fatto che nel 2010 erano state acquistate attrezzature e materiali per allestire l'attività di Food & Beverage.
- costo per consulenze (124.000 Euro circa) legati a oneri sostenuti nel 2010 e non replicati nel 2011 principalmente relativi a:
 - ✓ l'implementazione del Modello di organizzazione e gestione predisposto in conformità alle disposizioni ex D.Lgs. 231/01,
 - ✓ la progettazione di un impianto fotovoltaico in sedime aeroportuale.

Il **Risultato Operativo** (EBIT), pari a 4.685.580 Euro, si incrementa di 1.741.380 Euro rispetto al 2010.

Il risultato recepisce:

- ✓ un forte risparmio sul costo rischi su crediti, legato agli accantonamenti fatti nel 2010 per ritardati pagamenti di alcuni importanti clienti ed alcune posizioni creditorie in sofferenza che avevano indotto la società ad adeguare in maniera consistente il fondo svalutazione crediti, lo stesso non è avvenuto nel 2011.
- ✓ l'incremento del fondo per rischi ed oneri legato alla impugnazione dei contratti a termine per la Legge "collegato lavoro".
- ✓ minori costi relativi ad esercizi precedenti (sopravvenienze passive) registrati nell'anno 2010.

L'**Utile lordo**, pari a 4.529.169 Euro presenta un leggero miglioramento, rispetto all'anno precedente.

L'**Utile ante imposte**, pari a 3.779.963 Euro influenzato da una gestione straordinaria negativa collegata alla rettifica dei diritti di approdo e decollo di Aviazione Generale relativi agli anni precedenti (in ottemperanza all'art. 2 – duodecime D.L. 564/94 convertito in L. n. 656/94) e ad alcune poste di carattere straordinario relative al 2010, solo parzialmente mitigate dalle minori poste straordinarie positive registrate rispetto al 2010.

L'**Utile al netto delle imposte** e pari a 2.110.373 Euro.

➤ Analisi Struttura Patrimoniale

La tabella che segue, mostra le voci dello Stato Patrimoniale riclassificate secondo criteri finanziari confrontando i valori con quelli del precedente esercizio.

	2011	2010	Var. assoluta
A Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	231.811	50.167	181.644
Immobilizzazioni materiali	20.924.388	21.671.242	-746.855
Immobilizzazioni finanziarie	3.912.090	3.912.090	0
Totale Immobilizzazioni	25.068.289	25.633.499	-565.210
B Capitale di esercizio			
Rimanenze di magazzino	58.339	60.679	-2.340
Crediti commerciali	15.725.069	11.728.295	3.996.774
Altre attività	11.299.971	7.368.564	3.931.407
Debiti commerciali	-9.570.031	-9.595.297	25.267
Fondi rischi e oneri	-1.551.130	-893.014	-658.116
Altre passività	-6.097.553	-4.505.960	-1.591.593
Totale Capitale di esercizio	9.864.666	4.163.268	5.701.398
C Capitale investito (dedotte le passività di esercizio) (A+B)	34.932.955	29.796.767	5.136.188
D Trattamento di fine rapporto	1.242.010	1.297.459	-55.449
E Capitale investito (dedotte le passività di esercizio e tfr) (C+D)	33.690.945	28.499.308	5.191.637
<i>coperto da:</i>			
F Capitale proprio	27.027.351	25.381.919	1.645.433
Capitale sociale	7.749.000	7.749.000	0
Riserve e risultati a nuovo	17.167.978	16.038.257	1.129.721
Utile dell'esercizio	2.110.373	1.594.661	515.712
G Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	4.900.000	0	4.900.000
H Indebitamento finanziario netto a Breve termine (Disponibilità monetarie nette)	1.763.593	3.117.389	-1.353.796
Debiti finanziari a breve			
Attività finanziarie	0	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	1.763.593	3.117.389	-1.353.796
I Indebitamento (Posizione finanziaria netta) (G+H)	6.663.593	3.117.389	3.546.204
L Totale come in "E" (F+G+H)	33.690.945	28.499.308	5.191.637

Come evidenziato dal prospetto, il capitale investito, al netto delle passività di esercizio e del TFR, si è incrementato, rispetto al 2010, di circa 5.191.637 Euro.

Il capitale immobilizzato (25.068.289 Euro) è diminuito di 565.210 Euro per effetto degli investimenti di periodo (1.440 mila Euro) totalmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio (1.395 mila Euro), da disinvestimenti, cessioni e altre variazioni (575 mila Euro).

Il capitale circolante netto è aumentato di 5.701.398 Euro rispetto al 31 dicembre 2010 per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ l'incremento delle "altre attività" di 3.931 mila Euro è principalmente legato alla:
 - contabilizzazione del contributo della Regione Sardegna per i costi che la Geasar sostiene per la promozione dell'aeroporto e conseguentemente del territorio per un importo di circa 3.058 mila Euro, Legge regionale n. 10 del 13 aprile 2010, non ancora incassato;
 - contabilizzazione dell'ultima tranche di finanziamento ottenuto per la costruzione del Nuovo Terminal di Aviazione Generale realizzato nell'ambito del Piano APQ "Mobilità", per un importo di 388 mila euro, liquidati da Enac il 9 Febbraio del 2012;
 - contabilizzazione del finanziamento Fondimpresa per il parziale recupero dei costi sostenuti per attività specialistica e formativa erogata nell'esercizio al personale per circa 52 mila Euro e liquidata alla Geasar il 6 Febbraio 2012;
 - adeguamento dei crediti per imposte anticipate per circa 257 mila Euro, come commentato nella nota integrativa alla voce "imposte sul reddito d'esercizio";
 - crescita del credito IVA per circa 106 mila Euro;
 - adeguamento della voce "credito d'imposta" per un importo di circa 65 mila Euro per la realizzazione degli investimenti programmati nell'ambito dell'agevolazione prevista dalla L. 296/2006.
- ✓ l'incremento dei "crediti commerciali" per 3.996.774 Euro è principalmente legato alle difficoltà di riscossione per la debole situazione finanziaria del mercato e all'accresciuta esposizione creditizia verso la consociata Meridiana fly. Al 31 dicembre 2011 il saldo a credito è pari a Euro 8.7 milioni (credito Euro 8.9 milioni al netto di debito Euro 0.2 milioni). in data 14.10.11 Geasar S.p.A. e Meridiana fly S.p.A. hanno firmato un Piano di Rientro riferito alla esposizione netta al 30.09.11 pari a Euro 8,9 milioni. Tale piano prevede:
 1. la compensazione delle posizioni creditorie e debitorie ed il pagamento del saldo netto di Euro 8,9 milioni;
 2. una dilazione del pagamento della quota netta pari a Euro 8,9 milioni in 10 rate mensili da Euro 891 migliaia da Novembre 2011 ad Agosto 2012.

Meridiana fly riconoscerà a Geasar, a far data dal 1 gennaio 2011, interessi passivi sul debito scaduto netto oggetto di dilazione calcolati applicando l'EURIBOR a tre mesi maggiorato del 2% di spread, da corrispondere alla scadenza del piano di dilazione.

Alla data del presente progetto di Bilancio, il suddetto piano di rientro non è stato puntualmente rispettato, tuttavia gli Amministratori hanno ricevuto una ulteriore proposta di rientro, in corso di formalizzazione articolata sulla base dei periodi di stagionalità in cui si ha maggiore attività del vettore.

Tali ritardi nei pagamenti da parte della consociata Meridiana fly S.p.A., dovuti ad una serie di fattori tra cui principalmente la crisi del settore "aviation" e la ristrutturazione aziendale in atto nella consociata, hanno comportato un aumento dell'indebitamento finanziario, descritto nella Nota Integrativa. Tuttavia, anche alla luce degli impegni pubblici assunti dall'Azionista di riferimento del Gruppo Meridiana, nei confronti della consociata e del gruppo stesso, gli

Amministratori ritengono che non sussistano rischi legati alla recuperabilità del credito in questione.

- ✓ l'incremento delle "altre passività", per circa 1.591.593 Euro, è correlato: a maggiori debiti per addizionale comunale per 550 mila euro, verso dipendenti per circa 126 mila Euro, verso vettori per incassi di biglietteria per 214 mila Euro, maggiori "altri debiti" per 693 mila Euro sostanzialmente legati a agli accantonamenti effettuati ai sensi dell'art. 2-duodecies del D.L. n. 564/94, convertito con modificazioni con la Legge n. 656/94 come illustrato nella nota integrativa.

Il fondo per rischi e oneri si incrementa di 658.116 Euro per:

- ✓ accantonamento prudenziale degli oneri derivanti dalla L. 296 del 27/12/2006 per il sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto, per un importo pari a 325 mila Euro;
- ✓ accantonamento per copertura dei rischi connessi al contenzioso sul lavoro.

Il TFR si riduce di 55.449 Euro.

Il patrimonio netto cresce di 1.645.433 Euro. Tale incremento riflette l'utile complessivo di periodo di 2.110.373 Euro e il decremento per la distribuzione degli utili 2010, per un importo di 464.940 Euro.

L'indebitamento finanziario cresce di 4.900 mila euro riferibili a:

- finanziamento SFIRS di 3.400 mila euro ottenuto in conto anticipazione finanziaria a titolo oneroso (Euribor 6M/365 + spread 2%) di cui all'art. 3 della Legge regionale n. 10 del 13/04/2010 (Misure per lo sviluppo del trasporto aereo), con scadenza al 30/04/2012, per i contributi stanziati dalla Regione Sardegna per il potenziamento e sviluppo del trasporto aereo 2010 e non ancora liquidati alla società. E' in corso una richiesta di proroga al 31/12/2012.
- finanziamento Eccelsa per 1.500 mila euro sottoscritto il 25/10/2011, con scadenza 31/05/2012, per sostenere un'efficiente gestione delle risorse finanziarie del Gruppo.

La posizione finanziaria netta 2011 (-6.663.593 Euro) è diminuita di 3.546.204 Euro rispetto a fine 2010. Tale variazione è legata principalmente all'aumento dell'indebitamento a breve termine conseguente ai fabbisogni di tesoreria derivanti dall'allungamento dei tempi di incasso delle posizioni creditorie principalmente riferibili alla consociata Meridiana fly, come in precedenza commentato, e dal ritardo del pagamento dei contributi per la promozione del territorio da parte della Regione Sardegna. Infatti, il credito verso la Regione Autonoma della Sardegna per contributi marketing finalizzati allo sviluppo del trasporto aereo, pari a 8,7 milioni di Euro al 31 Dicembre 2011 è relativo principalmente ai contributi deliberati negli anni dal 2009 al 2011. Il rallentamento nella loro erogazione è sostanzialmente attribuibile all'istruttoria in corso da parte della Regione stessa senza che ciò comporti rischi di recuperabilità in ragione della natura pubblica della controparte.

➤ Rendiconto finanziari e flussi

L'attività di esercizio ha generato un flusso monetario netto pari a - 3.546 mila Euro. Esso è la risultante del flusso monetario generato dalla gestione reddituale al netto degli impieghi e dell'assunzione di nuovi finanziamenti a breve termine.

Il flusso monetario generato dalla gestione reddituale è il risultato dell'indebitamento per 4.900.000 mila Euro e della riduzione del capitale circolante netto per 6.038.444 Euro, al netto degli accantonamenti operati in corso d'anno per un importo di 658 mila euro.

Tale flusso è stato impiegato principalmente, per 829 mila Euro nel finanziamento degli investimenti in immobilizzazioni immateriali e materiali e per 465 mila Euro, nel pagamento dei dividendi relativi all'esercizio 2010 generando, un flusso monetario netto della gestione pari a - 3.546 mila Euro.

Dopo le variazioni sopra esposte, l'indebitamento al 31.12.2011 aumenta di 3.546 mila Euro, raggiungendo il valore di 6.664 mila Euro rispetto ad un indebitamento di 3.117 mila Euro al 31.12.2010.

La posizione finanziaria netta a fine esercizio è costituita dai saldi cassa e banca (- 1.764 mila Euro), al netto dei debiti finanziari a breve verso banche ed altri finanziatori (-4.900 mila Euro).

Le variazioni sopra indicate sono sintetizzate nella tabella seguente.

FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:	2011	2010
Utile d' esercizio	2.110.373	1.594.661
Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:		
Ammortamenti	1.394.586	1.500.671
T.F.R.	-55.449	-207.546
Accant. (utilizzo) fondi per rischi ed oneri	658.116	356.546
Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità	1.997.253	1.649.671
Variazioni nelle attività e passività correnti:		
Crediti verso Clienti e altri	-7.717.526	-3.446.040
Rimanenze	2.340	-2.978
Debiti verso Fornitori e altri	1.473.943	689.716
Fondo imposte	202.498	-153.218
Totale variazioni nelle attività e passività correnti	-6.038.744	-2.912.520
A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa	-1.931.119	331.811
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:		
Valore netto contabile cespiti alienati	574.978	-45.244
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-1.154.068	-399.945
Incrementi nelle attività immateriali	-250.285	-26.949
(incremento) decremento nelle partecipazioni	0	0
B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:	-829.375	-472.138
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:		
Assunzione di nuovi finanziamenti	4.900.000	0
Rimborso di finanziamenti	0	-25.159
Dividendi distribuiti	-464.940	-464.940
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	-320.770	-676.410
C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:	4.114.290	-1.166.509
A) + B) + C)	1.353.796	-1.306.836
INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE	-1.353.796	-1.278.925
INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI	0	0
	-1.353.796	-1.278.925
CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO	-3.117.389	-1.810.553
CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO	-1.763.593	-3.117.389
	1.353.796	-1.306.836

Attività di direzione e coordinamento

A seguito del conferimento avvenuto nel 2010 del ramo di azienda “aviation” dalla controllante Meridiana S.p.A. alla consociata Meridianafly, Geasar ha in essere i seguenti contratti con la società 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.

Tutti i contratti di Gruppo 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 Meridiana S.p.A.

Per i risultati economici di tali rapporti si rimanda alla nota integrativa.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell’esercizio

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 2011, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

Principali rischi ed incertezze cui è esposta la Società

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:

➤ **Rischio di credito**

Si segnala che la liquidità aziendale ha risentito, anche nel 2011, della volatilità dei tempi di incasso legata al perdurare della crisi economica. Tuttavia la Società ritiene di essere adeguatamente coperta contro tale rischio per il 2011, grazie 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.

In base al piano di rientro, in precedenza commentato, si ritiene che non sussistano rischi legati alla recuperabilità del credito verso Meridianafly.

➤ **Rischio di liquidità**

Nel corso del 2011, Geasar, nell'ottica di attenuazione di tale rischio, ha provveduto a consolidare la posizione debitoria delle linee di credito trasformando le linee di credito a vista in esposizione a breve/medio termine e si è, nel contempo, assicurata la disponibilità delle stesse linee di credito al momento non utilizzate per poter far fronte prontamente all'eventuale manifestarsi di nuovi fabbisogni finanziari.

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 ad essa facente capo. Al termine dell'esercizio 2011 si ritiene che la Società non sia soggetta a significativi rischi di liquidità.

➤ **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 Euro.

➤ **Art. 2-duodecies del DL 30/09/1994, n. 564, convertito dalla legge 30/11/1994, n. 656.**

Nel corso del presente esercizio, la Geasar, in riscontro alla nota Enac n. 68865/CSE del 30/05/2011, ha contabilizzato a sopravvenienze passive straordinarie le somme relative al raddoppio dei diritti di approdo e partenza degli aeromobili dell'aviazione generale, come previsto dall' Art. 2-duodecies del DL 30/09/1994, n. 564, convertito dalla legge 30/11/1994, n. 656 a decorrere dalla data di assunzione dello Status di gestore totale.

Tale imposizione dettata dalla norma suddetta è tuttora destinata:

- per 1/3 terzo all'ammodernamento degli aeroporti minori per l'Aviazione Generale, secondo i criteri da stabilirsi secondo apposito decreto Del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, non ancora emanato a quindici anni di distanza dall'entrata in vigore della norma;

- per 2/3 alla copertura delle agevolazioni IVA per gli eventi sismici del Friuli Venezia Giulia del 1976 non più attuali e sussistenti.

L'importo contabilizzato nell'esercizio, per il periodo 2005/2010 risulta determinato in circa 576 mila Euro. Tuttavia, la Società, si riserva di procedere al loro versamento solo al momento dell'effettiva implementazione, da parte delle Amministrazioni competenti, delle finalità istitutive della norma.

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 e le conosciute 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 Aviation 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 ai precedenti commenti.

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 ora di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.11 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
Franco Trivi