



# Bilancio

## Geasar S.p.A.

al 31 Dicembre 2022

*Geasar S.p.A. - Direzione e coordinamento di Ligantia S.p.A.*

*Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda*

*Capitale Sociale Euro 12.912.000 interamente versato*

## Indice

### **Relazione sulla Gestione**

**ORGANI SOCIALI**3

**NOTA INTRODUTTIVA**4

**SINTESI DELL'ESERCIZIO**6

**ATTIVITÀ COMMERCIALI "NON AVIATION"**22

**GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA**25

**LE SOCIETÀ CONTROLLATE**33

**CORTESA S.R.L.**33

**ECCELSA AVIATION S.R.L.**38

**ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.**43

**INVESTIMENTI**46

**QUALITY & REGULATION**52

**SAFETY & COMPLIANCE MONITORING**55

**GESTIONE RISORSE UMANE**56

**ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO**58

**EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**66

**PRINCIPALI RISCHI CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ**67

**ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**72

**INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE**72

**ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE**72

**APPROVAZIONE DEL BILANCIO**73

## ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

#### Presidente

*Roberto Barbieri*

#### Amministratore delegato

*Silvio Pippobello*

#### Consiglieri

*Rita Ciccone*

*Alessandro Gavino Deiana*

*Antonio Lubrano Lavadera*

*Laura Pascotto*

*Massimo Satta*

*Stefano Visconti*

### Collegio Sindacale

#### Presidente

*Fabrizio Mocavini*

#### Componenti

*Anna Maria Bortolotti*

*Marco Dell'Acqua*

*Donato Liguori*

*Giulia Pusterla*

### O.d.V. di cui al D.lgs. 231/2001

#### Presidente

*Corrado Fara*

#### Componenti

*Massimiliano Lei*

*Giovanni Pinna Parpaglia*

## NOTA INTRODUTTIVA

Dal 23 dicembre 2004, a seguito di sottoscrizione di apposita convenzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e del relativo Decreto Ministeriale che ne ha sancito l'esecutività, Geasar S.p.A. è concessionaria del sedime demaniale per la totale gestione dell'aeroporto "Olbia Costa Smeralda".

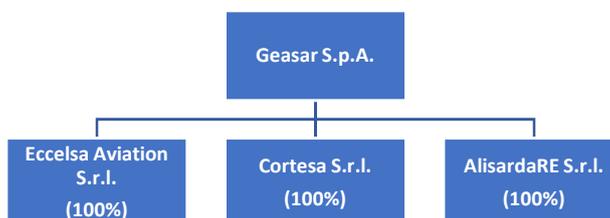
La concessione, sottoscritta inizialmente per una durata quarantennale, è stata prorogata per un ulteriore biennio nell'ambito delle misure contenute nell'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77.

Il termine della concessione viene pertanto fissato al 22 dicembre 2046.

Tra le macro-attività presidiate nella gestione dello scalo di Olbia si annoverano:

- Servizi di Handling: assistenza a terra dei passeggeri e degli aeromobili di Linea e Charter;
- Conduzione e manutenzione delle infrastrutture di volo (pista, piazzali, etc.) e aeroportuali (aerostazioni e altri fabbricati sul sedime)
- Servizi operativi di gestione e corretta allocazione delle risorse al servizio del traffico
- Attività commerciali di terzi in sub-concessione

La società Geasar S.p.A. controlla e detiene l'intero capitale sociale di tre società: Cortesa S.r.l., Eccelsa Aviation S.r.l. ed Alisarda Real Estate S.r.l.



- **Eccelsa Aviation S.r.l.** gestisce direttamente il servizio di assistenza a terra a passeggeri ed aeromobili privati di Aviazione Generale, attraverso un terminal e piazzali aeromobili dedicati;
- **Cortesa S.r.l.** gestisce, presso lo scalo di Olbia e Alghero, le attività di commercializzazione di prodotti tipici regionali sardi e, tramite un apposito format, una selezione di referenze nazionali (5 punti vendita tradizionali ed una piattaforma web) e controlla l'intera offerta dei servizi cosiddetti Food& Beverage (12 punti vendita e la attività di in flight – catering per i voli di aviazione generale), oltre l'offerta dei parcheggi aeroportuali al servizio di passeggeri ed operatori.
- **Alisarda Real Estate S.r.l.** gestisce il patrimonio immobiliare di proprietà concedendo in locazione immobili commerciali e per attività tipicamente aviation, tutti insistenti sul sedime aeroportuale di Olbia.

La data del 26 febbraio 2021 la maggioranza delle quote societarie, pari al 79,79% della Geasar S.p.A. e delle società dalla stessa controllate al 100% , è stata ceduta da parte di Alisarda S.p.A., società del gruppo AKFED, alla società F2i Smeralda S.p.A., interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.A.

L'assetto societario di Geasar S.p.A. al 31.12.2022 risulta pertanto composto come segue:

<b>Compagine Societaria</b>	<b>%</b>
F2i Smeralda S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20
<b>Totale</b>	<b>100%</b>

## SINTESI DELL'ESERCIZIO

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio della Società Geasar S.p.A. relativo all'anno 2022.

Il 2022 è stato fortemente condizionato da eventi straordinari, conflitto russo-ucraino e valori inattesi di inflazione in primis, che hanno di certo influito sulla capacità del settore di recuperare appieno il percorso di crescita originariamente impattato dalla crisi sanitaria. Nonostante ciò, per il secondo anno di fila, il traffico aereo commerciale mondiale ha registrato una crescita significativa, raggiungendo il 74% dei livelli del 2019 con circa 6.8 miliardi di passeggeri serviti. In termini di volume d'affari generato, rispetto al parametro base 2019 il valore dell'RPK si attesta sul 68,5%.

Se nel 2021 la ripresa è stata guidata dal traffico domestico, il 2022 ha visto il progressivo recupero del mercato internazionale dovuto alla totale cessazione delle restrizioni agli spostamenti tra paesi (fatta eccezione per la Cina, ancora alle prese con la gestione di nuove ondate di pandemia).

IATA conferma un outlook stabile e solido nel proseguimento del trend di crescita e riguarda nella 2° metà del 2024 il pieno recupero dei livelli 2019 (a livello globale).

A livello europeo, il traffico aereo commerciale registra un significativo +98% rispetto al 2021, con un numero di passeggeri serviti pari a circa 1,94 miliardi. Nonostante la performance positiva, il gap verso il 2019 non è stato ancora colmato, attestandosi al -21%, equivalente a 515 milioni di passeggeri in meno. Soltanto il 27% degli aeroporti del vecchio continente ha recuperato appieno i volumi di traffico pre-pandemici. Si evidenzia come il gruppo dei migliori in termini di recupero del traffico rispetto al 2019 sia costituito per il 90% da aeroporti di piccole dimensioni con respiro domestico/regionale.

I buoni risultati di crescita nel corso del 2022 sono stati acquisiti principalmente nella stagione estiva, grazie anche alla cessazione delle limitazioni agli spostamenti già a partire dai primi mesi dell'anno, per poi stabilizzarsi a buoni livelli per tutto il resto dell'anno. Gli analisti di ACI Europe leggono nei risultati del 2022 segnali ancor più incoraggianti, se considerati alla luce degli impatti negativi causati dal conflitto russo-ucraino, dalla conseguente crisi energetica e dall'inattesa pressione inflazionistica, attualmente difficilmente stimabili in termini di perdita netta di traffico passeggeri nel panorama europeo.

Su scala nazionale, il sistema aeroportuale registra performance decisamente migliori rispetto alla media europea, segnando una crescita superiore al +103% rispetto al 2021. Sono transitati sugli aeroporti italiani 164,6 milioni di passeggeri. Il driver della ripresa è passato prevalentemente per il mercato domestico con le performance migliori registrate dagli aeroporti medio-piccoli nel 3° e 4° trimestre dell'anno.

Il "ritardo" verso i volumi pre-pandemici del 2019 persiste, ma si attesta sul -15%, risultato decisamente positivo se comparato al -58% circa del 2021 vs 2019. Rispetto al 2019, nella fascia 5-15 mln pax, Linate e Bari guidano la ripresa con rispettivamente +17,5% e +11,9%, mentre nella fascia di nostro interesse (1-5 mln pax) Brindisi, Alghero e Olbia registrano le migliori performance con nell'ordine +13,6%, +10,3% e +6,3%.

I movimenti riportano una crescita del +55% circa verso il 2021, più marcata rispetto alla media europea, ma ancora deficitaria rispetto ai valori del 2019 (-10%).

Le performance del traffico cargo e merci, in controtendenza rispetto al vecchio continente, registrano il pressoché pieno recupero dei volumi 2019 (0,3%) e un +1,7% sul 2021. Da segnalare che Malpensa si conferma l'unico hub italiano per il traffico delle merci via cargo aereo, catalizzando il 70% dei volumi totali.

Il traffico negli aeroporti sardi registra nel 2022 circa 9 milioni di passeggeri, pari a +58,5% rispetto al 2021. Il dato, di gran lunga inferiore alla media nazionale, va interpretato alla luce del fatto che gli aeroporti isolani già nel 2021 segnavano una ripresa ben più consistente rispetto agli aeroporti della penisola, che nel 2022 hanno parzialmente colmato il gap. La crescita è stata sospinta dalla significativa ripresa del traffico internazionale (+104%) e dalla conferma del trend positivo del mercato domestico (+45%) che continua a predominare la quota di mercato con il 70% dei passeggeri serviti nei tre aeroporti (77% nel 2021 e 63% nel 2019).

Come già accennato, l'aeroporto di Olbia ha registrato una consistente crescita del traffico rispetto al 2021, ponendo lo scalo tra i primi in Italia ad aver recuperato completamente ed archiviato i livelli pre-pandemia. Olbia si trova infatti all'interno di quella minoranza di scali europei pari al 27% del totale delle strutture, capaci di segnare il pieno recupero dei volumi del 2019, ultimo anno non influenzato dalla crisi sanitaria.

Lo scalo ha approcciato il 2022 forte degli importanti segnali di ripresa già registrati nel 2021 e della totale disponibilità di infrastrutture aeroportuali critiche come la rinnovata e potenziata pista di volo ed il moderno BHS equipaggiato con RX standard 3 conformi alle più stringenti normative ICAO.

Dal punto di vista operativo, si sono registrati volumi di traffico crescenti in tutti i periodi dell'anno, soprattutto nel primo semestre particolarmente penalizzato nel 2021 (aprile +646% e maggio +375% su tutti). Nel secondo semestre spicca la performance di settembre, +67%, mentre agosto risulta essere il mese con il tasso di crescita più contenuto, +10%, dovuto alle ottime performance comunque registrate già nel medesimo periodo del 2021.

Il numero di passeggeri transitati si attesta nell'anno 2022 in 3.167.368 passeggeri, in crescita del +52,2% rispetto al 2021 e del +6% rispetto al 2019. I movimenti complessivi si attestano a 40.266, riportando una crescita del 23,6% circa rispetto al 2021 e del 16,5% rispetto al 2019. I movimenti di aviazione commerciale crescono del 42%, pressoché stabili quelli di aviazione generale che hanno comunque dimostrato stabilità anche nel periodo di contrazione mondiale.

Dal punto di vista qualitativo, è proseguito il processo di ribilanciamento tra passeggeri domestici e passeggeri internazionali. Nel 2022 il traffico nazionale ha rappresentato il 60% del totale, contro il 67% del 2021 a fronte della pressoché sostanziale parità fra i 2 mercati nel 2019. Si stima il ritorno ai livelli del 2019 entro il primo semestre del 2024.

Per quanto concerne il business di Aviazione Generale, vengono sostanzialmente confermati i principali parametri operativi del 2021, ivi incluso il tonnello medio che rimane sensibilmente al di sotto del livello del 2019, 14,3 vs 17 circa (-13% circa). La variazione rispecchia l'incremento dell'incidenza di traffico nazionale sul totale, caratterizzato da spostamenti a più corto raggio ed aeromobili di minori dimensioni. Le restrizioni imposte ai cittadini di nazionalità russa o inseriti nella black-list a causa del conflitto in corso hanno influito negativamente sulla presenza di tale importante bacino di utenza, tipicamente operante aeromobili di stazza superiore, oltreché altospesante per quanto concerne i servizi di terra ancillari all'attività di volo.

Sul fronte sanitario, nonostante l'allentamento della stretta al contrasto dell'emergenza da Coronavirus, la società ha continuato ad operare nel pieno rispetto delle ordinanze emesse dagli organismi preposti, sia a livello nazionale che locale. La società ha scelto di continuare a garantire tutte le attività già predisposte nel recente passato in termini di protocolli di disinfezione e sanificazione degli ambienti in modo da garantire ai passeggeri un ambiente confortevole e sicuro. L'attenzione sulle misure a tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e della comunità aeroportuale ha garantito la continuità delle operazioni, anche grazie al residuale ricorso al lavoro agile per i dipendenti non impiegati in attività operative.

Grazie alla corretta applicazione dei protocolli sanitari, dei processi di pulizia, di disinfezione degli spazi aeroportuali, del monitoraggio dei flussi ed il conseguente distanziamento fisico, le protezioni in dotazione al personale e l'efficace comunicazione sul comportamento da adottare, Geasar ha mantenuto anche per il 2022 la certificazione AHA (Airport Health Accreditation) in materia di procedure sanitarie COVID-19 rilasciata dall'Airport Council International (ACI), associazione internazionale che rappresenta più di 1.900 aeroporti.

La Società ha inoltre confermato il proprio coinvolgimento nell'offrire alla collettività un supporto concreto nella lotta al Coronavirus: dal mese di marzo e sino a dicembre, l'HealthTesting Center-HTC, grazie ad un accordo stipulato con la Asl 2 Gallura, è stato convertito in un Hub Vaccinale al servizio del territorio e della popolazione. Al Centro Vaccinale è stata interamente dedicata una struttura di 500 mq adiacente al Terminal di Aviazione Commerciale che ha gestito circa 8 mila richieste.

Dal punto di vista gestionale, la società si è preparata ad accogliere la ripresa del traffico, soprattutto nei periodi di spalla al picco estivo. L'operatività di base è stata garantita da risorse continuative capaci di presidiare la totalità dei processi tipici aeroportuali, mentre la rampa di crescita delle operazioni è stata accompagnata grazie all'introduzione progressiva di professionalità stagionali già formate e legate alla società da rapporti di lavoro a tempo indeterminato. I picchi sono stati gestiti grazie alla gestione oculata nell'utilizzo di risorse stagionali impiegabili trasversalmente nei processi produttivi maggiormente legati all'operatività.

Dal punto di vista finanziario, il contesto di riferimento ancora caratterizzato da incertezza sulla stabilità della ripresa, ha imposto un approccio prudentiale alla gestione delle risorse. Si è optato per concentrare gli investimenti sugli interventi strategici o legati a requisiti normativi. Tra questi, la conclusione dei lavori di Riquilifica e Prolungamento della pista di volo (interventi conclusivi marginali) e la messa a regime del nuovo sistema BHS equipaggiato con macchine radiogene rispondenti agli ultimi ECAC standard 3. Gli interventi non realizzati sono stati ripianificati organicamente nel nuovo piano quinquennale. Altri interventi minori hanno riguardato l'integrazione di mezzi e attrezzature a supporto delle operazioni di rampa per sostituzione fisiologica di attrezzature datate non più efficienti, ed il miglioramento continuo delle strutture informatiche a supporto delle operazioni. Sempre centrale il tema dell'efficientamento energetico, con la prosecuzione delle campagne di ammodernamento degli impianti di illuminazione dell'aerostazione grazie all'introduzione di lampade led e sistemi di monitoraggio remoto. E' stato inoltre instradato il processo di autorizzazione per l'installazione dell'impianto fotovoltaico da 1,26MWp, che verrà posizionato sulle pensiline di copertura del main-park e che entrerà in esercizio entro la prima metà del 2023.

Le necessità di liquidità sono state garantite dalla solida situazione di partenza e dalla liquidità generata nell'esercizio, oltre che dall'erogazione del "ristoro" a compensazione della perdita di redditività dovuta alla crisi pandemica.

I risultati dell'esercizio rispecchiano le ottime performance di traffico registrando un **Margine Operativo Lordo** positivo pari a 35.211.742 Euro, con un miglioramento di 19.596.000 (+125,5%) Euro rispetto al 2021, anche grazie all'apporto del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex decreto ristori 474/2021 per danno Covid-19 per un importo pari a 7.066.165 Euro. Lo stesso dato riferito al 2019 aveva registrato un valore pari a 22.822.564 Euro, equivalente a 7,7 Euro per passeggero servito, contro gli 8,96 Euro a passeggero dell'anno in chiusura; se si considera il dato già depurato dalla partita straordinaria del fondo ristoro. Tale crescita pone in evidenza le buone performance commerciali ed operative raggiunte.

Il significativo incremento del valore della produzione tipica, +63,48%, più che proporzionale rispetto all'incremento dei costi operativi, +28,34%, permette di registrare, coperti i costi di ammortamento degli asset aeroportuali, un **Risultato Operativo positivo pari a 32.331.495 Euro**, migliorativo rispetto all'anno precedente per 20.124.338 Euro (+164,9%).

L'**Utile Netto** dell'esercizio si attesta in 26.843.586 Euro, riportando un differenziale positivo rispetto al 2021 per complessivi 18.539.333 Euro (+223,25%).

I **Ricavi totali**, pari a 70.756.322 di Euro, crescono del 63,5%. L'incremento risulta superiore rispetto all'evoluzione positiva del traffico (+52,9%) anche in virtù dell'apporto degli "altri ricavi e proventi" (+338,8%), che registrano la partita straordinaria dei ristori summenzionata.

I **Costi operativi** ammontano a 35.364.580 di Euro, con un incremento del 28,3% circa rispetto al 2021. La variazione è prevalentemente correlata all'incremento dei costi del personale (imputabile al mancato ricorso agli ammortizzatori sociali ed alla ripresa nell'utilizzo di forza lavoro stagionale funzionale all'incremento dei volumi di traffico), ai materiali di consumo impiegati nell'erogazione dei servizi ed alle prestazioni di servizi essenziali da parte di fornitori terzi.

### **Attività operativa**

Le operazioni aeroportuali sono state fluide e regolari per tutta la durata dell'esercizio. I nuovi protocolli di controllo adottati nel pieno della crisi sanitaria, pienamente integrati nelle procedure aziendali, non hanno generato impatti significativi sull'efficienza nella gestione dei flussi di traffico. La spiccata stagionalità è stata accompagnata come di consueto grazie alla flessibilità nell'impiego delle risorse stagionali e grazie alla trasversalità di figure operative critiche per il buon successo delle operazioni.

Sul fronte Infrastrutture, si evidenzia la conclusione dei lavori di implementazione del nuovo sistema BHS, equipaggiato con moderni RX standard 3 come richiesto dalle vigenti disposizioni internazionali di sicurezza aeroportuale. Sono state inoltre completate le opere complementari alla nuova pista di volo, riqualificata e prolungata nel corso del biennio 2020-2021, con la conclusione dei lavori sul sistema visivo di avvicinamento interconnesso con la torre di controllo. Dal punto di vista strategico, sono state instradate tutte le autorizzazioni necessarie per la citata installazione dell'impianto fotovoltaico da 1,26Mwp. L'impianto garantirà il 25% circa del fabbisogno energetico delle strutture aeroportuali e sarà accompagnato da altri interventi volti al contenimento dei consumi (lampade led, sistemi di monitoraggio remoto e altri minori).

Infine, sono stati realizzati gli interventi routinari necessari per garantire la safety delle operazioni e gli adeguamenti normativi.

L'azione commerciale per il 2022 si è focalizzata sul consolidamento delle partnership fondamentali con il vettore inglese EasyJet, che con il 31,2% rappresenta il principale operatore in termini di passeggeri trasportati, e con la spagnola Volotea, compagnia basata sullo scalo dal 3 giugno 2021, che segue a ruota con il 29,5% di share. L'impegno di quest'ultima verso il nostro scalo è ulteriormente rafforzato dal coinvolgimento diretto nell'effettuazione dei voli in regime di "continuità territoriale Sardegna", impegno confermato anche per il biennio 2023-2024 per la tratta Olbia-Roma. Inoltre, la compagnia ha scelto lo scalo per il posizionamento di ulteriori macchine in long term storage.

Il traffico, in forte crescita rispetto al 2021, è stato sostenuto dal lancio di nuove rotte e dalla crescente domanda di collaborazione da parte di alcuni dei principali vettori europei. 12 compagnie hanno realizzato l'88% del traffico complessivo con più di 60 destinazioni servite (continuative e stagionali). Il traffico passeggeri ha completamente recuperato la contrazione causata dalla crisi pandemica, superando i livelli del 2019. I mesi di Luglio e Agosto hanno fatto registrare il record storico per l'aeroporto.

Nuovi accordi e continui contatti commerciali, tesi alla stimolazione del mercato, oltre alla presenza di nuovi operatori basati sullo scalo, fanno prevedere una prosecuzione del trend di crescita anche per il 2023, le cui attese vedono il numero di passeggeri approssimarsi verso nuovi massimi storici.

In conclusione, il 2022 è stato un anno di piena ripresa del mercato del trasporto aereo mondiale. A livello locale, la Sardegna si è confermata meta ambita da parte dei principali operatori europei e con lo stabilizzarsi della situazione pandemica, il mercato si è dimostrato estremamente reattivo verso lo scalo olbiese. Luglio ed Agosto hanno archiviato i migliori risultati della storia dello scalo, mentre il traffico internazionale inizia a recuperare quote rispetto a quello nazionale, lasciando spazio per ulteriori slanci verso un'auspicata crescita organica nel breve-medio termine.

Un cenno a parte merita il business dell'Aviazione Generale, che ha confermato una certa solidità e resilienza nel corso degli ultimi anni. I volumi sono stabili seppur in difetto della clientela direttamente impattata dal conflitto russo-ucraino, parzialmente riprotetta dal mercato americano e medio-orientale (quest'ultimo ancora debole nella ripresa). Leggermente in flessione i dati relativi al tonnellaggio medio, indicatori del differente mix di flotta operante sullo scalo ancora a favore di macchine di dimensioni ridotte rispetto al passato.

## **Il Piano Investimenti**

Coerentemente con l'approccio prudenziale adottato nel corso dell'ultimo biennio, il piano investimenti è stato rimodulato alla luce delle mutate priorità strategiche di gruppo.

Nel 2022 sono stati realizzati progetti di investimento complessivi per circa 4,8 milioni/Euro, di cui circa 3,1 milioni di Euro finanziati con fondi Geasar S.p.A., al netto delle porzioni di contributo in conto impianti contabilizzate. L'obiettivo principale è stato quello di privilegiare gli investimenti mandatori e quelli

strategici per garantire una risposta resiliente alle incertezze del particolare periodo storico, oltre ad impostare correttamente le infrastrutture per la ripresa e lo sviluppo del traffico.

L'intervento principale, pari al 70% degli investimenti, ha riguardato i lavori di upgrade del BHS – Baggage Handling System - dei bagagli in partenza, con l'installazione di un moderno impianto meccanico Siemens e di nuove macchine radiogene rispondenti agli ultimi standard di livello 3 imposti da ICAO.

Relativamente a tali lavori la società ha sottoscritto con la Regione Autonoma della Sardegna due convenzioni di finanziamento delle opere a valere sui Fondi Sviluppo e Coesione (FSC 2021-2027). Gli interventi destinatari di tale intervento pubblico, sono stati completati e messi in esercizio, nel corso del 2022. L'importo totale delle 2 convenzioni è pari a Euro 5,2 milioni, che copriranno anche opere alle stesse collaterali da realizzare nel corso del 2023.

Nel corso del 2022 sono state inoltre completate le opere ancillari alla nuova pista (riqualificata ed ampliata nel corso del 2020-21) e realizzati gli interventi necessari al mantenimento di elevati standard di sicurezza delle operazioni, sia lato terminal che strutture di volo.

Si menzionano infine gli investimenti propedeutici al mantenimento dell'efficienza del parco mezzi ed attrezzature al servizio delle operazioni di rampa. Sono stati infatti introdotti nuovi mezzi finalizzati alla sostituzione di attrezzature vetuste ed all'ampliamento del parco in coerenza con le previsioni di traffico. In relazione a tale rinnovo, la società ha partecipato al bando Enac per la concessione di contributi pubblici per la sostituzione dei mezzi di rampa alimentati con motori endotermici ed è risultata assegnataria a di un finanziamento di Euro 7,6m. Il piano proposto prevede la sostituzione di 57 mezzi a motore termico la cui età media è di circa 15 anni. La sostituzione dei mezzi richiederà due anni di tempo.

Coerentemente con la policy ambientale della società, è proseguito il piano di efficientamento energetico ed idrico. Inoltre, la società ha proseguito il percorso di abbattimento degli impatti ambientali, con l'obiettivo di diventare aeroporto "Carbon Neutral" nei prossimi 5-7 anni nell'ambito del programma di Airport Carbon Accreditation di ACI Europe. A conferma dell'impegno del Gruppo verso la tematica della sostenibilità ambientale, la società ha ottenuto l'accREDITAMENTO a livello 3 "Optimisation" dell'Airport Carbon Accreditation, il programma internazionale promosso dall'Airport Council International (ACI) che mira a ridurre le emissioni di gas serra prodotte dai principali aeroporti mondiali. Per il triennio avvenire, vedranno la società impegnata in nuove azioni di efficientamento energetico:

- sostituzione degli impianti di condizionamento con sistemi all'avanguardia ed a basso consumo
- installazione di un impianto fotovoltaico a copertura del 25% del fabbisogno aeroportuale
- attività di riduzione e contenimento della produzioni di rifiuti

In generale, la società conferma il proprio commitment per la diffusione di una cultura aziendale orientata alla responsabile gestione delle risorse ambientali.

Nel 2022 è ripartita a pieno regime l'attività di monitoraggio della qualità dei servizi offerti, dopo un biennio non significativo a causa della ben nota irregolarità delle operazioni da parte dei vettori. I risultati, contenuti nella **Carta dei Servizi**, sono in linea con il percorso di eccellenza abbracciato dalla società, con i principali indicatori critici che si attestano nell'intorno del 99%. In particolare, il 99,5% dei passeggeri intervistati si sentono protetti all'interno dell'aeroporto (sicurezza del viaggio e sicurezza personale/patrimoniale), il 99,90% percepisce i servizi come puntuali e regolari, gli indicatori sul comfort generale nella fruizione dei servizi aeroportuali si attestano sul 98%, mentre le procedure per il contrasto al

COVID sono ritenute efficaci per oltre il 99%. In linea con la ripresa della regolarità delle operazioni, migliorano sensibilmente i tempi di attesa medi al check-in, che nel 2021 avevano visto un peggioramento dovuto ai nuovi controlli imposti dalla normativa per il contrasto alla diffusione della pandemia.

#### **Altre informazioni rilevanti**

Permane nel 2022 la sospensione da parte dell'Enac della **procedura di selezione dei due nuovi operatori Handling** al servizio rispettivamente dell'Aviazione Generale e dell'Aviazione Commerciale. Nel corso dell'anno, l'Ente ha richiesto una serie di aggiornamenti in merito alle valutazioni tecniche propedeutiche alla nuova procedura, pertanto si presume ragionevolmente che ENAC avvierà la gara nel corso del 2023. Si precisa che al momento non sono disponibili informazioni certe sull'apertura della procedura.

Il 2022 porta per Eccelsa l'ennesimo riconoscimento dei risultati ottenuti grazie al percorso di miglioramento continuo abbracciato sin dalla fondazione della società. Per il tredicesimo anno consecutivo, **Eccelsa Aviation** si conferma FBO – Fixed Foreign Base Operator - di riferimento per il mercato europeo dell'Aviazione Generale. Il premio di miglior Aviazione Generale d'Europa è stato conferito dalle pubblicazioni internazionali "European CEO" e "Capital Finance International" (CFI). Inoltre, la struttura si colloca all'interno della top10 di tutti i più autorevoli panel di settore formati principalmente da utilizzatori diretti, ad ulteriore conferma della qualità dei servizi offerti.

#### **Fatti rilevanti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio**

Nel mese di febbraio 2022 è entrato in esercizio il nuovo regime di continuità territoriale per gli scali sardi, che ha visto un riassetto dell'operatività e l'ingresso nel business della neonata "Aeroitalia". I vettori assegnatari degli oneri di servizio pubblico sui collagamenti da e per la Sardegna sono stati: i) **Volotea**: Olbia-Roma Fco (in condivisione con Aeroitalia con la rinuncia alla contribuzione da parte del vettore); ii) **Aeroitalia**: Olbia-Roma Fco (in condivisione con Volotea e con la rinuncia alla contribuzione da parte del vettore); Olbia-Milano Lin; Alghero-Roma Fco; iii) **ITA**: Alghero-Milano Lin; Cagliari Milano Lin; Cagliari-Roma Fco.

La durata della nuova "CT" per gli scali di Olbia e Cagliari è fissata per due anni, mentre il regime su Alghero, in virtù della procedura straordinaria esperita a seguito dell'insuccesso della procedura principale, sarà provvisorio e valido fino ad ottobre 2023, successivamente oggetto di nuovo bando. L'assegnazione avvenuta nel periodo di bassa stagione permette di rodare il nuovo assetto organizzativo prima del periodo di piccolo stagionale, facendo ben sperare per la puntualità e regolarità delle operazioni più critiche per gli aeroporti sardi, Olbia ed Alghero in primis.

## Sintesi dei risultati 2022: Dati consolidati Gruppo Geasar

ANALISI CONTO ECONOMICO	2022	2021	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	80.062.963	56.258.403	23.804.561	42,31%
- Altri ricavi e proventi	8.829.876	1.414.493	7.415.382,44	>100%
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>88.892.839</b>	<b>57.672.896</b>	<b>31.219.943</b>	<b>54,13%</b>
- Personale	-22.261.359	-18.243.072	-4.018.287	22,03%
- Materiali di consumo e merci	-6.744.336	-4.563.823	-2.180.513	47,78%
- Prestazioni, servizi e varie	-18.342.800	-13.243.191	-5.099.609	38,51%
- Saldo proventi e oneri diversi	-1.146.064	-1.095.726	-50.338	4,59%
<b>Costi Operativi</b>	<b>-48.494.559</b>	<b>-37.145.812</b>	<b>-11.348.747</b>	<b>-30,55%</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>40.398.280</b>	<b>20.527.083</b>	<b>19.871.196</b>	<b>96,80%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>45,4%</i>	<i>35,6%</i>	<i>9,9%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-4.169.534	-4.801.595	632.060	-13,16%
Accantonamenti per rischi e oneri	-19.177	-16.991	-2.186	12,87%
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>36.209.568</b>	<b>15.708.498</b>	<b>20.501.070</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>40,7%</i>	<i>27,2%</i>	<i>13,5%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-81.347	-247.527	166.180	-67,14%
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>36.128.221</b>	<b>15.460.971</b>	<b>20.667.250</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>40,6%</i>	<i>26,8%</i>	<i>13,8%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	36.128.221	15.460.971	20.667.250	>100%
Imposte	-8.186.079	-4.769.617	-3.416.462	71,63%
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>27.942.142</b>	<b>10.691.354</b>	<b>17.250.788</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>31,4%</i>	<i>18,5%</i>	<i>12,9%</i>	

## TRAFFICO

### Inquadramento generale

il 2022 è stato un anno di consolidamento della ripresa per il mercato del trasporto aereo globale. Con 6,8 miliardi di passeggeri serviti, il traffico aereo mondiale raggiunge il 74% dei livelli del 2019, in netto miglioramento rispetto alle performance 2021 che hanno visto il traffico non superare la soglia del 50% sui valori 2019.

Seppur IATA veda un outlook positivo e stabile nel percorso di ripresa, traguardando il pieno recupero entro il 2025, sono degni di menzione alcuni fattori esogeni che di certo influiranno, se non altro, sulle modalità di recupero.

Il conflitto russo-ucraino sta assumendo dimensioni e criticità globali e le ripercussioni dirette (possibilità di spostamento dei cittadini russi) ed indirette (capacità di spesa per viaggi in EU) risultano di difficile previsione. Fenomeni inflazionistici ben al di sopra dei peggiori scenari ed un costo di materie prime ed energia decisamente superiore ai valori dell'anno di riferimento (2019), tendono a rivedere con cautela le stime di crescita. Di contro, si registrano dati positivi su produzione industriale e occupazione, termometro della condizione di buona salute del sistema economico, nonostante le criticità menzionate.

Più direttamente collegato alle operazioni di volo, il costo del carburante avio rappresenterà un fattore critico nel percorso di ripresa. Il valore ad oggi si attesta sui 120\$/barile contro i circa 80\$/barile in media del 2019 (+50%) e le attese sono per un ulteriore incremento legato alla crescente domanda estiva.

### Il traffico passeggeri in Europa

Nel 2022 sono transitati circa 2 miliardi di passeggeri negli aeroporti europei, che hanno registrato un aumento del +98% rispetto all'anno precedente<sup>1</sup>. Tuttavia, il gap rispetto al 2019 è ancora del -21% e solo il 27% degli scali ha recuperato il traffico di passeggeri perduto durante la pandemia.

Rispetto all'anno precedente, la crescita nel 2022 è stata particolarmente marcata per gli aeroporti situati in quei paesi con le restrizioni di viaggio più rigide durante il 2021, come il Regno Unito (+249%), l'Irlanda (+235%) e la Finlandia (+187%).

In rapporto al 2019, i paesi dell'area EU che hanno fatto segnare le migliori performance sono la Grecia (-1,9%) e il Lussemburgo (-6,9%). Tra i paesi europei di maggiori dimensioni, invece, il risultato migliore è stato quello conseguito dalla Spagna (-11,4%), seguito dall'Italia (-15%) e dalla Francia (-18,8%). Il Regno Unito e la Germania, invece, hanno mostrato ancora un ritardo in termini di recupero dei livelli di traffico pre-pandemia (-24,8% e -34,9% rispettivamente).

### Il traffico passeggeri in Italia

Il **sistema aeroportuale italiano** ha chiuso il 2022 con 165 milioni di passeggeri, in crescita del 104,1% rispetto al 2021, e con una contrazione del -14,7% sul 2019 (anno pre-covid).

---

<sup>1</sup> Fonte: ACI Europe

Da evidenziare la consistente crescita relativa registrata nel segmento internazionale, in aumento del 160,7% rispetto al medesimo periodo del 2021.

Anche il segmento nazionale continua il trend di crescita mostrato nel 2021, attestandosi ad un +52,8% sull'anno precedente.

A trainare la ripresa del traffico sono stati prevalentemente gli **aeroporti medi e piccoli**, molti dei quali hanno superato il volume di passeggeri totale del 2019. Tra questi si segnalano gli scali di Milano Linate, Bari, Palermo e Napoli per la fascia tra i 5 e i 15 milioni di passeggeri; gli aeroporti di Brindisi, Alghero, **Olbia** e Torino per la categoria tra 1 e 5 milioni di passeggeri; gli scali di Foggia, Bolzano, Trapani, Grosseto, Cuneo, Perugia, Parma, Taranto, Lampedusa, Comiso, Pescara e Crotone per la classe con meno di 1 milione di passeggeri annui.

I movimenti aerei sono stati circa 1.500 mila, +55,1% rispetto al 2021 e con un calo del 10,6% sul 2019.

## Gli Aeroporti Sardi

Nel 2022 nei tre aeroporti sardi hanno viaggiato oltre 9,0 milioni di passeggeri, il 58,9% in più rispetto al 2021 e lo 0,29% in meno rispetto al 2019. Il sistema degli aeroporti sardi ha sostanzialmente recuperato il traffico pre-pandemia, in anticipo rispetto alla media degli aeroporti italiani ancora al di sotto del -14,7%.

Il 70,0% dei passeggeri regionali hanno avuto come destinazione/origine il mercato domestico. Il segmento internazionale è cresciuto del +104,0% rispetto al 2021, ma la sua quota di mercato è ancora al di sotto dei livelli del 2019 (30,0% del 2022 vs 36,7% del 2019).

Analisi comparativa aeroporti Sardi 2022

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	D% 2022/21	Passeggeri Inter.li	Market Share	D% 2022/21	Totale Commerciale	Market Share	D% 2022/21	Aviazione Generale & Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)	Market Share	D% 2022/21
							34,7%						
<b>Olbia</b>	1.886.685	29,8%	<b>35,26%</b>	1.249.994	46,1%	<b>90,56%</b>	<b>3.136.679</b>	34,7%	<b>52,9%</b>	30.689	<b>3.167.368</b>	34,8%	<b>52,2%</b>
<b>Cagliari</b>	3.337.815	52,7%	<b>47,70%</b>	1.048.392	38,6%	<b>119,19%</b>	<b>4.386.207</b>	48,5%	<b>60,2%</b>	10.387	<b>4.396.594</b>	48,3%	<b>59,6%</b>
<b>Alghero</b>	1.111.956	17,5%	<b>56,45%</b>	415.105	15,3%	<b>112,11%</b>	<b>1.527.061</b>	16,9%	<b>68,5%</b>	6.366	<b>1.533.427</b>	16,9%	<b>68,8%</b>
<b>Sardegna</b>	6.336.456	70,0%	<b>45,15%</b>	2.713.491	30,0%	<b>104,03%</b>	<b>9.049.947</b>	100,0%	<b>58,9%</b>	47.442	<b>9.097.389</b>	100,0%	<b>58,4%</b>

Tabella 1 – TRAFFICO: Aeroporti Sardegna 2022-2021

## L'aeroporto di Olbia

L'aeroporto di **Olbia** ha chiuso l'anno 2022 con un traffico di **3.167.368 passeggeri** (aviazione commerciale e generale), con un incremento del **+52,2%** rispetto al 2021 e del **+6,3%** rispetto al 2019. I movimenti complessivi sono stati 40.266, il +23,6% in più di quelli registratisi nel 2021 e il + 18,1% rispetto al 2019. Il tonnellaggio ha evidenziato un incremento del 37% rispetto all'anno precedente e un decremento del 11,9% rispetto al 2019.

**Olbia** confermato la propria leadership pre-covid nel segmento internazionale, con uno share del 46,1%.

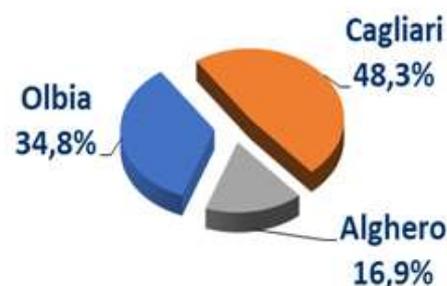


Grafico 1 TRAFFICO: Market Share Pax Sardegna 2022

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2022	2021	Δ 22-21
Aviazione Commerciale	3.136.679	2.050.840	52,9%
Aviazione Generale	27.882	27.610	1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	246	138	78,3%
Passeggeri in transito	2.561	2.469	3,7%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>3.167.368</b>	<b>2.081.057</b>	<b>52,2%</b>
Aviazione Commerciale	24.970	17.564	42,2%
Aviazione Generale	14.013	13.654	2,6%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.283	1.357	-5,5%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>40.266</b>	<b>32.575</b>	<b>23,6%</b>
Aviazione Commerciale	1.786.134	1.241.511	43,9%
Aviazione Generale	206.916	209.101	-1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	11.930	12.530	-4,8%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>2.004.980</b>	<b>1.463.142</b>	<b>37,0%</b>
<b>Totale Kg di Merce</b>	<b>116.943</b>	<b>54.780</b>	<b>113,5%</b>

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

#### Tabella 2 TRAFFICO: Aeroporto di Olbia, 2022-2021

La tabella sopra evidenzia i dati riguardanti l'aviazione commerciale e generale, oltre ai voli aeroclub/Stato/militari. Questi ultimi non comportano per la Società alcuna remunerazione.

### Aviazione Commerciale

Nel 2022 l'Aeroporto di Olbia ha registrato il record di traffico di 3.136.679 passeggeri di aviazione commerciale, con un incremento del +52,9% rispetto al 2021. Nei confronti del 2019 l'incremento di traffico è stato del +6,3%.

Dopo un inizio d'anno caratterizzato da un andamento incerto a seguito degli strascichi derivanti dal COVID-19, il traffico ha evidenziato un *trend* di crescita costante a partire dal mese di aprile, con incrementi significativi al di fuori dei mesi estivi ed un aumento dei volumi **nei mesi di novembre e dicembre**.

I passeggeri relativi al segmento **domestico** sono stati 1.886.685, il 35,3% in più di quelli transitati nel 2021. Il dato rispetto al 2019 evidenzia un incremento pari a **+35,1%**. La forte crescita del comparto domestico è ascrivibile all'incremento dell'offerta da parte dei principali vettori (easyJet, Volotea e Wizz Air) finalizzata ad intercettare la domanda turistica di corto raggio e di prossimità, particolarmente rafforzata a seguito dell'incertezza riguardo all'evoluzione della pandemia ed alle limitazioni agli spostamenti che ancora permanevano nella prima parte del 2021.

Il segmento **internazionale** ha mostrato positivi segnali di ripresa facendo segnare una crescita del 90% rispetto al 2021. Tuttavia, i flussi di traffico extra-domestici risentono ancora del decremento registrato durante gli anni della pandemia e si attestano a -19,6% rispetto al 2019.

All'andamento del traffico domestico ha contribuito in maniera significativa l'incremento dell'offerta dei principali vettori che operano nello scalo. **Volotea**, che nel giugno del 2021 ha attivato la nuova base estiva, è arrivata ad operare 15 rotte domestiche. **EasyJet** ha confermato il network domestico del 2021 (ad

eccezione delle rotte Bari e Verona) incrementando l'offerta del + 59,1% in termini di movimenti e del 55,4% in termini di posti offerti. La nuova compagnia **Aerolitalia** ha attivato il nuovo collegamento con Forlì, mentre **Wizzair** ha inaugurato due nuovi collegamenti nella summer 2022 (Bari e Venezia). Tra le altre novità, i vettori **Hellofly** con la rotta Parma ed i collegamenti operati da **Ita Airways** per Bergamo, Genova e Verona.

	Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale								
	2022			2021			Delta 2022/2021		
	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
<b>Gennaio</b>	33.188	617	33.805	14.888		14.888	122,9%		127,1%
<b>Febbraio</b>	36.698	605	37.303	18.549		18.549	97,8%		101,1%
<b>Marzo</b>	52.852	3933	56.785	19.724	143	19.867	168,0%	2650,3%	185,8%
<b>Aprile</b>	96.559	65757	162.316	20.939	819	21.758	361,1%	7928,9%	646,0%
<b>Maggio</b>	124.160	122.965	247.125	43.966	8.072	52.038	182,4%	1423,4%	374,9%
<b>Giugno</b>	251.864	188.965	440.829	163.613	48.712	212.325	53,9%	287,9%	107,6%
<b>Luglio</b>	393.682	270.351	664.033	341.016	166.658	507.674	15,4%	62,2%	30,8%
<b>Agosto</b>	414.084	262.425	676.509	426.435	189.974	616.409	-2,9%	38,1%	9,8%
<b>Settembre</b>	251.197	214.724	465.921	203.980	149.034	353.014	23,1%	44,1%	32,0%
<b>Ottobre</b>	113.438	117.245	230.683	49.565	88.666	138.231	128,9%	32,2%	66,9%
<b>Novembre</b>	55.549	2.407	57.956	44.078	3.061	47.139	26,0%	-21,4%	22,9%
<b>Dicembre</b>	63.414		63.414	48.144	804	48.948	31,7%	-100,0%	29,6%
<b>TOTALE</b>	<b>1.886.685</b>	<b>1.249.994</b>	<b>3.136.679</b>	<b>1.394.897</b>	<b>655.943</b>	<b>2.050.840</b>	<b>35,3%</b>	<b>90,6%</b>	<b>52,9%</b>

Tabella 3 – TRAFFICO: Distribuzione mensile 2022-2021

I passeggeri del segmento **internazionale** transitati nel 2021 sono stati 1.249.994, il 46,15% del totale Sardegna. Nonostante la crescita rispetto al 2021 (+90,6%), il volume di passeggeri extra-domestico risulta ancora in contrazione del -19,6% rispetto al periodo pre-pandemia. Complessivamente, il traffico internazionale ha rappresentato il 39,9% del totale, quota in crescita rispetto al 2021 (32,0%) ma ancora inferiore rispetto al 2019, quando il segmento extra-domestico era preponderante (52,7% del totale).

Il mercato **tedesco**, primo nello share dello scalo con il 13,1% del totale del traffico, ha fatto registrare, grazie anche al piano di recovery del traffico promosso dalla società, un +71,0% rispetto al 2021, senza tuttavia tornare ai livelli di traffico del 2019 (-16,5%). Da evidenziare ancora l'assenza, dei collegamenti dal mercato Russo, completamente sospesi a partire dal 2020 causa pandemia e non riattivati anche a seguito della conflitto sul territorio ucraino.

Si segnala la crescita del traffico dal mercato francese +71,4% rispetto al 2021, grazie all'incremento di posti offerti da parte delle compagnie **easyJet** e **Volotea**.

Tra i mercati in recupero, inoltre, da riportare la performance di quello inglese, che ha beneficiato dell'incremento di offerta operato dal vettore **easyJet** su tutte le rotte del proprio network (compresa la rotta Londra Luton). Si evidenzia, inoltre, la ripresa delle operazioni da parte di **British Airways** sulla rotta Londra Heathrow – collegamento essenziale per il traffico in connessione extra-UE verso il Nord America - e l'inizio delle operazioni sulle rotte Londra Stansted e Manchester da parte del vettore **Jet2.com**.

Anche la **Svizzera** ha mostrato un parziale recupero, grazie principalmente ai vettori **easyJet**, che ha incrementato l'offerta di posti sul collegamento con Ginevra e Basilea, ed **Edelweiss**, che riallinea la propria offerta con la rotta per Zurigo ai livelli del 2019. Il mercato spagnolo ha mostrato una parziale ripresa grazie

ad un incremento dell'offerta rispetto al 2021 da parte di **Vueling** ed ai nuovi collegamenti di **Air Nostrum** (compagnia appartenente al vettore Iberia), con Malaga e Palma di Maiorca.

In ripresa anche i flussi dall'Olanda, mercato collegato grazie ai vettori **easyJet** e **Transavia** sulla rotta Amsterdam Schipol.

**Composizione Traffico Aviazione commerciale** (esclusi passeggeri non remunerativi)

Dati di traffico passeggeri	2022	Share 22	2021	Share 21	2022/2021
Linea	1.867.140	99,0%	1.382.235	99,1%	35,1%
Charter	19.545	1,0%	12.662	0,9%	54,4%
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	<b>1.886.685</b>	<b>60,1%</b>	<b>1.394.897</b>	<b>68,0%</b>	<b>35,3%</b>
Linea	1.155.471	92,4%	609.971	93,0%	89,4%
Charter	94.523	7,6%	45.972	7,0%	105,6%
<b>TOTALE INTERNAZIONALE</b>	<b>1.249.994</b>	<b>39,9%</b>	<b>655.943</b>	<b>32,0%</b>	<b>90,6%</b>
TOTALE LINEA	3.022.611	96,4%	1.992.206	97,1%	51,7%
TOTALE CHARTER	114.068	3,6%	58.634	2,9%	94,5%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.136.679</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.050.840</b>	<b>100,0%</b>	<b>52,9%</b>

Il segmento charter nel 2022 ha mostrato cenni di risveglio dopo gli anni della pandemia, quando il turismo organizzato aveva pesantemente risentito delle restrizioni agli spostamenti e delle stringenti regolamentazioni anti-contagio. Il traffico dei vettori charter ha fatto registrare un incremento di passeggeri rispetto al 2021 pari al 94,5%, mentre rispetto al 2019 permane un gap significativo pari al – 32,9%.

I mercati che hanno evidenziato l'incremento più marcato sono la Germania, la Francia e l'Inghilterra, nonostante in questi ultimi due casi i risultati ottenuti in termini di volumi di traffico siano ancora lontani dai livelli pre-pandemia.

Con il 31,2% di share nel 2022, easyJet rappresenta il primo operatore in termini di passeggeri, seguito da Volotea con il 29,5% e Ita Airways con l'8,4%.

Wizz Air ha trasportato il 5% del totale passeggeri operando esclusivamente nella summer season, mentre si conferma la stabile presenza del Gruppo Lufthansa che in aggregato ha contribuito con il 10% circa del traffico totale. La Continuità territoriale per gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate, a partire dal 15 maggio 2022, è stata operata congiuntamente dai vettori Volotea e Ita Airways.

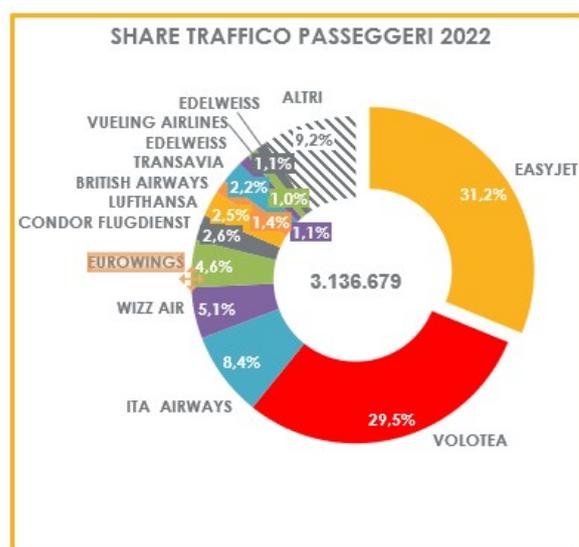


Grafico 2 –TRAFFICO: Market Share Pax Olbia 2022

**Variazione 2022 vs 2021 - Traffico passeggeri per vettore**

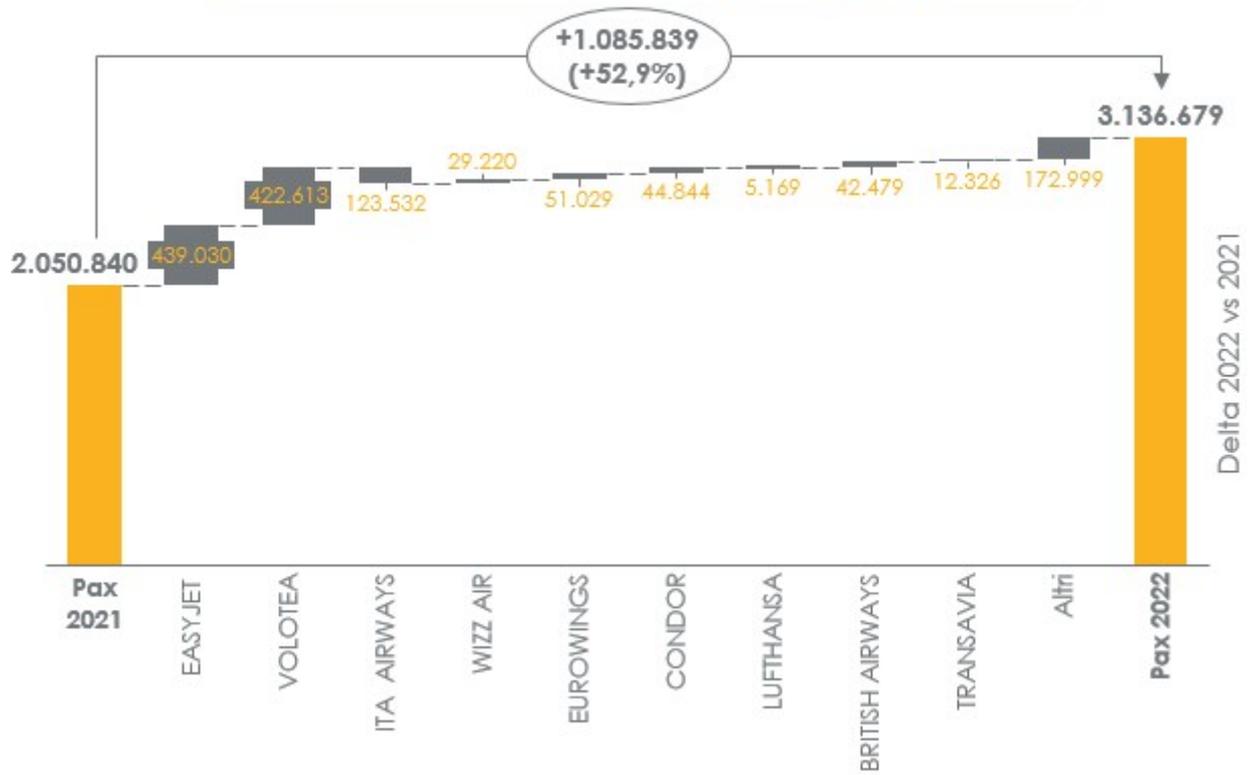


Grafico 3 –TRAFFICO: Variazione per vettore 2022-2021

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

Il totale dei ricavi “aviation”, pari a 46.145.679 Euro, cresce sostanzialmente rispetto al 2021, registrando un significativo +54,85%, equivalente a 16.345.000 Euro di ricavi incrementali. Tale crescita nel confronto con i dati target del 2019 (38.894.800 Euro) rappresenta un superamento di oltre il 18%.

Raggruppamento Voce di ricavo	2022	2021	Δ assoluto	Δ %
<b>Diritti e tasse aeroportuali</b>	<b>22.574.286</b>	<b>13.795.243</b>	<b>8.779.043</b>	<b>63,64</b>
<b>Diritti servizi controllo di sicurezza</b>	<b>8.762.193</b>	<b>6.055.681</b>	<b>2.706.512</b>	<b>44,69</b>
Pontili d'imbarco e PRM	1.970.586	1.287.410	683.176	53,07
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	11.967.876	8.032.908	3.934.968	48,99
Servizio Fueling e Locali e spazi operativi	870.738	629.434	241.304	38,34
<b>Altri ricavi aeronautici</b>	<b>14.809.200</b>	<b>9.949.753</b>	<b>4.859.448</b>	<b>48,84</b>
Rettifica diritti per acc.to al Fondo nuovi investimenti			0	
<b>Totale Ricavi Aviation</b>	<b>46.145.679</b>	<b>29.800.676</b>	<b>16.345.003</b>	<b>54,85</b>

Tabella 5 – ATTIVIA' AVIATION: Ricavi 2022-2021

I ricavi per tasse e diritti aeroportuali e quelli per i diritti relativi al servizio di controllo di sicurezza crescono rispettivamente del 63,64% e del 44,69%, in coerenza con la crescita del traffico nel medesimo periodo. Anche i servizi di utilizzo pontili e servizi ai PRM crescono proporzionalmente alla crescita del traffico, +53%, anche in considerazione dell'aggiornamento tariffario vigente da gennaio 2022.

I ricavi dell'area Handling e ancillary crescono del 49% circa, in linea con la crescita dei movimenti di aviazione commerciale, principale driver di valutazione per tali ricavi e la crescita dei passeggeri. Il dato trova riscontro nel miglioramento delle performance in termini di load factor.

Dal punto di vista **operativo**, il 2022 ha registrato valori prossimi ai picchi storici fin dal mese di aprile, arrivando a superare i valori record della stagione estiva 2019. In particolare, intorno alla metà di luglio è stato raggiunto il massimo storico di passeggeri serviti in una sola giornata, pari a circa 33.000 unità tra arrivi e partenze. Dal mese di luglio fino alla prima settimana di settembre, le giornate di sabato hanno sempre visto valori superiori ai 30.000 pax, mentre tra metà luglio e fine agosto maggiori di 31.000 unità.

Il sabato, appunto, si è confermato come la giornata di maggiore intensità di traffico e conseguente impegno per le strutture e le risorse aeroportuali, con il primo volo in atterraggio alle 04:30 e le ultime partenze sempre tra le 24:00 e le 01:00, con una media di movimenti mai inferiore a 210/giorno.

La giornata di picco, durante la stagione estiva, raggiunge il 34% in più della media di movimenti e passeggeri giornalieri nei restanti giorni della settimana, con la saturazione completa delle fasce orarie, soprattutto tra le 17:00 e le 24:00, nelle quali l'aeroporto lavora costantemente al massimo della capacità operativa ammissibile (28mov/ora).

I maggiori volumi rispetto al 2019, con il contestuale ampliamento dell'arco degli orari di schedulazione dei voli, hanno determinato l'incremento delle necessità di FTE rispetto agli anni precedenti e una notevole campagna di training e qualificazione del personale. Allo stesso tempo si è dovuta fronteggiare, anche nell'handling, la generale “workforce shortage” manifestatasi nel 2022 in tutta Europa, così come la “concorrenza” dei settori della HORECA e della logistica (autisti in possesso delle patenti per condurre bus o autotreni).

Al fine di fronteggiare le necessità e mitigare il rischio di abbandono da parte di determinate figure operative, si è proceduto a:

- stabilizzare il personale stagionale con maggiore esperienza e qualifiche (circa 44 *headcount* in totale con contratti part time misti)
- addestrare 48 unità ex novo per l'impiego in front line (check-in e imbarchi), altrettanti operai di rampa per carico e scarico bagagli e operazioni in piazzale e 12 addetti imbarchi per il picco di luglio e agosto
- upgradare 4 nuovi supervisori area passeggeri per mantenere costanti i livelli di servizio a fronte dei flussi record
- upgradare 20 unità a mansioni superiori (centraggio e ramp agent in primis)

Per quanto riguarda la dotazione dei mezzi GSE a supporto delle operazioni di assistenza:

- rinnovato anche nel 2022 il noleggio di 2 Cobus *fully overhauled* per il picco da giugno a settembre
- integrato 3 nuovi nastri bagagli elettrici, in coerenza con i piani di elettrificazione della flotta nel breve-medio termine.
- riqualificati propulsori e pacco-batterie di mezzi ormai inefficienti per ripristino della piena funzionalità/produttività

Al fine di garantire la copertura 7/7 dell'assistenza ai mezzi GSE di Geasar e Eccelsa, anche nella summer 2022 sono state integrate 2 unità aggiuntive come meccanici specializzati.

Per quanto concerne il network servito, con la fine delle restrizioni per il Covid in Gran Bretagna, da metà maggio sono ripresi i voli giornalieri di BA da/per LHR. Inoltre la stessa BA da metà luglio ha spostato i voli charter da/per LGW da CAG a OLB. Sempre dalla Gran Bretagna si è avuta la ripresa di tutti i collegamenti operati da easyJet (che nel 2021 aveva mantenuto una sola frequenza verso LGW). Tra i nuovi vettori, il più importante da segnalare è Jet 2 com, con 3 voli settimanali dall'Inghilterra.

Lo scalo ha dovuto inoltre gestire le numerose cancellazioni per motivi operativi dei vettori (crew shortage, hubs staff shortage, covid etc), o per le carenze di staff degli aeroporti europei (specie AMS, FRA, MUC, LHR, LGW, CDG) registrate in questa stagione. Mentre nella summer 2019 il rateo di cancellazioni sul programma schedato a OLB era stato del 0,45 % circa, nella summer 2022 ha raggiunto lo 1,6%. I disguidi operativi riconducibili alle cancellazioni dei vettori hanno ulteriormente stressato la struttura, anche a causa della nota situazione di saturazione delle strutture alberghiere e dei servizi di trasporto tipica del picco stagionale.

Al fine di offrire accoglienza ai casi più importanti, Geasar ha acquistato 60 "camping bed", che sono stati messi a disposizione all'interno del terminal ex HTC/centro vaccinale tra luglio e agosto.

## Attività commerciali “non aviation”

Dopo due anni piuttosto critici segnati dagli effetti economici della pandemia da Covid-19, il 2022 ha evidenziato un ottimo recupero di traffico soprattutto per le destinazioni turistiche italiane. Il nostro aeroporto in linea con il trend nazionale, è stato caratterizzato da una grande ripresa nei flussi passeggeri, con la conferma dell’inversione di tendenza rispetto agli anni pre-pandemici: la componente di traffico nazionale si conferma prevalente per la seconda annualità di fila. Questo elemento, unitamente al fatto che con la contrazione dei viaggi registrata nel biennio ‘20-‘21 il risparmio delle famiglie italiane si era incrementato, ha prodotto una rilevante crescita della propensione all’acquisto. A testimonianza di ciò, i valori di fatturato complessivi delle attività commerciali hanno superato le previsioni e si sono attestati anche al di sopra dei valori del 2019, evidenziando un balzo percentuale addirittura superiore al driver di riferimento rappresentato dall’incremento percentuale del traffico passeggeri. Un risultato particolarmente importante perché il 2019 era considerato l’anno base di riferimento per tutti i coefficienti utilizzati nelle nostre analisi economiche.

**Relativamente all’andamento dei ricavi da subconcessioni**, l’incremento delle presenze e la forte domanda hanno trainato la ripresa, riportando fiducia e ottimismo per quanto riguarda il futuro del business commerciale aeroportuale.

Poiché all’inizio della stagione vi era un forte senso di incertezza rispetto al reale andamento del traffico e della propensione alla spesa, le azioni commerciali del 2022 sono state prudenzialmente indirizzate a sostenere i nostri partner commerciali, facilitando i processi di normalizzazione dei business post-pandemia, attraverso:

- riduzioni di orari e ampia flessibilità su aperture e chiusure dei punti vendita, cercando di modellarle con attenzione rispetto alle oscillazioni del traffico, per farsi trovare pronti a soddisfare le necessità dei passeggeri;
- applicazione parziale di eventuali meccanismi automatici di crescita dei minimi garantiti previsti su alcuni contratti, garantendo condizioni di costi fissi non incrementali rispetto all’anno base 2019.

Grazie a questi accorgimenti ed alle buone performance commerciali è stato possibile nel 2022 vedere un interessante evoluzione delle royalties.

I ricavi da attività commerciale *non aviation* e “altri ricavi” si sono attestati pertanto in 24.430.642 Euro, segnando una crescita dell’83% circa rispetto al 2021, pari a oltre 11.000.000 Euro incrementali.

La voce Altri ricavi include la contabilizzazione del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19 per un importo di 7.066.165 Euro.

Al netto del suddetto contributo l’incremento dei ricavi non aviation verso il 2021 è comunque di quasi 4.000.000 Euro pari al 30% circa. Tale incremento rappresenta il pieno recupero e superamento (+7%) anche del valore del 2019 precedente all’emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale.

	2022	2021	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	6.779.064	4.636.129	2.142.935	46,22
di cui canoni di sub-concessione da controllate	4.022.615	2.869.503	1.153.112	40,19
Pubblicità	3.811.656	3.079.803	731.853	23,76
Subconcessioni Autonoleggi	4.673.476	3.566.204	1.107.272	31,05
Altre Attività Commerciali	0	0	0	
<b>Ricavi Commerciali non aviation</b>	<b>15.264.195</b>	<b>11.282.136</b>	<b>3.982.059</b>	<b>35,30</b>
Altri ricavi	9.166.447	2.089.005	7.077.442	338,79
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	7.439.303	36.879	7.402.424	20.072,27
<b>Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi</b>	<b>24.430.642</b>	<b>13.371.141</b>	<b>11.059.501</b>	<b>82,71</b>

**Tabella 6 – ATTIVITA' NON AVIATION: Ricavi 2022-2021**

Sempre al netto del suddetto contributo, il ricavo a passeggero – pari a Euro 5,48 – si riporta, seppur con una maggiore presenza di compagnie low cost e passeggeri nazionali, ai livelli pre crisi del 2019 – pari a Euro 5,44 – dopo l'exploit del 2021 che ha portato un eccezionale ricavo a passeggero di 6,43 Euro.

Nel dettaglio, la crescita del valore della macro-voce che comprende i **ricavi commerciali non aviation**, può sintetizzarsi come segue:

- per quanto riguarda le **subconcessioni** di spazi commerciali, uffici e attività operative aviation, la ripresa del traffico ha consentito di riapplicare pienamente i canoni e le royalties contrattuali alle aziende partner, generando un flusso positivo nettamente migliorativo rispetto al 2022 (+ 46%).
- viene confermato il trend di consolidamento della crescita dei ricavi per subconcessioni derivanti dall'attività di **autonoleggio** (+31% sul 2021), settore che è riuscito ad andare oltre la crisi e a ripensare il proprio modello di business. Sostanzialmente tutte le società operanti sullo scalo sono riuscite ad avere dei risultati economici soddisfacenti, comparabili e talvolta superiori a quelli dell'anno base 2019. E anche nei pochi casi in cui il fatturato non si è incrementato, la politica di inflottamento ed il pricing hanno comunque garantito marginalità superiori al passato. Il comparto esprime forte dinamicità attesa anche per il 2023 per cui sono in corso trattative commerciali con alcuni nuovi operatori che si programma di accogliere nella nuova area di parcheggio dedicata ai rent a car precedentemente locata a Air Italy.
- **con riferimento al mercato pubblicitario**, rispetto al 2021 si evidenzia un forte recupero di fatturato (+24%), che conferma l'appeal dell'aeroporto come porta di accesso ad uno dei territori più prestigiosi ed esclusivi del Mediterraneo. L'ingresso di nuovi brand di fascia alta, uno su tutti Armani, conferma il posizionamento di alto profilo per la destinazione. Da rimarcare il fatto che anche nel 2022 una porzione significativa dei ricavi è correlata al rinnovo del contratto per il *Piano di Promozione della Regione Sardegna attraverso il sistema degli aeroporti* che ha un arco temporale triennale 2021-2023. Il programma, finanziato dall'Assessorato del Turismo della Regione Sardegna a partire dal 2016, si è articolato negli anni sviluppando azioni mirate alla costruzione dell'immagine della destinazione Sardegna. Le attività identificate e proposte nascono per offrire ai viaggiatori opportunità turistiche attraverso azioni di promo-comunicazione che puntano alla fidelizzazione e alla destagionalizzazione. Le azioni proposte sono articolate o come azioni di comunicazione tradizionale ovvero attraverso il ricorso ad azioni verso mondo digital, anche mediante l'uso dei siti internet e dei social media. Nell'ambito del contratto viene offerto il coinvolgimento di stakeholders e di attori chiave del mondo turistico, al fine di condividere le strategie di Destination Management e di marketing turistico. Sono state confermate anche le

azioni di supporto dei prodotti dell'artigianato artistico della Sardegna, che rappresentano una priorità nelle politiche degli ultimi anni. Le azioni proposte all'interno del Piano si articolano su differenti aree che spaziano tra quelle dedicate agli spazi riservati alla valorizzazione e promozione-commercializzazione della destagionalizzazione, alla promozione dell'artigianato artistico, fino all'allestimento di aree expo per eventi temporanei legati ai temi dell'artigianato e ad azioni specifiche riferite all'organizzazione di incontri periodici orientati al destination management, a webinar per la presentazione del network agli operatori e ad azioni di social media marketing a favore della R.A.S.

## Geasar S.p.A.

### Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2022	2021	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	61.409.875	41.082.812	20.327.063	49,48%
di cui Intercompany	7.932.300	6.459.979	1.472.321	22,79%
- Altri ricavi e proventi	9.166.447	2.089.005	7.077.442	>100%
di cui Intercompany	930.126	873.924	56.202	6,43%
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>70.576.322</b>	<b>43.171.817</b>	<b>27.404.505</b>	<b>63,48%</b>
- Personale	-16.284.188	-13.714.697	-2.569.490	-18,74%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-516.300	-407.582	-108.718	-26,67%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-17.831.890	-12.684.549	-5.147.341	-40,58%
di cui Intercompany	-1.165.344	-771.861	-393.483	-50,98%
- Saldo proventi e oneri diversi	-732.203	-749.246	17.043	2,27%
di cui Intercompany	-12.175	-3.419	-8.756	<-100%
<b>Costi Operativi</b>	<b>-35.364.580</b>	<b>-27.556.075</b>	<b>-7.808.505</b>	<b>-28,34%</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>35.211.742</b>	<b>15.615.742</b>	<b>19.596.000</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>49,9%</i>	<i>36,2%</i>	<i>13,7%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-2.861.069	-3.408.584	547.515	16,06%
Accantonamenti per rischi e oneri	-19.177	0	-19.177	
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>32.331.495</b>	<b>12.207.158</b>	<b>20.124.338</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>45,8%</i>	<i>28,3%</i>	<i>17,5%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	1.684.819	-246.143	1.930.962	>100%
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>34.016.314</b>	<b>11.961.015</b>	<b>22.055.299</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>48,2%</i>	<i>27,7%</i>	<i>20,5%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	34.016.314	11.961.015	22.055.299	>100%
Imposte	-7.172.727	-3.656.761	-3.515.966	-96,15%
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>26.843.586</b>	<b>8.304.254</b>	<b>18.539.333</b>	<b>&gt;100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>38,0%</i>	<i>19,2%</i>	<i>18,8%</i>	

Nell'esercizio 2022 il valore della produzione ammonta complessivamente a 70.576.322 Euro con un incremento rispetto al 2021 di 27.404.505 Euro (+63,48%).

La voce Altri ricavi e proventi include la contabilizzazione del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19 per un importo di 7.066.165 Euro.

Al netto del suddetto contributo l'incremento del valore della produzione verso il 2021 è comunque del 47%. Tale incremento rappresenta il pieno recupero e superamento (+15%) del valore del 2019 precedente all'emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale.

Rimandando per i dettagli agli approfondimenti delle precedenti sezioni dedicate, in generale i volumi complessivi rappresentano una crescita sia in termini di movimenti (+24% totali, +42% solo AC) che di passeggeri (+52%) rispetto al 2021 superando i risultati di traffico del 2019 (+6% dei passeggeri totali). Oltre all'incremento del traffico, hanno contribuito alla crescita del Valore della produzione un Load Factor più alto rispetto al 2021, l'applicazione delle tariffe contrattuali delle sub-concessioni pre covid (dopo la scontistica applicata nel 2021) e ai maggiori introiti per spazi pubblicitari RAS con decorrenza da Gennaio nel 2022 (solo da Agosto invece nel 2021).

**Sul fronte dei costi**, quelli operativi crescono di 7.808.505 Euro rispetto al 2021, pari al +28,34%, attestandosi al valore di 35.364.580 Euro (+9,6 % verso del 2019).

Il **costo del personale** cresce rispetto al 2021 di 2.569.490 Euro ma in misura percentuale inferiore rispetto alla crescita delle FTE's seppure il dato 2021 fosse condizionato dall'utilizzo di ammortizzatori sociali e dalla decontribuzione degli oneri sociali sull'intero periodo di Bilancio.

Sui **materiali di consumo** si sono registrati incrementi in termini di costo carburanti per mezzi e automezzi per 66.430 Euro e materiali per manutenzioni e consumi per 36.600 Euro correlati alla crescita del traffico e delle attività di manutenzione.

Le **prestazioni di servizi** crescono di 5.147.341 Euro. Nel dettaglio le componenti che hanno maggiormente inciso su tale scostamento sono illustrate di seguito.

- I Costi per utenze crescono di circa 2.137.000 Euro principalmente a causa degli straordinari incrementi tariffari dell'Energia avuti nel corso 2022.
- I costi marketing crescono rispetto al 2021 di 991.590 Euro: pubblicità verso vettori +300.000 Euro; incentive scheme +648.000 Euro che ha contribuito ai costi delle operazioni di recovery e sviluppo dei vettori.
- Il Canone di Concessione Aeroportuale registra un incremento pari a circa 820.500 Euro rispetto al 2021, in relazione alla crescita dei volumi del traffico.
- I costi relativi al servizio di sicurezza hanno registrato, in coerenza con il traffico, un significativo incremento rispetto al 2021, pari a circa 775.000 Euro.
- I costi relativi alle Manutenzioni crescono di circa 315.100 Euro per lavori ordinari e straordinari che hanno riguardato principalmente manutenzioni edili sulle strutture terminal, le strutture di volo, le scale mobili e il sistema di condizionamento.
- I costi del catering passeggeri legati alla sala VIP crescono di circa 156.000 Euro in linea con l'incremento dei ricavi grazie ad un maggior utilizzo del servizio da parte di passeggeri.

- I costi per oneri accessori del personale, prevalentemente buoni mensa e missioni, crescono per 120.000 Euro circa in correlazione alla crescita di risorse occupate per la stagione estiva e alla ripresa di attività fuori sede.
- I costi del PRM, che fino a Aprile 2021 aveva beneficiato di una riduzione tariffaria per emergenza sanitaria, crescono di circa 76.000 Euro nel 2022.
- I costi per servizi commerciali crescono per circa 70.300 Euro prevalentemente per effetto di oneri legati al contratto RAS. Nell'ambito di tale contratto la società ha organizzato per conto della Regione Sardegna una serie di incontri formativi per gli operatori del territorio, che hanno comportato costi di produzione del servizio, perlopiù correlati ai relatori nazionali e internazionali presenti.
- I costi del Presidio Medico registrano una crescita rispetto al 2021 pari a circa 51.000 Euro per adeguamento tariffario medici da giugno 2021.
- I costi per Pulizie e disinfestazioni si incrementano di circa 38.000 Euro e gli incrementi sono prevalentemente dovuti alla differenziazione e smaltimento dei rifiuti e alla disinfestazione delle aree del terminal e esterne, oltreché ad un adeguamento contrattuale all'Istat dell'esercizio.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2022, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalle normali dinamiche aziendali.

A fronte di tali incrementi si registrano i seguenti risparmi, che parzialmente mitigano l'effetto dei maggiori oneri di cui sopra:

- I costi per la contribuzione al fondo nazionale per il Servizio Antincendio Nazionale si riducono di 134.000 Euro rispetto al 2021 circa per effetto dell'adeguamento del peso dell'aeroporto di Olbia sul totale Nazionale.
- I costi per Stampe e realizzazione audio/video/grafiche sono inferiori di circa 87.000 Euro rispetto all'anno precedente principalmente per l'importante spesa avuta nel 2021 per la fornitura e posa di teli e stickers per cambio soggetto Impianti RAS.
- I costi per assistenze EDP decrescono di circa 70.600 euro anche grazie ai risparmi sulle attività di assistenza al sistema ERP SAP, la cui implementazione è risultata rallentata nel corso del 2022 rispetto alla calendarizzazione inizialmente definita, che si prevede di recuperare nel corso del 2023.
- I costi sostenuti per DCS, Passengers Service Solutions e Network registrano un risparmio rispetto al 2021, pari a circa 34.000 Euro, da correlarsi alla sottoscrizione dell'accordo contrattuale con nuovo fornitore con decorrenza Maggio 2021 e riduzione dei passeggeri gestiti su DCS interno.
- I costi per locazioni registrano un decremento pari a circa 42.000 Euro, a seguito del riscatto nel 2022 di 2 mezzi di rampa precedentemente noleggiati.

I **proventi e gli oneri diversi**, al netto di quelli di esercizi precedenti, registrano un incremento verso il 2021 pari a circa 126.000 Euro per effetto prevalentemente delle maggiori tasse dovute all'aumento delle tariffe di imposta sulle affissioni e insegne pubblicitarie approvato.

Il **Margine Operativo Lordo**, pari a **35.211.742 Euro**, si incrementa rispetto al 2021 di **19.596.000 Euro (+125,49%)** che, al netto del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19, rappresenta il superamento del 23% dei volumi 2019.

Il **Risultato Operativo** è pari a **32.331.495 Euro**. Il **miglioramento di 20.124.335 Euro (+164,9%)** rispetto al 2021 recepisce la riduzione degli ammortamenti per via della nettizzazione di 4,1 milioni circa di cespiti a chiusura del "fondo tariffe" (Altri debiti per investimenti futuri) come argomentato in maniera dettagliata nella apposita sezione. Inoltre sono stati nettizzati ulteriori 3,8 milioni di cespiti a fronte del ricevimento di finanziamento a fondo perduto per l'acquisto di apparati radiogeni standard 3 e impianto BHS da parte di RAS.

In relazione agli accantonamenti ai fondi rischi o oneri futuri si registra una riduzione pari a 2mila Euro per l'effetto congiunto del rilascio di una porzione di fondo correlata a favorevoli pronunciamenti in sede giudiziale per alcuni contenziosi in corso nel 2021 e l'accantonamento dei rischi probabili sulla base delle valutazioni ricevute dal giuslavorista che segue il contenzioso per la società. Non è stato invece previsto alcun ulteriore accantonamento per rischi e oneri e neppure l'adeguamento del fondo svalutazione crediti, il quale è risultato capiente rispetto all'attuale monte crediti in sofferenza.

L'**Utile Ante Imposte finale**, pari a **34.016.314 Euro**, è legato ai suddetti fenomeni.

Nel confronto con l'anno 2021 la gestione finanziaria include 1.796.063 Euro di incasso dividendi da parte delle società controllate, non avvenuto invece nel 2021.

L'**Utile al netto delle imposte** è pari a **26.843.586 Euro**, in crescita rispetto al 2021 di **18.539.333 Euro (+223%)** e rappresenta il **pieno recupero e superamento dei volumi 2019 di circa il 65%**.

## Analisi della situazione patrimoniale

La tabella di seguito esposta, riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio 2022 e l'esercizio precedente 2021.

GEASAR S.P.A.				
ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE				
in euro	2022	2021	Delta	Var%
<b>IMPIEGHI</b>				
Immobilizzazioni immateriali	191.500	672.974	(481.474)	-71,54%
Immobilizzazioni materiali	35.853.101	41.461.196	(5.608.095)	-13,53%
Immobilizzazioni finanziarie	17.522.289	18.953.433	(1.431.144)	-7,55%
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>53.566.890</b>	<b>61.087.603</b>	<b>(7.520.714)</b>	<b>-12,31%</b>
Fondi rischi, oneri e TFR	(1.756.243)	(2.518.565)	762.321	30,27%
Imposte differite attive	606.229	696.856	(90.628)	-13,01%
Fondo Imposte differite passive				
Altre passività non correnti				
<b>Totale fondi e attività non correnti</b>	<b>(1.150.015)</b>	<b>(1.821.708)</b>	<b>671.694</b>	<b>36,87%</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>52.416.875</b>	<b>59.265.895</b>	<b>(6.849.020)</b>	<b>-11,56%</b>
Rimanenze di magazzino	59.653	57.409	2.243	3,91%
Crediti commerciali e risconti attivi	19.279.700	13.160.838	6.118.862	46,49%
Imposte differite attive (perdita fiscale)				
Imposte differite attive	389.408	298.781	90.628	
Crediti Tributari (*)	409.253	214.322	194.931	90,95%
Altre attività	4.739.487	314.937	4.424.550	1404,90%
Debiti commerciali e risconti passivi	(8.168.177)	(8.189.770)	21.593	0,26%
Debiti tributari vs la controllante	(3.782.219)	(0)	(3.782.219)	-1050616327,78%
Debiti tributari	(750.201)	(3.046.211)	2.296.010	75,37%
Altre passività	(17.263.073)	(18.871.523)	1.608.450	8,52%
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(5.086.169)</b>	<b>(16.061.218)</b>	<b>10.975.050</b>	<b>-68,33%</b>
Posizione Finanziaria Netta	41.727.191	29.009.634	12.717.558	43,84%
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>89.057.898</b>	<b>72.214.311</b>	<b>16.843.587</b>	<b>23,32%</b>
<b>FONTI</b>				
Capitale sociale	12.912.000	12.912.000	0	0,00%
Riserve e risultati a nuovo	48.657.608	50.353.352	(1.695.743)	-3,37%
Utile dell'esercizio	26.843.586	8.304.257	18.539.329	223,25%
<b>Patrimonio netto</b>	<b>89.057.897</b>	<b>72.214.311</b>	<b>16.843.586</b>	<b>23,32%</b>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>89.057.898</b>	<b>72.214.311</b>	<b>16.843.586</b>	<b>23,32%</b>

**Le immobilizzazioni tecniche** (materiali + immateriali) mostrano un decremento pari a 7,1 milioni di Euro circa rispetto all'esercizio precedente, generato principalmente dal saldo delle nuove acquisizioni in autofinanziamento (pari a 4,8 milioni di Euro) alle quali è detratta la contabilizzazione delle quote di ammortamento del periodo (2.861.069 Euro). Sull'incremento netto impattano inoltre la nettizzazione dei finanziamenti concessi dalla Regione Autonoma della Sardegna che hanno nettizzato cespiti già in corso da anni precedenti per (Euro 2.166.869) e cespiti realizzati nel corso del 2022 (Euro 1.643.560), per un totale di Euro 3.810.429. Inoltre, alla chiusura del periodo tariffario 2019-2022 la società ha completamente azzerato il proprio debito per investimenti futuri contabilizzato per il meccanismo tariffario del rischio traffico (Euro 4.181.000).

Nel corso degli anni dal 2016 al 2018, la società aveva infatti provveduto ad una rettifica dei ricavi dell'anno che avevano alimentato un debito "tariffario" destinato alla realizzazione di investimenti a "costo zero" per gli utenti ai sensi del modello tariffario ART di riferimento. Tale fondo ha accolto il 50% dei ricavi da tasse e diritti derivante dal superamento della soglia di rischio traffico definita con gli utenti dello scalo nell'ambito del contratto di programma del quadriennio 2015-2018. Tale fondo è stato interamente utilizzato per decurtare il valore dei cespiti a libro, alla pari di un finanziamento, determinando anche un annullamento dei costi di ammortamento e quindi oneri da riportare all'interno delle tariffe aeroportuali.

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

**Le immobilizzazioni finanziarie** registrano un decremento di 1.431.144 Euro rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, dovuto a:

- decremento di 5.697 euro per l'utilizzo dei c/c bancari relativi ai fondi erogati dalla Regione Sardegna per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla pista di volo;
- decremento netto di 1.425.446 Euro, per l'utilizzo del finanziamento legato alla riqualifica delle strutture di volo e all'intervento "Prolungamento della pista di volo di cui al "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020".

La struttura patrimoniale evidenzia un incremento del **Capitale circolante netto operativo** al 31 dicembre 2022, rispetto alla chiusura dell'esercizio 2021, dovuto principalmente all'incremento delle altre passività a breve termine.

La crescita dei crediti e delle altre attività (10.756.548) sono principalmente determinati dai seguenti fenomeni:

- incremento dei crediti commerciali verso terzi per 1.463.556 Euro, per maggiori ricavi dell'esercizio;
- incremento del credito di 4.668.631 Euro verso le società controllate Cortesa, Eccelsa Aviation ed Alisarda Real Estate, prima dell'aregolare ripresa dei tempi di incasso, allentati nel corso del 2020 e proseguita per tutto il biennio 2021-2022;
- incremento per un credito (4.460.414) verso la Regione Autonoma Sardegna per due finanziamenti, deliberati ma non incassati, a fronte dell'acquisto degli impianti BHS ed EDS. Gli impianti sono stati eseguiti per un importo pari a Euro 5,4 m e capitalizzati al netto del credito iscritto per l'incasso del finanziamento pari al 70% delle opere realizzate e quindi a Euro 3,81.

La variazione dei debiti (- 2.735.948 Euro), rispetto all'esercizio precedente, è principalmente connessa a:

- decremento dei debiti verso banche di 2.467.778 per il rimborso delle rate del finanziamento di 16.500.000 Euro, acceso nel corso del 2021, per far fronte alla realizzazione di investimenti programmati a piano. Il finanziamento concesso da un pool di banche per la durata di 10 anni, con un rimborso in rate semestrali, con applicazione del tasso di interesse euribor a 6 mesi;
- decremento dei debiti tributari per 2.296.010 dovute al versamento delle imposte dell'esercizio precedente, ed in contrapposizione, un incremento dei debiti verso controllanti per iscrizione dei

debiti per imposte maturate nel corso dell'esercizio, a favore della controllante F2i Ligantia S.p.a., per 3.782.219 per effetto dell'adesione al consolidato fiscale;

- decremento debiti per investimenti futuri per 4.181.573 Euro relativi alla nettizzazione dei cespiti finanziati con detto fondo;
- incremento della voce "acconti" deriva da maggiori versamenti effettuati da parte di vettori per i servizi.

Tutte le altre voci evidenziano scostamenti poco significativi, rispetto all'esercizio precedente, determinati dal regolare andamento della gestione e del traffico.

Il **Fondo per rischi e oneri** e **TFR** si decrementano di circa 754 mila Euro. I fondi rischi si movimentano nel corso dell'esercizio per la chiusura di contenziosi del personale, integralmente accantonati a fondo e per l'utilizzo del fondo oneri del personale a favore del personale. Nel corso del 2022 si è proceduto a rilasciare una quota dell'accantonamento per il "Fondo Antincendio VVFF" accantonata a seguito del contenzioso di cui alla Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 perita a seguito del superamento dei termini di prescrizione che hanno annullato per l'Ente la possibilità di richiedere la annualità 2011 per la quale la società aveva iscritto un potenziale rischio. Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura della Relazione degli Amministratori - paragrafo "Servizio antincendi in ambito aeroportuale".

### ➤ Analisi dei flussi finanziari

#### ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

in euro	2022	2021	variazione
A Cassa	18.648	25.890	-7.242
B Banche	55.285.788	45.028.766	10.257.022
<b>C Liquidità (A+B)</b>	<b>55.304.436</b>	<b>45.054.656</b>	<b>10.249.780</b>
D Crediti finanziari correnti			
E Debiti bancari correnti	-1.966.948	-2.041.775	74.827
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente			
G Altri debiti finanziari correnti			
<b>H Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>	<b>-1.966.948</b>	<b>-2.041.775</b>	<b>74.827</b>
<b>I Posizione finanziaria corrente netta (C+D+H)</b>	<b>53.337.488</b>	<b>43.012.881</b>	<b>10.324.607</b>
J Debiti bancari non correnti	-11.610.297	(14.003.247)	2.392.950
K Altri debiti non correnti			
<b>L Indebitamento finanziario non corrente (J+K)</b>	<b>(11.610.297)</b>	<b>(14.003.247)</b>	<b>2.392.950</b>
<b>M Posizione finanziaria netta (I+L)</b>	<b>41.727.191</b>	<b>29.009.634</b>	<b>12.717.557</b>

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2022 è positiva per 41.727.191 Euro contro i 29.009.634 Euro al 31 dicembre 2021.

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2022 e 2021.

in euro	2022	2021	variazione
Utile (Perdita) dell'esercizio	26.843.586	8.304.257	18.539.329
Flussi di cassa (generato/assorbito) dalle attività operative netto	17.407.926	15.733.955	1.673.972
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di investimento	4.659.644	-2.661.413	7.321.057
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di finanziamento	-11.817.793	16.045.022	-27.862.815
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>10.249.778</b>	<b>29.117.564</b>	<b>-18.867.786</b>
Disponibilità liquide inizio periodo	45.054.656	15.937.091	29.117.565
<b>Disponibilità fine periodo</b>	<b>55.304.434</b>	<b>45.054.655</b>	<b>10.249.779</b>

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, in aumento di 1.673.972 rispetto all'esercizio precedente, generato dalla gestione reddituale caratteristica, comprensivo dell'incasso del fondo di compensazione ristori per COVID per circa 7 milioni di euro, e dalla positiva variazione del capitale circolante netto, che beneficia dei maggiori crediti verso clienti, e contestualmente assorbe il pagamento delle imposte del 2022. Sebbene le imposte pagate nel corso del 2022 abbiano beneficiato del credito d'imposta dell'Energia, quale contributo straordinario, emanato per contrastare l'aumento delle bollette di luce e gas in capo alle imprese, a seguito della crisi internazionale.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 7.321.057. Il delta è derivante da un triplice effetto, nuovi investimenti nell'anno per circa 5 milioni, controbilanciati da nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici concessi dalla Regione Sardegna, e per utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri (cosiddetto "fondo tariffe"). Al netto delle movimentazioni di compensazione con questi ultimi due fenomeni, il costo netto dei nuovi investimenti ammonta a 3,2 milioni. Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti beneficia per circa 1,4 milioni dell'incasso del finanziamento da parte della Regione Sardegna per i lavori legati al prolungamento della pista di volo. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 11.817.793, risente per:

-2,4 milioni del rimborso delle rate del finanziamento di 16,5 milioni, acceso nel 2021, come da piano di ammortamento;

-8,3 milioni della distribuzione dei dividendi dell'esercizio precedente;

-1,7 milioni della liberazione di una quota della riserva straordinaria per la distribuzione a favore dei soci, per , come da delibera assembleare;

- 650 mila euro per incasso di un contributo deliberato ma non erogato per gli impianti del BHS ed EDS radiogeno, tale contributo deliberato dalla RAS è stato iscritto a credito per l'intero importo ed a debito per la quota restante.

La variazione finale complessiva di cassa del periodo è negativa per 10.249.780

## Le Società Controllate

### Cortesa S.r.l.

Il 2022 si chiude positivamente per la società del Gruppo impegnata nella gestione pressoché in esclusiva dei servizi food&beverage dell'aeroporto di Olbia e titolare dei punti vendita retail, tra cui un nuovo format lanciato presso l'aeroporto Riviera del Corallo ad Alghero nel 2021.

L'utile netto si attesta in 1.488.591 Euro, in netto miglioramento rispetto al 2021 (+154%), grazie alla ripresa del traffico passeggeri sullo scalo.

Persiste nel corso del 2022 la difficoltà nel reperimento di figure professionali per le attività food&beverage in primis. Il fenomeno che ha investito tutti i settori stagionali su scala nazionale, è stato particolarmente intenso sull'isola in virtù della spiccatissima accelerazione estiva di tutte le attività collegate o correlate ai movimenti turistici. Anche per la stagione 2023 si prevedono le medesime criticità, che la società sta cercando di mitigare agendo con largo anticipo.

Restano comunque positive le aspettative per il 2023, grazie principalmente al lancio di numerose nuove direttrici da parte dei vettori più importanti operanti sullo scalo.

## I risultati economico – finanziari

### ➤ Analisi Risultato economico

In tabella i ricavi per area di attività confrontati con il 2021:

	2022	2021	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	635.926	492.738	143.188	29,06
Ricavi per servizi Parcheggio	1.826.314	1.272.157	554.158	43,56
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	5.599.438	3.768.630	1.830.807	48,58
Ricavi area Food & Beverage e in-flight catering	10.802.535	6.953.605	3.848.930	55,35
Ricavi area Food & Beverage	9.686.233	5.847.417	3.838.816	65,65
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comm.le	1.116.302	1.106.188	10.114	0,91
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>18.864.213</b>	<b>12.487.129</b>	<b>6.377.084</b>	<b>51,07</b>
<b>Altri Ricavi Non Aviation</b>	<b>134.166</b>	<b>140.322</b>	<b>-6.156</b>	<b>-4,39</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>18.998.379</b>	<b>12.627.451</b>	<b>6.370.928</b>	<b>50,45</b>

Nell'anno del record conseguito dai flussi di traffico passeggeri, anche il monte ricavi di Cortesa registra un significativo incremento del valore della produzione, stabilendo un nuovo record assoluto che si attesta a 18.998.379 Euro, in crescita non solo rispetto al 2021 (+50%) ma anche rispetto al 2019 (+16%), ultimo anno di regolarità delle operazioni pre pandemia. Il risultato è riconducibile principalmente alla ripresa del traffico sullo scalo.

Nell'analisi delle varie linee di business, si pone in evidenza quanto segue:

Il settore **Food&Beverage**, che con i suoi 9.686.233 Euro rappresenta quasi il 50% del fatturato di Cortesa, ottiene un ottimo risultato (+65,65%) rispetto al 2021 superiore al driver traffico e in crescita anche rispetto

al dato 2019 (+12%), frutto di un recupero di produttività abbastanza omogeneo tra le varie attività, che viene purtroppo parzialmente penalizzato sul fronte dell'in-flight catering (-7% nel 2022 sul 2019) dagli effetti negativi connessi al conflitto in Ucraina, il quale ha precluso l'accesso al servizio ad alcune fasce storiche di clienti di Aviazione Generale.

Sul fronte delle attività di **Retail**, risultati record pari a 5.599.438 Euro grazie agli ottimi risultati del Karasardegna Airside, posizionato dopo i controlli di sicurezza, al recupero del Karaltaly, che aveva sofferto nel 2021 ed alla ottima performance dello shop presso l'aeroporto di Alghero. In evoluzione sia tecnologica che organizzativa, il sito Karasardegna.it, ha avviato il processo di lancio della piattaforma market place, affiliando oltre 80 nuovi produttori.

Anche i ricavi da **sponsorizzazioni**, trainati dalle vendite Prodotti Tipici e F&B, crescono rispetto al 2021 di circa il 29%.

L'**attività di Parcheggio** ha chiuso l'anno con ricavi pari a 1.826.314 Euro in crescita sia sul 2021 (+43%) che sul 2019 (+12%), seppur penalizzata dalla pressione concorrenziale di aree di parcheggio limitrofe al sedime aeroportuale.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2022	2021	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	18.864.213	12.487.129	6.377.084	51,07%
di cui Intercompany	2.134.050	1.734.852	399.198	23,01%
- Altri ricavi e proventi	134.166	140.322	-6.156	-4,39%
di cui Intercompany	91.133	91.015	118	0,13%
Valore della produzione "tipica"	18.998.379	12.627.451	6.370.928	50,45%
- Personale	-4.972.041	-3.544.920	-1.427.122	-40,26%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Materiali di consumo e merci	-6.205.826	-4.126.460	-2.079.366	-50,39%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-5.241.749	-3.539.576	-1.702.172	-48,09%
di cui Intercompany	-4.421.139	-3.005.796	-1.415.344	-47,09%
- Saldo proventi e oneri diversi	-219.794	-169.153	-50.641	-29,94%
di cui Intercompany	-7.796	-7.312	-484	-6,62%
Costi Operativi	-16.639.410	-11.380.109	-5.259.301	-46,21%
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>2.358.969</b>	<b>1.247.342</b>	<b>1.111.627</b>	<b>89,12%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>12,4%</i>	<i>9,9%</i>	<i>2,5%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-315.027	-406.425	91.398	22,49%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	-16.991	16.991	100,00%
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>2.043.941</b>	<b>823.926</b>	<b>1.220.015</b>	<b>148,07%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>10,8%</i>	<i>6,5%</i>	<i>4,2%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	11.891	-10	11.900	124089,26%
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>2.055.832</b>	<b>823.916</b>	<b>1.231.915</b>	<b>149,52%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>10,8%</i>	<i>6,5%</i>	<i>4,3%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.055.832	823.916	1.231.915	149,52%
Imposte	-567.241	-238.074	-329.167	-138,26%
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>1.488.591</b>	<b>585.842</b>	<b>902.748</b>	<b>154,09%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>7,8%</i>	<i>4,6%</i>	<i>3,2%</i>	

I **costi operativi** sono stati contenuti su un valore pari a 16.639.410 Euro, registrando una crescita del 46% rispetto al 2021 (a fronte dell'incremento dei ricavi del 50%) e del +15% rispetto al 2019. Risultato di una forte attenzione, soprattutto nelle voci di costo a maggiore incidenza, quali costo dei prodotti destinati alla rivendita e costo delle risorse umane.

In merito all'impiego del personale, la tabella di seguito evidenzia l'incremento in termini di FTE rispetto al 2021, dovuto sia alla crescita del traffico gestito sia alla cessazione dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali (Fondo di integrazione salariale) messi in campo sino alla fine del 2021 a fronte del persistere della situazione pandemica. L'indice di produttività del personale occupato sullo scalo di Olbia, misurato come fatturato per FTE's, si attesta sul valore di 157.011 Euro, migliorativo rispetto al livello 2019 pari a 150.906 Euro.

**CORTESA SRL**  
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2022	al 31/12/2021
<b>CTI</b>	<b>55,09</b>	<b>51,00</b>
Dirigenti	0,00	
Quadri	1,00	0,96
Impiegati	16,41	14,32
Operai	37,68	35,73
<b>CTD</b>	<b>62,93</b>	<b>34,26</b>
Impiegati	8,91	6,21
Operai	54,02	28,05
<b>TOTALE</b>	<b>118,01</b>	<b>85,26</b>

Il dato in tabella è riferito alle sole unità di staff direttamente assunte dalla società, ma la stessa si è servita di 3,68 FTE's nel 2022 in contratto di somministrazione.

La voce Materiali di consumo e merci accoglie il costo per i prodotti destinati alla rivendita e registra un incremento pari a circa 2.079.366 Euro, in coerenza con l'incremento dei ricavi. La incidenza del costo del venduto sui ricavi è rimasta allineata al 2019 (33% circa) pur a fronte di un incremento significativo del listino di vendita, grazie agli accordi di scontistica su scala di fatturato definiti, grazie ai volumi di ricavo crescenti.

Le prestazioni di servizi crescono di 1.702.172 Euro prevalentemente a causa dei maggiori canoni verso la controllante Geasar essendo venuta meno la scontistica applicata nel 2021 a fronte dell'emergenza sanitaria covid 19, dei maggiori costi per utenze dovuti ai noti incrementi tariffari, crescita della spesa per servizi di pulizia e smaltimento rifiuti, oltre ai maggiori costi per commissioni su carte di credito.

I proventi e gli oneri diversi registrano un incremento verso il 2021 pari a circa 50.641 Euro per effetto prevalentemente di maggiori tasse e oneri da esercizi precedenti.

Il **Margine Operativo Lordo** si attesta a **2.358.969 Euro**, in crescita di circa l'89% circa rispetto al 2021, recuperando e superando (+29%) il risultato del 2019. La marginalità percentuale supera il valore del 2019 (% Margine Operativo Lordo sui ricavi 12,4% rispetto all' 11,2% del 2019).

Gli ammortamenti, in leggero decremento rispetto al 2021, rispecchiano l'approccio prudentiale agli investimenti adottato durante il periodo di crisi per preservare la liquidità, necessaria per affrontare la ripresa.

Per effetto dei fenomeni argomentati sopra, l'**Utile netto** si è attestato in 1.488.591 Euro.

Un punto di attenzione, evidenziato anche dalle associazioni di categoria, è rappresentato dal fenomeno legato alle crescenti difficoltà nel reperire forza lavoro stagionale specializzata, ma anche al primo impiego, in particolare a supporto delle attività food&beverage.

Sul piano delle sinergie con le aziende del Gruppo, si segnala il completamento dell'assetto commerciale, organizzativo e logistico e l'avvenuta messa a regime del punto vendita presso l'aeroporto di Alghero, che ha generato flussi di ricavi ed Ebitda interessanti grazie al modello di retail che ha fuso insieme 3 format già consolidati presso lo scalo di Olbia: il Karasardegna, il Karaltaly ed il duty-paid tradizionale.

Da rimarcare anche, tra i fatti significativi dell'esercizio, che recentemene Cortesa, con il brand Kara Sardegna, è stata insignita agli Italy Food Awards del riconoscimento dedicato alle "Aziende di Vendita Prodotti Tipici Regionali fisici e on-line" per l'attività di promozione e commercializzazione dei migliori prodotti tipici della Sardegna come *Miglior e-commerce 2022*.

#### ➤ Investimenti

Gli investimenti realizzati nel corso dell'anno 2022, come esposto in tabella, sono pari a 123.526 Euro, di cui 17.578 Euro non entrati in esercizio e pertanto esposti a bilancio tra le immobilizzazioni in corso:

Descrizione Raggruppamento	Totale	di cui "In corso"
<b>Attrezzature</b>	<b>76.365</b>	<b>17.578</b>
<b>Impianti e Macchinari</b>	<b>15.000</b>	-
<b>Mobili e Macchine da Ufficio</b>	<b>10.365</b>	-
<b>Diritti di Brevetto Industriale</b>	<b>21.796</b>	-
<b>Totale</b>	<b>123.526</b>	<b>17.578</b>

Nel corso del 2022 sono state consolidate le linee di business esistenti con la sostituzione di attrezzature vetuste e con gli interventi strettamente necessari per il mantenimento dei processi di business. Gli interventi principali hanno richiesto l'acquisizione di nuove celle frigo per la conservazione delle materie prime e dei prodotti destinati alla vendita, oltre alla climatizzazione dei locali per lo stoccaggio dei materiali. Inoltre, per la regolarità ed efficienza delle operazioni di logistica a supporto di tutti i punti vendita, si è ampliato il parco attrezzature di magazzino con l'acquisto di scaffalature, carrelli e altre attrezzature per la movimentazione di materiali e merci.

Sono proseguite nel 2022 le attività di sviluppo della nuova piattaforma "market-place" che ad oggi conta circa 90 affiliati e che punta ad incrementare la partecipazione di produttori e distributori locali che trovano nel canale [www.karasardegna.it](http://www.karasardegna.it) la vetrina ideale per sviluppare le proprie vendite ad consolidato e nutrito bacino di utenza.

Infine, sono stati predisposti e resi operativi gli impianti per la gestione degli accessi alla nuova area di parcheggio situata nei pressi del nuovo Terminal di Aviazione Generale (GAT2), che ha temporaneamente ospitato un testing center per tamponi Covid, al fine di supportare la ripresa del traffico aereo.

Relativamente allo sviluppo commerciale futuro, con il superamento dei 3 milioni di passeggeri, a causa della fortissima concentrazione stagionale, specie nei mesi di luglio e agosto, vanno segnalate alcune possibili criticità legate alla congestione degli spazi che rischiano già ora di penalizzare la customer experience e danneggiare la propensione alla spesa. Per ovviare a questi rischi, la società Geasar SpA ha avviato il progetto di ampliamento dell'aerostazione passeggeri e continuerà ad investire sul miglioramento continuo dei processi e dell'organizzazione con l'obiettivo di accompagnare l'evoluzione del proprio modello operativo e renderlo idoneo ad interpretare al meglio i nuovi trend di sviluppo del traffico aeroportuale.

## Eccelsa Aviation S.r.l.

### Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Come già avvenuto nel periodo immediatamente post pandemico, anche nel 2022 il traffico di aviazione generale ha subito profondi mutamenti, da correlarsi, in questo caso, alla completa assenza del mercato russo-ucraino, a seguito dell'instaurarsi del conflitto, attualmente ancora in corso. Entrambi i suddetti fattori hanno modificato la tipologia di traffico generando una diversificazione di clientela ed aeromobili, ma confermando un trend di crescita del mercato dell'aviazione generale a conferma della capacità di rivestire un ruolo di primaria importanza nel panorama degli FBO in Europa, migliorando il record storico di movimenti e passeggeri registrato nel 2021.

Il mix di traffico ha permesso di creare un nuovo equilibrio, che vede da un lato una riduzione del tonnellaggio medio servito, con prevalenza di macchine a minore gittata e tonnellaggio prevalere sugli operatori privati con aeromobili di cabottaggio superiore; dall'altro l'assenza di una clientela internazionale high spending, quale quella russo-ucraina, la quale in passato aveva sviluppato significativi volumi di fatturati (27% sul totale) pur a fronte di un più contenuto share di tonnellaggio (9% sul totale). Tale nuovo assetto ha prodotto un impegno operativo superiore agli anni precedenti, ma contestualmente generato una perdita di fatturato, considerato la non replicabilità delle tipologie di servizi ancillari tipiche del mercato russo.

Il traffico "remunerativo", riferito ai movimenti paganti ad esclusione dei voli di stato e militari, rispetto al 2021 ha registrato +1% in termini di passeggeri, +2,6% nei movimenti e -1% per il tonnellaggio a causa di una riduzione del tonnellaggio medio del 3,1% circa (da 14,8 tons per movimento a 14,3 tons per movimento).

<b>Traffico Aviazione Generale</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Delta</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	27.882	27.610	1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	246	138	78,3%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>28.128</b>	<b>27.748</b>	<b>1,4%</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	14.013	13.654	2,6%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.283	1.357	-5,5%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>15.296</b>	<b>15.011</b>	<b>1,9%</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	206.916	209.101	-1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	11.930	12.530	-4,8%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>218.846</b>	<b>221.631</b>	<b>-1,3%</b>
<b>Tonnellaggio medio</b>	<b>14,3</b>	<b>14,8</b>	<b>-3,1%</b>

Tuttora in progress il percorso di consolidamento del mix di clientela:

- persiste la criticità legata al mercato russo che fa mancare allo scalo le presenze di frequentatori abituali altospendenti, sia intermi di tonnellaggio medio (impiego di aeromobili narrow e wide body tipici del traffico commerciale di linea) che di servizi richiesti (catering in primis, servizi di hangarage in secundis);
- ancora timida la ripresa delle presenze medio-orientali che, alla stregua del punto che precede, impattano significativamente sulla redditività dei servizi di assistenza a terra;
- il mercato USA traina in qualche modo la ripresa dei clienti ad “alto tonnellaggio”, ma i volumi non sono ancora sufficienti per compensare il fenomeno della riduzione media del peso al decollo delle macchine impiegate. Le abitudini di viaggio di questo segmento tendono a concentrare gli spostamenti nel periodo estivo preceente ad agosto, lasciando pertanto spazio alla potenziale ripresa del mercato russo in primis nel breve-medio termine;
- si confermano infine le presenze cosiddette “entry level”, macchine di piccola dimensione e gittata prevalentemente operate da soggetti nazionali o comunque centro-europei.

	2022	2021	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.886.989	2.962.606	-75.617	-2,55
Ricavi extra-handling e in-flight catering	2.702.158	2.983.424	-281.267	-9,43
Diritti e Tasse	3.422.599	3.325.324	97.275	2,93
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>9.011.746</b>	<b>9.271.354</b>	<b>-259.608</b>	<b>-2,80</b>
Commerciali non aviation	334.959	542.504	-207.545	-38,26
di cui Ricavi per sponsorizzazioni	70.835	88.265	-17.430	-19,75
di cui Royalties	264.124	454.239	-190.115	-41,85
Altri ricavi e proventi	542.285	141.447	400.838	283,38
<b>Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi</b>	<b>877.244</b>	<b>683.951</b>	<b>193.293</b>	<b>28,26</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>9.888.990</b>	<b>9.955.305</b>	<b>-66.315</b>	<b>-0,67</b>

Sul fronte del volume d'affari, il 2022 si attesta su un valore di ricavi complessivi pari a 9.888.990 Euro, segnando una leggera flessione dello 0,67% rispetto al 2021 (equivalente a circa 66.000 Euro).

In particolare, soffrono i ricavi “aviation”, -2,8%, pari ad una contrazione di 259.608 Euro circa. La citata assenza del traffico di passeggeri ad alta capacità di spesa ha determinato un calo significativo dei ricavi di extra-handling e in-flight catering, come pure dei ricavi derivanti dalle royalties commerciali sulla subconcessione degli hangar. Il confronto dei ricavi con l'anno precedente evidenzia una sostanziale parità del dato che mantiene tuttavia un margine positivo di oltre il 15% sul 2019.

Nel dettaglio, i ricavi di Extra-handling e in-flight catering si riducono di circa 281.000 Euro (-9,43%) dovuto all'assenza del traffico di passeggeri ad alta capacità di spesa citato in precedenza, mentre la voce diritti e tasse ammonta a 3.422.599 Euro e fa registrare un aumento sul 2021 di circa il 3% (+97.275 Euro), per effetto del numero di movimenti e passeggeri che supera lievemente i volumi del 2021.

La voce Ricavi non aviation/Altri ricavi (in crescita del 28,26% pari a 193.293 Euro) include la contabilizzazione del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19 per un importo di 518.898 Euro. Al netto del suddetto contributo il confronto con l'anno precedente evidenzia una riduzione dei ricavi del 5,88%, (-585.214 Euro) e un incremento verso il 2019 del

9%. Tale decremento, come succitato è da correlarsi in particolare alla perdita delle royalties sui proventi da “hangaraggio” di Alisarda a favore dei clienti di Aviazione Generale, che hanno subito parimenti le dinamiche degli eventi internazionali.

I risultati della gestione della Società Eccelsa Aviation S.r.l. sono di seguito riportati:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2022	2021	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.346.705	9.813.858	-467.153	-4,76%
di cui Intercompany	108.342	301.338	-192.996	-64,05%
- Altri ricavi e proventi	542.285	141.447	400.838	283,38%
di cui Intercompany	0	0	-0	-83,33%
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>9.888.990</b>	<b>9.955.305</b>	<b>-66.315</b>	<b>-0,67%</b>
- Personale	-1.005.211	-983.455	-21.755	-2,21%
di cui Intercompany	-80	0	-80	
- Materiali di consumo e merci	-22.090	-29.533	7.443	25,20%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-2.947.204	-2.838.981	-108.223	-3,81%
di cui Intercompany	-2.141.940	-2.101.581	-40.359	-1,92%
- Saldo proventi e oneri diversi	-3.453.049	-3.374.656	-78.393	-2,32%
di cui Intercompany	-3.405.433	-3.331.687	-73.746	-2,21%
<b>Costi Operativi</b>	<b>-7.427.553</b>	<b>-7.226.626</b>	<b>-200.928</b>	<b>-2,78%</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>2.461.437</b>	<b>2.728.680</b>	<b>-267.243</b>	<b>-9,79%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>24,9%</i>	<i>27,4%</i>	<i>-2,5%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-122.898	-117.024	-5.873	-5,02%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	0,00%
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>2.338.539</b>	<b>2.611.656</b>	<b>-273.116</b>	<b>-10,46%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>23,6%</i>	<i>26,2%</i>	<i>-2,6%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	17.797	-1.286	19.083	1483,96%
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>2.356.336</b>	<b>2.610.370</b>	<b>-254.034</b>	<b>-9,73%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>23,8%</i>	<i>26,2%</i>	<i>-2,4%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.356.336	2.610.370	-254.034	-9,73%
Imposte	-539.603	-814.307	274.704	33,73%
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>1.816.733</b>	<b>1.796.063</b>	<b>20.670</b>	<b>1,15%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>18,4%</i>	<i>18,0%</i>	<i>0,3%</i>	

**Sul fronte dei costi operativi**, si registra un incremento di 200.928 Euro (2,78%), attribuibile principalmente alle utenze, al trasporto passeggeri, compensato da un relativo risparmio sui materiali di consumo e costi legati ai servizi extra-handling.

I costi del personale presentano un incremento fisiologico dei costi di circa 2,2% (circa 21.000 euro), se rapportato al 2021.

Il saldo proventi e oneri diversi include i costi verso la controllante Geasar, relativi ai diritti che Eccelsa introita e fattura per suo conto sui voli di aviazione generale.

Come conseguenza dei suesposti fenomeni, il **Margine Operativo Lordo**, pari a **2.461.437** Euro, risulta in riduzione sia rispetto all'anno precedente (267.243 pari a -9,79%) che al 2019 (-4,3%).

Il **Risultato Operativo**, pari a **2.338.539 Euro** peggiora del **10,46% (273.116 Euro)** rispetto al 2021 e del 3,4% rispetto al 2019. Il risultato recepisce l'effetto derivante dagli ammortamenti sui cespiti.

L'**Utile Ante imposte** ammonta a **2.356.336 Euro**, con una riduzione rispetto l'anno precedente pari a 254.034 Euro (-9,73%) e del -2,7%, rispetto al 2019.

Il **risultato utile netto** risulta positivo per 1.816.733 Euro, di poco superiore (20.670 Euro) al risultato del 2021 e migliorativo rispetto al 2019, segnando un +15,8% circa.

## Investimenti

La Società ha realizzato investimenti per 157.086 Euro, prevalentemente destinati all'ammodernamento del parco attrezzature e mezzi di rampa:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Diritti di Brevetto Industriale	2.190
Attrezzature	106.468
Automezzi	41.347
Mobili e Macchine da Ufficio	7.080
<b>Totale</b>	<b>157.086</b>

In particolare, la flotta è stata potenziata con mezzi ed attrezzature elettriche (un push-back elettrico, una golf car ed un'autovettura di servizio), oltre ad integrare attrezzature minori per garantire la continuità e gli alti livelli di servizio delle operazioni in piazzale.

Non si registrano investimenti tra le immobilizzazioni in corso.

Anche nel 2022 la società **Eccelsa Aviation** ha ricevuto, per il tredicesimo anno consecutivo, il premio che la conferma come FBO – Fixed Foreign Base Operator - di riferimento per il mercato europeo dell'Aviazione Generale. Il premio di miglior Aviazione Generale d'Europa è stato conferito dalle pubblicazioni internazionali "European CEO" e "Capital Finance International" (CFI). Inoltre, la struttura si colloca all'interno della top10 di tutti i più autorevoli panel di settore, formati principalmente da utilizzatori diretti, ad ulteriore conferma della qualità dei servizi offerti.

**Prevedibile evoluzione della gestione** Le proiezioni per la stagione 2023 evidenziano una sostanziale riconferma dei valori di traffico del 2022, con una previsione di mix di clientela allineato con quanto accaduto nell'anno in chiusura.

Eventuali accelerazioni potrebbero arrivare dal traffico Medio Orientale, storicamente caratterizzato da alti livelli di redditività. Di contro appare altamente imprevedibile la possibilità che si possa recuperare, seppur in parte, il traffico russo. Il conflitto e le relative condizioni diplomatiche/politiche appaiono destinate a non risolversi nel breve periodo.

Premesso quanto sopra, impatti positivi inattesi potrebbero giungere dall'allentamento delle sanzioni nei confronti di singoli soggetti appartenenti all'ex blocco sovietico, storicamente frequentatori dello scalo e con interessi immobiliari sull'isola, che avrebbero pertanto nuovamente libero accesso al territorio italiano e di conseguenza rappresentare un ritorno per lo scalo.

Infine, un fenomeno da monitorare sarà l'effetto della totale eliminazione delle restrizioni agli spostamenti imposte dalla crisi pandemica, che verosimilmente porterà nuovamente la clientela nazionale verso mete internazionali e viceversa.

### **Alisarda Real Estate S.r.l.**

A partire dal 2021 e nel corso del 2022 l'attività di commercializzazione del patrimonio immobiliare ha visto la società impegnata nella gestione della restituzione di parte delle strutture storicamente locate alla compagnia aerea locale Meridiana S.p.A., ora Air Italy Srl. in liquidazione (processo in corso alla data di redazione del presente documento).

Nel corso del 2022 risultavano ancora locate alla società Airtaly il centro direzionale ed un hangar per attività manutentive. Alla cessazione dei contratti i beni sono rimasti nella disponibilità del conduttore che, in aderenza al contratto, sta curando il ripristino dello stato manutentivo, in maniera da chiudere ogni attuale e futura partita fra le 2 società. In particolare, per quanto riguarda la restituzione del Centro Direzionale sono in fase di definizione le ultime formalità, mentre per l'Hangar Avio 1 sono tuttora in corso i lavori di ripristino dello stato dei luoghi, a carico di Air Italy, propedeutici alla restituzione che si prevede possa realizzarsi entro la prima metà del 2023.

Sono ad oggi in corso contatti commerciali con vari operatori aeronautici che hanno avanzato un interesse preliminare per le strutture manutentive aeronautiche. Infine, l'attività ancillare di commercializzazione dei servizi di "hangaraggio", effettuata in collaborazione con Eccelsa a favore dei clienti di Aviazione Generale in primis, ha subito parimenti le dinamiche degli eventi internazionali impattando negativamente sul risultato dell'esercizio.

I risultati economici della Società per il 2022 sono esposti in tabella:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2022	2021	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	698.863	1.445.271	-746.408	-51,64%
di cui Intercompany	82.000	74.500	7.500,00	10,07%
- Altri ricavi e proventi	8.237	11.044	-2.807,37	-25,42%
di cui Intercompany	0	2.385	-2.384,75	-100,00%
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>707.099</b>	<b>1.456.315</b>	<b>-749.216</b>	<b>-51,45%</b>
- Personale	0	0	0	
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-120	-247	127	51,51%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-174.423	-375.661	201.238	53,57%
di cui Intercompany	-124.042	-316.338	192.296	60,79%
- Saldo proventi e oneri diversi	-166.423	-145.089	-21.334	-14,70%
di cui Intercompany	0	0	0	
<b>Costi Operativi</b>	<b>-340.966</b>	<b>-520.998</b>	<b>180.031</b>	<b>34,56%</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>366.133</b>	<b>935.317</b>	<b>-569.185</b>	<b>-60,85%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>51,8%</i>	<i>64,2%</i>	<i>-12,4%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-652.704	-651.725	-979	-0,15%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>-286.571</b>	<b>283.592</b>	<b>-570.164</b>	<b>&lt;-100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-40,5%</i>	<i>19,5%</i>	<i>-60,0%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	210	-88	299	>100%
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-286.361</b>	<b>283.504</b>	<b>-569.865</b>	<b>&lt;-100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-40,5%</i>	<i>19,5%</i>	<i>-60,0%</i>	
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>-286.361</b>	<b>283.504</b>	<b>-569.865</b>	<b>&lt;-100%</b>
Imposte	32.716	-121.251	153.967	>100%
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-253.645</b>	<b>162.253</b>	<b>-415.898</b>	<b>&lt;-100%</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-35,9%</i>	<i>11,1%</i>	<i>-47,0%</i>	

**Il valore della produzione** è pari a 707.099 Euro e si riferisce sostanzialmente ai corrispettivi derivanti dall'attività di locazione degli immobili di proprietà, che registrano un decremento prevalentemente legato all'attività di "hangaraggio" sopra menzionata e alla cessazione dei canoni di locazione vs Air Italy.

**Sul fronte dei costi**, che si riducono di circa 180.000 Euro, all'interno della voce Prestazioni, servizi e varie sono compresi i costi inerenti le royalties riconosciute alla società del gruppo, Eccelsa, per la commercializzazione del servizio di hangaraggio. Fra gli oneri diversi si registra l'incremento per tasse varie (TARI) legato al graduale rientro in possesso degli immobili.

**Il Margine operativo Lordo** è pari a **366.133** e si riduce di **569.185** Euro rispetto al 2021.

L'esercizio chiude con un **Utile Ante Imposte negativo per -286.361 Euro** con un decremento di **569.865 Euro**, mentre l'**Utile Netto, pari a -253.645 Euro**, segna una riduzione di 415.898 Euro (-256%) rispetto al 2021.

## Investimenti

Nel 2022 i progetti di investimento sono stati "congelati" in attesa di delineare la strategia di commercializzazione degli immobili. Si registra soltanto un intervento di scarsa rilevanza, di importo pari a 685 Euro, per la gestione remota degli accessi alle strutture (installazione videocitofono nei pressi del cancello principale dal Centro Direzionale:

Di seguito la sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale
<b>Impianti e Macchinari</b>	<b>685</b>
<b>Totale</b>	<b>685</b>

Non sono presenti investimenti tra le immobilizzazioni in corso.

## Prevedibile evoluzione della gestione

Come noto, il volume d'affari della società è stato storicamente correlato alle alla locazione degli immobili alle società del gruppo Alisarda S.p.A., per attività direzionali e manutentive delle controllate Meridiana S.p.A. e Meridiana Maintenance S.p.A., oggi confluite in Air Italy in liquidazione.

Come anticipato, a seguito della liquidazione in bonis delle attività, Air Italy sta progressivamente rilasciando i fabbricati, dopo aver provveduto al ripristino dello stato dei luoghi (impianti e strutture). Alla data odierna, soltanto l'Hangar Avio 1 necessita di ulteriori interventi di ripristino, mentre le altre strutture sono in procinto di restituzione a seguito di formalizzazione di termini e condizioni di cessazione delle reciproche obbligazioni. Si prevede pertanto la totale definizione dei rapporti entro la prima metà del 2023.

In attesa di valutare tutti i possibili scenari alla luce della stabilizzazione del mercato post emergenza sanitaria, Alisarda RE sta mantenendo attivi numerosi contatti commerciali, soprattutto per le strutture destinate alle manutenzioni aeronautiche. Gli edifici land-side sono attualmente al centro di uno studio integrato di valorizzazione che permetta di riconvertire il patrimonio immobiliare al fine di recuperare e sviluppare il volume d'affari cessante a seguito della liquidazione del cliente storico. Sono stati, in tal senso, facilitati gli approfondimenti e i sopralluoghi da parte di società di consulenza di real estate che hanno manifestato la volontà di supportare la società nella valorizzazione dell'asset e che riportano il concreto interessamento per la realizzazione di una struttura ricettiva a servizio dell'aeroporto da parte di primarie aziende del settore alberghiero.

I prossimi passi vedranno la definizione di una procedura volta a dare la più ampia risonanza alla volontà della società di commercializzare il patrimonio immobiliare, al fine di raccogliere ulteriori manifestazioni di interesse rispetto a quanto già in possesso, ed esperire un tender per massimizzare il ritorno per la società e per il Gruppo.

## Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427 del codice civile art. 22 quater non si evidenziano i fatti di rilievo accaduti dopo la chiusura dell'esercizio, al meno del già citato possibile impatto sulla aviazione generale, e quindi anche sulla società, della crisi economica derivante dal conflitto bellico in corso.

## Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2022 Geasar S.p.A. ha realizzato investimenti per complessivi 4.792.251 Euro, di cui 4.685.993 Euro in Immobilizzazioni Materiali e 106.258 Euro in Immobilizzazioni Immateriali.

Il principale intervento del 2022 ha riguardato le fasi di ultimazione e messa a regime del nuovo sistema BHS – Baggage Handling System, per la gestione dei bagagli in partenza dallo scalo, che ha catalizzato risorse per 3.276.601 Euro. Il sistema, in aderenza alle prescrizioni ICAO, è stato equipaggiato con macchine radiogene di standard 3, adeguando le infrastrutture aeroportuali alle nuove direttive mandatorie in tema di sicurezza. L'investimento è stato parzialmente finanziato a fondo perduto per 1.643.560 Euro da parte della Regione Autonoma della Sardegna, a fronte di un impegno complessivo per la società nell'anno in chiusura pari a 3. Inoltre, il finanziamento in questione ha coperto anche gli investimenti per il medesimo progetto sostenuti dalla società nel corso del 2021, per un ulteriore importo finanziato del periodo pari a 2.166.868,82 Euro. Nel complesso, il supporto della Regione in termini di liquidità a fondo perduto è stato pari al 70% del totale investimento realizzato fino al 31/12/2022 ed equivalente a 3.810.428,82 Euro.

Si pone inoltre in evidenza che, in coerenza con la conclusione dell'accordo di programma ENAC per il quadriennio 2019-2022, nell'esercizio in chiusura si è proceduto ad estinguere completamente il cosiddetto "Fondo Tariffe" (la cui costituzione è stata già commentata in altre sezioni della presente relazione) per complessivi 4.181.574,48, di cui 72.473,93 Euro a riduzione di investimenti realizzati nel 2022 e 4.109.100,55 Euro a riduzione del valore residuo di cespiti realizzati in anni precedenti. Si ricorda, infatti, che nel corso degli anni 2016-2018, la società ha alimentato il sopra menzionato debito finalizzato alla realizzazione di investimenti a *costo zero* per gli utenti in virtù dei ricavi supplementari derivanti dal superamento delle previsioni di traffico inserite nel contratto di programma, in aderenza al modello tariffario applicato.

In forza di quanto sopra, il valore netto capitalizzato da Geasar S.p.A. nel corso del 2022 equivale a 3.076.217 Euro. Le immobilizzazioni in corso al termine dell'esercizio 2022, incluso quanto riportato dagli esercizi precedenti, ammontano a 1.117.880,15 Euro.

Di seguito la rappresentazione degli interventi realizzati nel 2022 raggruppati per macrocategoria, con evidenza delle *nettizzazioni* per utilizzo di fondi pubblici e del fondo tariffe:

Descrizione Raggruppamento	Totale	Finanziamenti	Fondo Tariffe	Immobilizzazioni	di cui "In corso"
		Pubblici		Nette	2022
Immobilizzazioni su Aree in Concessione	<b>4.114.694</b>	<b>1.619.627</b>	<b>51.829</b>	<b>2.443.239</b>	<b>398.960</b>
<i>Piazze e Strade</i>	<i>268.633</i>	-	<i>16.651</i>	<i>251.982</i>	<i>89.346</i>
<i>Fabbricati</i>	<i>375.285</i>	<i>1.000</i>	-	<i>374.285</i>	<i>156.090</i>
<i>Impianti</i>	<i>3.470.776</i>	<i>1.618.627</i>	<i>35.177</i>	<i>1.816.972</i>	<i>153.524</i>
Terreni e fabbricati	<b>3.508</b>	-	-	<b>3.508</b>	-
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	<b>115.632</b>	<b>9.374</b>	-	<b>106.258</b>	<b>17.896</b>
Impianti e Macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	<b>476.112</b>	<b>9.273</b>	<b>20.645</b>	<b>446.193</b>	<b>9.086</b>
Mobili e Macchine da Ufficio	<b>82.305</b>	<b>5.286</b>	-	<b>77.019</b>	-
<b>Totale</b>	<b>4.792.250,86</b>	<b>1.643.560</b>	<b>72.474</b>	<b>3.076.217</b>	<b>425.942</b>

Le immobilizzazioni realizzate nel 2022 su Aree in Concessione (gratuitamente devolvibili) ammontano a 4.114.694 Euro mentre i Beni di Proprietà risultano pari a 677.556 Euro.

Gli Investimenti complessivi (al lordo delle *nettizzazioni* da contributi RAS e Fondo Tariffe) realizzati nel 2022 vengono riepilogati nella seguente tabella:

Descrizione Macro Intervento	Importo (€)	
Nuovo impianto BHS e apparati RX Standard 3	3.276.601	68,4%
Rinnovo Parco Mezzi e Attrezzature di rampa	414.506	8,6%
Riqualifica e prolungamento pista di volo	247.873	5,2%
Sviluppi IT (Hardware&Software)	198.722	4,1%
Riqualifica ed Efficiamento Impianti	179.855	3,8%
Adeguamenti funzionali e manutenzioni straordinarie	100.267	2,1%
Nuovi impianti pubblicitari	99.973	2,1%
Attrezzature e arredi	89.495	1,9%
Ampliamento terminal commerciale- spese tecniche	63.928	1,3%
Riqualifica recinzioni aeroportuali	61.387	1,3%
Sistema Entry-Exit per gestione pax extrashengen	59.643	1,2%
<b>Totale Investimenti 2022</b>	<b>4.792.251</b>	

Di seguito vengono brevemente illustrati gli interventi principali eseguiti e i relativi obiettivi raggiunti:

### **Nuovo Impianto BHS e apparati RX Standard 3**

Nel 2022 sono stati portati a termine i lavori di upgrade dell'impianto di gestione dei bagagli in partenza, BHS, iniziati nel 2020 con le opere propedeutiche e terminati con la messa a regime degli impianti meccanici e delle macchine radiogene adeguate allo Standard 3 ICAO. Il principale investimento dell'anno ha impegnato risorse per 3.276.601 Euro, pari a circa il 70% del totale.

Il nuovo impianto è stato progettato per supportare lo sviluppo del traffico con orizzonte temporale al 2040. Inoltre, grazie alla modularità della soluzione adottata, la capacità dell'impianto potrà essere scalata per accompagnare flussi di traffico incrementali rispetto alla premesse progettuali. L'implementazione di tre linee di controllo, con relativa acquisizione di altrettante macchine radiogene EDS Standard 3, ha permesso di raggiungere una ridondanza "a caldo" dell'impianto in caso di malfunzionamenti di una macchina pari al 75% dei volumi previsti nei picchi operativi.

Lo smistamento dei bagagli avviene automaticamente sulla base degli input forniti all'impianto da un sistema di controllo centralizzato che permette di monitorare costantemente l'operatività dell'impianto e di intervenire tempestivamente in caso di anomalie. Tutti i bagagli vengono sottoposti ai controlli previsti dalla normativa europea di security aeroportuale e vengono tracciati per tutto il percorso al fine di indirizzare lo stesso in uno dei due nuovi caroselli in funzione della destinazione del volo, della compagnia o dell'handler.

L'investimento è stato ammesso a finanziamento nell'ambito dei programmi regionali FSC – Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, per un importo complessivo pari a 4.460.414 Euro, equivalente al 70% delle previsioni di progetto complessive.

### **Rinnovo Parco Mezzi e Attrezzature Handling**

Prosegue nel 2022 il percorso di progressivo ammodernamento del parco mezzi e attrezzature al servizio delle attività di Handling. Nell'ottica di limitare l'impatto ambientale delle operazioni, si è optato per l'acquisto di 2 mezzi elettrici "push-back" e 3 nastri per la gestione dei bagagli da stiva, che vanno a sostituire l'utilizzo dei mezzi diesel di vecchia generazione. L'impegno della Società per la riqualifica del parco mezzi in ottica di transizione verde è stato confermato nei piani strategici di medio termine, che

vedono l'elettrificazione del 100% del parco mezzi/attrezzature entro il 2024, anche grazie all'assegnazione dei fondi ENAC per l'elettrificazione del parco mezzi e attrezzature operanti in air-side, per un importo complessivo pari a 7.652.640,57 Euro (70% dell'impegno previsto). Alla data di redazione del presente documento, è in fase di definizione la documentazione propedeutica all'esperimento delle procedure di gara per l'acquisizione dei mezzi.

### **Riqualifica e Prolungamento pista di volo**

Durante il 2022 sono state ultimate le attività legate alla contabilizzazione ed altre attività marginali a completamento delle opere eseguite nel corso del biennio 2020-21. Attualmente in corso l'iter di collaudo delle opere da parte di ENAC, di cui si prevede il completamento entro il 2023. Dal punto di vista tecnico, sono proseguiti, inoltre, i lavori di completamento del sentiero di avvicinamento ALS 23, gestito con un appalto separato, per il quale si è adempiuto anche ai relativi obblighi in termini di collaudo statico delle opere in c.a. Si prevede la conclusione nel corso del 2023, con la conseguente messa in esercizio dell'impianto e la chiusura delle attività contabili-amministrative.

### **Sviluppi IT**

Gli investimenti in area ICT hanno supportato l'orientamento strategico della società verso la digitalizzazione dei processi, sia in ambito operativo che di gestione amministrativa. Le comunicazioni operative all'utenza aeroportuale sono state potenziate con l'implementazione di nuovi FIDS e la sostituzione dei vetusti, il tutto gestito da una centrale di controllo remota.

Il sistema ERP, implementato nel corso del 2020, è stato sviluppato ed integrato con nuove funzionalità a supporto dell'area amministrativa, in ottica di continua integrazione dei processi.

Costante l'attenzione alle tematiche di sicurezza informatica delle reti e della protezione dei dati. Nel 2022, circa il 20% degli investimenti è stato dedicato allo sviluppo di tali sistemi, confermando il trend degli ultimi anni.

A supporto delle attività commerciali, sono stati implementati nuovi impianti di riproduzione multimediale di tipo video-wall e ledwall, in risposta alla crescente domanda da parte di operatori economici interessati all'esposizione mediatica legata ai crescenti flussi di traffico dello scalo.

Inoltre, in adeguamento alle nuove normative comunitarie in materia di Entry Exit System sono stati acquisiti, nuovi apparati di identificazione tipo "self service kiosk", funzionali ad acquisire su database i dati anagrafici e di accesso alle aree doganali da parte dei passeggeri, non UE, che transitano per l'Aeroporto di Olbia. Il sistema permette un monitoraggio real-time dello status e della validità dei permessi di soggiorno esibiti da parte dei passeggeri extra-schengen e rappresenta uno strumento di ausilio fondamentale per le forze dell'ordine.

Infine, è stato garantito un alto livello di servizio di tutte le operazioni grazie all'adeguamento continuo di hardware e software al servizio degli operatori, tematica molto sensibile per apparati esposti ad una forte obsolescenza tecnologica.

### **Riqualifica ed Efficientamento Impianti**

Nel corso dell'anno, in aderenza alla mission aziendale di sostenibilità ed efficienza energetica, nel primo semestre dell'anno è stata affidata e avviata la progettazione per la riqualifica e potenziamento dell'impianto di climatizzazione a servizio dell'Aerostazione passeggeri. Il progetto, già approvato da ENAC, verrà implementato al termine della procedura di gara per l'aggiudicazione della fornitura e installazione dei degli impianti, che si prevede di aggiudicare e realizzare durante il 2023. L'intervento, nel suo complesso, prevede una serie di interventi mirati a potenziare il sistema di climatizzazione esistente oltre a rinnovare impianti ormai arrivati a fine vita tecnica. Inoltre, l'inserimento di macchine termiche elettriche contribuirà alla progressiva dismissione di fonti termiche fossili e, allo stesso tempo, alla riduzione dei consumi energetici globali grazie alla miglior rendimento in esercizio.

Inoltre, nell'ambito degli interventi di sostenibilità ed efficientamento energetico ricompresi nel Piano di Tutela Ambientale elaborato da GEASAR, è stata instradato il processo per la realizzazione dell'impianto fotovoltaico da 1,25 MWh da posizionarsi sulle pensiline del parcheggio lunga sosta (fronte Terminal Principale). L'impianto, in grado di produrre ca. 1.700.000 kWh annui, risponderà per il 20% circa del totale fabbisogno annuo delle strutture aeroportuali. Nel 2022, è stato acquisito il progetto esecutivo ed ottenuta approvazione ENAC. Attualmente è in corso la predisposizione della documentazione di gara e si prevede per il 2023 l'aggiudicazione e la realizzazione delle opere previste in progetto.

### **Infrastruttura di rete per l'ampliamento del parcheggio rent-a-car**

Nel 2022, per effetto della crescente domanda di spazi da parte di operatori Rent-a-Car, è stato eseguito un intervento di espansione del parcheggio dedicato agli autonoleggi per ulteriori 1.500 mq, grazie all'acquisizione dell'area precedentemente assegnata a enti di stato ed equipaggi. Nei primi mesi dell'anno è stata svolta l'attività di progettazione ed esecuzione delle opere civili-impiantistiche necessarie alla preparazione della nuova area, che hanno previsto l'esecuzione di nuove linee elettriche e dati, dimensionate in funzione alle nuove esigenze legate alla sempre maggior offerta di mezzi elettrici.

### **Interventi di adeguamento alle norme di prevenzione incendi**

In riferimento a quanto contenuto nel Decreto 17 luglio 2014 "Regola Tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, la costruzione e l'esercizio delle attività di aerostazioni con superfici coperta accessibile al pubblico superiore a 5.000 mq", nel corso dell'anno, è proseguita l'attività di progettazione delle opere civili ed impiantistiche per l'adeguamento alle normative in materia di prevenzione incendi. Nello specifico, l'attività ha interessato l'Aerostazione passeggeri, dove oltre a quanto già realizzato, sono previste ulteriori interventi di sostituzione e realizzazione di nuove uscite di emergenza e l'implementazione dei relativi impianti di sicurezza e controllo accessi. Inoltre, sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle vie di esodo protette in uscita dalle aree di smistamento e riconsegna bagagli.

### **Riqualifica e Ampliamento Piazzali**

Nel corso del 2022 è stata perfezionata la procedura di gara per l'esecuzione dei lavori di ampliamento dell'Apron 2, che ha visto l'assegnazione dell'appalto nel mese di febbraio 2023. I lavori prevedono l'ampliamento del piazzale per complessivi 20.000mq e permetteranno di rispondere alle crescenti necessità del traffico Aviazione Generale, soprattutto in ottica di una futura ripresa del traffico russo e medio orientale.

L'intervento si inserisce nel più ampio obiettivo strategico di incremento della capacità aeroportuale, trattandosi infatti di un piazzale particolarmente congestionato durante il periodo di picco, tanto da comportare una limitazione in termini di capacità operativa.

La realizzazione delle opere è prevista entro il termine del 23.

### **Ampliamento Terminal Principale**

Proseguono le attività propedeutiche all'ampliamento dell'aerostazione con i professionisti coinvolti nel primo livello di progettazione. Nello specifico, è stata acquisita formalmente la revisione iniziale del progetto di fattibilità tecnico economica, attualmente in fase di revisione critica da parte dell'area infrastrutture della società. Si stima di completare l'iter progettuale entro il 2023.

### **Altri Interventi Minori**

Nel corso dell'anno in chiusura sono stati integrati e rinnovati arredi e attrezzature costituenti le dotazioni operative dell'aeroporto, tra cui sistemi di sicurezza, allestimenti aree check-in, impianti pubblicitari e altre attrezzature minori funzionali all'erogazione dei vari servizi aeroportuali.

Inoltre, in accordo alle prescrizioni normative del P.N.S. - Programma Nazionale di Sicurezza di recinzione aeroportuale, si è provveduto a riqualificare specifici tratti di recinzione aeroportuale nei pressi del nuovo sentiero di avvicinamento (ALS 23).

## Quality & Regulation

### Monitoraggi sulla Qualità

Il 2022 si è concluso all'insegna della ritrovata regolarità delle operazioni, seppur in un contesto profondamente mutato rispetto al periodo pre-pandemico. Il ritiro generalizzato delle limitazioni agli spostamenti ha permesso di riagganciare e superare i livelli di traffico del 2019, segnando nuovi record di presenze sullo scalo.

### Carta dei servizi

Dopo due anni di scarsa significatività delle rilevazioni causa crisi pandemica, la Carta dei Servizi nel 2022 è stata nuovamente redatta in piena conformità alle indicazioni ENAC specificate nelle Linee guida allegate alla Circolare GEN06 del 31.10.2014.

Le analisi della Qualità del servizio dell'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda, sia per l'ambito del servizio oggettivamente erogato che per quello soggettivamente percepito dai passeggeri, sono state condotte come previsto dalla metodologia allegata alla suddetta circolare.

Per l'effettuazione delle analisi di qualità richieste da ENAC, sia in merito alla GEN 06 sulla Qualità dei Servizi nel trasporto aereo, sia in merito alla GEN 02B sullo Standard di Qualità del Servizio dedicato ai passeggeri Disabili o a Ridotta Mobilità (PRM), Geasar si avvale di una Società esterna, in possesso della certificazione di qualità secondo la norma ISO 9001/2015 (allegata). La società, in coordinamento con Geasar e sotto la propria supervisione, si occupa della pianificazione delle attività di rilevazione e del loro coordinamento, nonché dell'elaborazione dei dati risultanti dalle rilevazioni, sia qualitative che quantitative.

Per l'effettuazione dei monitoraggi, la società si avvale di personale interno nei periodi di bassa e media stagione; e di personale esterno, selezionato dal Dipartimento Risorse Umane di Geasar, durante i periodi di alta stagione. La formazione specifica degli addetti alle rilevazioni viene concordata ed erogata congiuntamente alla società esterna succitata.

Insieme al gestore, tale società elabora inoltre il report sulla qualità del servizio, in base al quale suggerisce al responsabile della Qualità le possibili aree di miglioramento. Il gestore può così proporre alle varie aree aziendali coinvolte e agli Utenti durante il comitato eventuali proposte di azioni preventive/correttive, in un'ottica di miglioramento continuo.

In linea generale, l'anno 2022 è stato ancora parzialmente influenzato dalle contingenti situazioni sanitarie legate all'epidemia Covid-19, in particolare in merito all'equilibrio fra la componente domestica e quella internazionale del traffico passeggeri registrato a Olbia: 39% di traffico internazionale nel 2022, contro il 59% del 2019 (anno pre-pandemia). Ma in termini assoluti il traffico ha visto una consistente ripresa rispetto agli anni 2020 e 2021, fortemente penalizzati e caratterizzati dalla pandemia, arrivando a registrare un totale di 3.136.679 passeggeri totali serviti.

E' doveroso citare alcuni importanti fattori legati al contesto caratterizzante il traffico aeroportuale di Olbia durante l'anno 2022, in particolare durante i mesi estivi di maggior picco, che hanno inciso sugli indicatori di qualità erogata dal Gestore in merito alla "Regolarità e puntualità del servizio", e "Tempi di attesa Servizi

di sportello e varco”. Innanzitutto la difficoltà nel reperire personale nel mercato del lavoro, in alcuni settori chiave per l’effettuazione di operazioni aeroportuali (es. Addetti Controlli Sicurezza), unitamente ad un’ondata di contagi COVID tra luglio e agosto, dilagata dopo la fine dell’imposizione degli obblighi sull’uso delle protezioni individuali e contestualmente all’avvio intenso della stagione estiva.

Tale fenomeno ha avuto delle pesanti ripercussioni sulle percentuali di assenza improvvisa e prolungata, considerato che l’obbligo di isolamento al tempo vigente era di almeno 8 giorni, di numerosi operatori aeroportuali talvolta anche adibiti a mansioni e ruoli “non sostituibili”, come per esempio Trainer, Capi Scalo, Supervisor Check-in appartenenti al settore Handling. In alcuni momenti la carenza di organico ha raggiunto il 15% su base giornaliera.

Questi aspetti hanno peraltro interessato non solo Geasar, ma anche le sue Società Partecipate (in particolare Cortesa, il cui Personale opera nei punti Food&Beverage) e non partecipate (in particolare la ditta deputata ai Controlli di Sicurezza ai Varchi), causando il rallentamento di alcune operazioni aeroportuali (es. tempo attesa ai check-in e ai controlli di sicurezza) e rendendo più difficile anche l’erogazione di alcuni servizi aggiuntivi (es. Ristorazione).

Un altro fattore estremamente rilevante è stato nel 2022 il significativo incremento ad Olbia delle dimensioni medie degli aeromobili: i Vettori, anche quelli più importanti a Olbia per percentuale di traffico, sono passati dall’utilizzare nel 2019 aeromobili con capienza media di 130-140 pax (Airbus 319, oppure Boeing 717), ad utilizzare nel 2022 aeromobili con una capienza media di 180-185 pax (Airbus 320) e persino 200-240 pax (Airbus 321), e con un coefficiente di riempimento sempre molto alto.

A questo si devono aggiungere la procedura di imbarco/sbarco per file, che molti Vettori hanno continuato ad adottare almeno sino alla prima metà della Summer 2022, soprattutto nei voli parcheggiati al finger ma anche a remoto; i tempi di turn around sempre più brevi richiesti dalle Compagnie Aeree, e il cambio di policy relativamente al bagaglio a mano operato da molti Vettori, con conseguente aumento dei bagagli imbarcati; e infine le forti difficoltà nella gestione delle operazioni di carico/scarico bagagli che molti hub europei collegati con Olbia (Francoforte, Londra Heathrow, Amsterdam) hanno riscontrato nella scorsa stagione, come riportato anche dalla stampa di settore.

Questo insieme di elementi hanno comportato la necessità di tempi fisiologicamente più lunghi, sia per lo sbarco dei passeggeri, sia per lo svuotamento delle stive degli aeromobili e quindi per la riconsegna bagagli presso l’Aeroporto di Olbia.

Infine sono da segnalare alcuni problemi di carattere più generali riscontrati nel traffico aeroportuale dell’Aeroporto di Olbia nella stagione estiva 2022: un deciso incremento di ritardi dovuti a Restrizioni ATC (Air Traffic Control), soprattutto da parte della ATC svizzera, zona sulla quale passa necessariamente quasi tutto il traffico aereo in arrivo o in partenza da OLB.

Basti pensare che la percentuale di cancellazione voli registrata dalle Compagnie Aeree è passata dallo 0,4% circa del 2019, all’1,6% nel 2022, con intere rotazioni cancellate anche un’ora prima della partenza, e con 500/600/ punte di 800 passeggeri lasciati a terra da numerosi Vettori.

Si sono verificati talvolta anche problemi di ordine pubblico, in quanto per ovvie ragioni in un’Isola la cancellazione dei voli è un problema rilevante per il passeggero, e spesse volte il Gestore ha dovuto persino

allestire una “zona notte” con brandine presso il terminal HTC per ospitare i passeggeri, data la difficoltà a trovare pernottamenti e a volte anche mezzi di trasporto nelle giornate di maggior picco di traffico.

Tutto ciò ha comportato degli sforzi organizzativi aggiuntivi molto importanti da parte del Gestore, che è riuscito nonostante le difficoltà a reagire al meglio, affrontando e chiudendo la stagione estiva 2022 con risultati soddisfacenti relativamente a tutti indicatori proposti per regolarità e puntualità del servizio (entro l’obiettivo prefissato per il 2022 o con lievi scostamenti rispetto ad esso), e soprattutto riportando una percezione complessiva da parte del passeggero sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto molto buona (99,9%).

Riguardo la soddisfazione percepita dal passeggero, si segnala un indice di gradimento e di soddisfazione da parte del passeggero molto elevati. Laddove ci siano degli indicatori che si discostano parzialmente dall’obiettivo prefissato, o mostrino comunque dei risultati non soddisfacenti, il Gestore ha già fatto delle riflessioni interne in merito, e ha già programmato delle azioni migliorative, in un’ottica di miglioramento continuo. Oltre ai dati provenienti dalle rilevazioni, sono stati per questo scopo spunti molto utili anche i commenti liberi che durante l’intervista i passeggeri hanno spesso volte rilasciato, insieme naturalmente a reclami, osservazioni e suggerimenti pervenuti al Servizio Clienti.

Si sottolinea infine che professionalità e cortesia del Personale aeroportuale, entrambi valori che per il Gruppo Geasar sono estremamente importanti, sono percepite con livelli di soddisfazione molto buoni da parte del Cliente.

#### **Certificazioni Qualità, Ambiente e Sicurezza**

La società è dotata di un Sistema di Gestione Integrato Qualità Ambiente Sicurezza, sviluppato in riferimento ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001: 2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI EN ISO 45001:2018.

L’Azienda ha redatto un proprio Manuale integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza che specifica le azioni messe in atto dall’organizzazione per essere conforme ai requisiti delle Norme UNI ISO e all’interno del quale sono definiti gli strumenti che consentono di tenere sotto controllo i processi e gli obiettivi di miglioramento, in un’ottica di efficacia ed efficienza sull’impatto ambientale, oltreché la riduzione dei rischi dei lavoratori e la soddisfazione di tutti i portatori di interesse. Tale sistema di gestione costituisce una solida base sulla quale vengono implementate tutte le iniziative di sviluppo sostenibile. Gli obiettivi e i traguardi vengono definiti annualmente e verificati attraverso il riesame della Direzione, così come viene valutata annualmente l’adeguatezza delle politiche relative al sistema Qualità, Ambiente e Sicurezza.

Le stesse hanno continuato ad essere divulgate all’interno dell’Azienda mediante cartelle informatiche condivise, nel manuale della qualità e attraverso corsi di formazione, mentre la pubblicazione delle stesse nel sito web aziendale le rende fruibili, oltre alle risorse umane aziendali, anche al pubblico e più in generale agli stakeholder. È proseguita la comunicazione ai fornitori, subappaltatori e concessionari che possono avere influenza sulle prestazioni qualità, ambiente e sicurezza della nostra organizzazione.

Durante l’esercizio 2022 l’Ente certificatore DNV (Det Norske Veritas) attraverso audit di verifica, ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001 e ISO 45001 e ha rinnovato la certificazione ISO 14001.

## Safety & Compliance Monitoring

Nel corso del 2022 il settore *Safety & Compliance* si è occupato di coordinare il management nel processo di recepimento dei nuovi regolamenti comunitari e di aggiornamento del Manuale di Aeroporto. Ulteriori processi di change management sono stati attivati per la modifica di procedure finalizzate ad incrementare l'operatività e l'impiego degli apron, ivi inclusi gli studi necessari all'ottenimento delle autorizzazioni da parte di ENAC sui nuovi progetti di ampliamento delle infrastrutture, in particolare per il piazzale Apron 2.

Le attività correlate al mantenimento della Certificazione si sono sviluppate mediante cinque audit dell'Autorità, tre ordinari e due straordinari, che hanno investito 18 punti norma trasversali alle procedure operative del Gestore. Tale attività è stata coadiuvata dalla Compliance che ha sviluppato ed attuato un programma di audit interni all'organizzazione per un totale di 26 audit eseguiti, aventi ad oggetto 31 differenti disposizioni EASA.

Dal mese di Giugno il settore Safety è stato formalmente impegnato sullo scalo di Alghero, mediante nomina del Safety Manager approvata dall'ENAC, per tutte le funzioni e relative attribuzioni di responsabilità previste per il mantenimento del Safety Management System del gestore Sogeaal.

## Ambiente

Nel 2022 si è conclusa l'attività di verifica da parte dell'Ente Certificatore DNV finalizzata al processo di accreditamento dell'Airport Carbon Accreditation di ACI, con il passaggio dal 2° al 3° livello.

Geasar è costantemente impegnata sul fronte della riduzione delle emissioni di CO2 mediante un programma di conversione delle fonti energetiche necessarie ai propri processi funzionali, e di riduzione dei fabbisogni mediante interventi sugli impianti maggiormente energivori.

Oltre agli interventi di sostituzione di oltre 350 corpi illuminanti nelle aree Gate A7-A10 e area riconsegna bagagli, con un risparmio nominale del 55% ed un contestuale miglioramento dei livelli di illuminamento, si è conclusa l'attività di modifica del progetto di implementazione dell'impianto fotovoltaico da installare sulle pensiline dei parcheggi principali, che ha ottenuto l'approvazione definitiva da parte di ENAC.

Di rilievo l'attività multidisciplinare sviluppata dall'Amministrazione, dalle Infrastrutture e dall'Energy Manager nella composizione degli elaborati di gara esperita da ENAC per la concessione di contributi pubblici per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di airside a trazione elettrica negli aeroporti regionali, aggiudicata nel mese di Dicembre a Geasar con una quota preponderante delle somme a disposizione.

Per quanto attiene l'attività di gestione degli impianti, le strategie maturate nel particolare contesto operativo dello scalo durante la pandemia, già attuate nel corso del 2020, sono state ulteriormente perseguite per far fronte all'incremento dei costi dell'energia, pur perseguendo l'obiettivo di mantenere i livelli di servizio al passeggero ai valori prefissati.

Complessivamente è stato possibile ottenere un contenimento dei consumi delle principali fonti energetiche su valori allineati al 2019, ultimo anno rilevante, pur in presenza di un incremento del traffico passeggeri e a fronte di una stagione estiva caratterizzata da una temperatura media sensibilmente superiore ai valori storici stagionali.

## Gestione Risorse Umane

Il 2022 ha fatto registrare per lo scalo di Olbia un pieno recupero dei volumi di traffico aereo, con il raggiungimento e superamento dei livelli pre-pandemia ed un conseguente incremento degli organici del Gruppo.

L'incremento, particolarmente evidente rispetto al 2021, è collegato sia alla crescita del traffico gestito, come già accennato in premessa, sia alla cessazione dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali (Cassa integrazione guadagni straordinaria seguita da Cassa integrazione Guadagni in deroga per le società Geasar ed Eccelsa e Fondo di integrazione salariale per la controllata Cortesa) messi in campo sino alla fine del 2021 a fronte del persistere della situazione pandemica, seppure in maniera meno vigorosa rispetto al 2020.

L'organico di Gruppo del 2022, in FTE, è stato il seguente:

Categorie	al 31/12/2022	al 31/12/2021
<b>CTI</b>	<b>284,75</b>	<b>243,41</b>
Dirigenti	4,00	4,00
Quadri	13,00	12,88
Impiegati	143,63	122,10
Operai	124,12	104,44
<b>CTD</b>	<b>157,91</b>	<b>113,48</b>
Impiegati	56,53	47,66
Operai	101,38	65,82
<b>TOTALE</b>	<b>442,7</b>	<b>356,9</b>

Di seguito il dato delle singole società:

### GEASAR SPA

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2022	al 31/12/2021
<b>CTI</b>	<b>215,50</b>	<b>178,00</b>
Dirigenti	4,00	4,00
Quadri	12,00	11,92
Impiegati	119,56	99,68
Operai	79,94	62,40
<b>CTD</b>	<b>88,51</b>	<b>73,72</b>
Impiegati	44,97	38,95
Operai	43,54	34,77
<b>TOTALE</b>	<b>304,0</b>	<b>251,7</b>

### CORTESA SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2022	al 31/12/2021
<b>CTI</b>	<b>55,09</b>	<b>51,00</b>
Dirigenti	0,00	
Quadri	1,00	0,96
Impiegati	16,41	14,32
Operai	37,68	35,73
<b>CTD</b>	<b>62,93</b>	<b>34,26</b>
Impiegati	8,91	6,21
Operai	54,02	28,05
<b>TOTALE</b>	<b>118,01</b>	<b>85,26</b>

### ECCELSA AVIATION SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2022	al 31/12/2021
<b>CTI</b>	<b>14,16</b>	<b>14,41</b>
Dirigenti		0,00
Quadri		0,00
Impiegati	7,66	8,10
Operai	6,50	6,31
<b>CTD</b>	<b>6,48</b>	<b>5,50</b>
Impiegati	2,65	2,50
Operai	3,82	3,00
<b>TOTALE</b>	<b>20,64</b>	<b>19,91</b>

Le tabelle includono i dati relativi alle risorse direttamente impiegate dalle società del gruppo, mentre non sono esposti dati delle risorse in somministrazione pari a 3,68 che prestano la loro attività per la società Cortesa Srl.

E' evidente l'incremento, rispetto al 2021, sia del personale a tempo indeterminato, dovuto al mix fra un piano di consolidamenti di personale stagionale nelle attività di assistenza al trasporto aereo che all'assenza di impiego degli ammortizzatori sociali, che del personale stagionale a tempo determinato, principalmente legato alla ripresa del traffico nella summer season.

### **Organizzazione aziendale**

Per far fronte all'incremento dell'attività operativa e al contempo arginare il fenomeno dell'abbandono del lavoro da parte di un importante quota di personale stagionale facente parte del bacino storico con un know-how tecnico-specialistico di difficile reperimento sul mercato del lavoro locale, la capogruppo ha definito un piano di consolidamenti del personale, in accordo con le OO.SS, con la formula del part-time verticale, che ha consentito di trattenere, motivare e fidelizzare risorse ormai parte dell'azienda da decenni.

Nella stessa ottica, al fine di non perdere risorse e competenze nel F&B, anche in Cortesa, società deputata alla gestione delle attività Food, Parking e Retail, si è definito un piano di estensioni dei contratti a tempo indeterminato part time verticale di 7 mesi, incrementandoli di ulteriori due mesi, seguendo, quale driver, l'operatività unita alla storicità di utilizzo delle clausole elastiche.

### **Relazioni industriali**

Come già accennato, Geasar e OO.SS hanno firmato in data 29/03/2022 un accordo per la stabilizzazione di 20 fte tra impiegati di scalo, operai di rampa e addetti alle Airport Operations. Tale accordo, oltre alle finalità già indicate di "Retention", ha consentito di evitare uno sfioramento della percentuale di utilizzo di contratti stagionali definita dal contratto collettivo del Trasporto Aereo, pari al 35% come media annua, altrimenti superata.

In Cortesa, per le attività di Retail e Parking cui si applica il CCNL Terziario Distribuzione e Servizi, è stato recepito, con sottoscrizione di un protocollo aggiuntivo aziendale, l'accordo territoriale del Terziario del Nord Sardegna siglato il 18 febbraio 2021 tra le OO.SS e Confcommercio, in applicazione del dettato dell'art.75 del CCNL Terziario Distribuzione e Servizi, per consentire il superamento del limite quantitativo del numero di assunzioni legato all'intensificazione stagionale delle attività e il limite della successione di contratti a termine.

Sempre nel corso del 2022 è stata definita l'ultrattività, per un ulteriore anno, dell'Accordo integrativo aziendale di secondo livello sul Sistema Premiante di tutto il Gruppo, basato sul modello ormai consolidato negli anni, depositato con la modalità telematica messa a disposizione nella sezione "Servizi" del sito internet istituzionale del Ministero del lavoro e delle politiche sociali all'indirizzo: [www.lavoro.gov.it](http://www.lavoro.gov.it).

### **Attività di formazione e addestramento**

Nel corso dell'esercizio 2022, eliminate le prescrizioni ed i limiti anti-contagio previsti in periodo pandemico per la formazione, il Gruppo ha erogato un totale di 32.708 ore di formazione, suddivise tra aula in presenza e virtuali "e-learning" attraverso il ricorso alle piattaforme aziendale di "E-front" ed esterne di Security e Sicurezza sul lavoro, e training on the job, fruite dal 54% di personale maschile e dal 46% di personale femminile.

Il piano di formazione annuale si è mosso come sempre lungo le direttrici della formazione obbligatoria per la sicurezza sul lavoro, security e attrezzature mezzi e lavoro, formazione iniziale e ricorrente per il

mantenimento delle competenze tecnico-specialistiche del personale operativo e formazione per il miglioramento di competenze linguistiche e trasversali.

Anche per l'anno 2022 il Gruppo ha fatto ricorso al Conto formazione di Fondimpresa per il recupero dei costi sostenuti per le attività erogate da società terze, avvalendosi esclusivamente di propri istruttori interni certificati per le attività formative specifiche dell'Handling.

### **Progetti con le scuole**

Prosegue con profitto anche la collaborazione con l'Università e gli istituti di Scuola superiore del territorio, con l'inserimento in stage e alternanza scuola-lavoro di un importante numero di ragazzi in particolare durante il periodo aprile-ottobre.

Il Gruppo Geasar offre ogni anno ai giovani studenti l'opportunità di inserirsi nel contesto lavorativo aeroportuale, dedicandoli ad iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza e informazione al passeggero o inserendoli in attività di staff, utilizzando lo stage o l'alternanza come strumento di reclutamento e selezione di nuove risorse da inserire nel proprio bacino di personale futuro sia per le attività stagionali che non.

## ***Assetto normativo in ambito aeroportuale e altri fatti di rilievo***

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

La Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 ha introdotto, a carico delle Società di gestione aeroportuali, l'onere di costituzione di un fondo annuale a sostegno delle operazioni per il servizio antincendio, pari a circa 30 milioni di Euro su base nazionale. Tuttavia, sino alla sottoscrizione del contratto di programma tra la Società e lo stesso ente concessionario, lo stesso non è risultato recuperabile per il mezzo delle tariffe aeroportuali. Avendo pertanto un forte interesse economico a impugnare tale provvedimento, congiuntamente ad altre Società di gestione, la società ha avviato apposite azioni legali, sia in sede amministrativa che tributaria, avverso tale richiesta.

La principale finalità dell'azione instaurata in sede giurisdizionale è stata quella di sollevare il vizio di legittimità costituzionale delle disposizioni del comma 3-bis, di cui all'articolo 4 del DL n. 185/2008, entrato in vigore il 29 gennaio 2009, che ha destinato le risorse del fondo a finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

Da circa 10 anni (dal 2009) sono in essere numerosi contenziosi sulla tematica. A copertura di un'eventuale soccombenza, per le annualità dal 1.1.2009 al 08.09.2015 (primo giorno di applicazione delle tariffe calcolate prevedendo la copertura tariffaria dell'onere), la società ha opportunamente stanziato in bilancio l'accantonamento del rischio complessivo verso l'Erario, in attesa della conclusione del ricorso intentato, classificato nella voce Fondo Accantonamento Rischi da Contenzioso.

Nonostante tutti i positivi risultati raggiunti sino ad oggi in sede processuale, tenendo conto del carattere politico che ha assunto il contenzioso in materia di Fondo Antincendio e, condividendo il parere dello studio legale che rappresenta la società nella vicenda, si ritiene che, data la complessa tematica del contenzioso, si potrà trovare apposito e definitivo componimento solo tramite un accordo con le Amministrazioni competenti.

Nell'esercizio 2018 alla luce di una sentenza passata in giudicato in relazione all'anno 2009, nonché una sentenza positiva in relazione all'anno 2014, su parere del Legale, la società ha liberato nel 2018 le somme accantonate per le annualità 2009 (376.818 Euro), e 2014 (391.142 Euro). Successivamente, in forza delle sentenze positive ottenute nel corso del 2019, su parere del Legale, la società ha liberato nello stesso anno le somme accantonate per le annualità 2010 (356.546 Euro), e 2011 (325.386 Euro), continuando a:

- mantenere cautelativamente vincolate a fondo rischi le annualità 2012, 2013 e quota parte 2015 ante regime tariffario, ancora mai formalmente richieste dalle amministrazioni e in relazioni alle quali si dovrà eventualmente affrontare un nuovo contenzioso, per un totale di 982.457 Euro.
- mantenere iscritte a debito tutte le somme del Fondo Antincendio maturate a partire dal 10 settembre 2015 ad oggi, oggetto di copertura tariffaria (oggi attualmente pari a 3.561.274,71).

Nel corso del 2022 non si segnalano aggiornamenti sulla tematica, salvo la circostanza che a partire dal 1° febbraio 2023 si può, maturati i termini di prescrizione decennale, considerare come definitivamente prescritta l'annualità 2011 del Fondo.

Nel corso del 2022 la Corte di Cassazione, ha definitivamente posto fine con tre apposite ordinanze (n. 8120/2021; n. 9354/2021 e n. 4682/2022), che per i crediti erariali in generale, ivi compresi i tributi, per i quali non sono previsti appositi e più brevi termini di prescrizione, vale il termine ordinario decennale di prescrizione ex art 2946 cc, non potendosi applicare la disciplina dell'estinzione per decorso quinquennale prevista dall'art. 2948 1° comma n. 4) cc. per "tutto ciò che (è dovuto) periodicamente ad anno o in termini più brevi".

Pertanto, si può considerare come definitivamente prescritta l'annualità 2011 mai richiesta dalle Amministrazioni ed avente per GEASAR un valore indicativo di 325 mila euro.

Sulla base di tali premesse, la società ha proceduto a rilasciare la somma di 325.386 mila Euro relativa ad una quota dell'accantonamento per il "Fondo Antincendio VVFF" e pertanto il fondo residuo alla data di chiusura del bilancio presenta un saldo di 657 mila euro .

Per la restante porzione di debito iscritto a bilancio e pari a 3.561.274 Euro , in forza delle dodici positive sentenze ad oggi conseguite e della riconosciuta efficacia esterna e pluriennale delle sentenze di merito passate in giudicato, si può valutare come altamente probabile un esito positivo di tutti i contenziosi, pendenti e futuri, in materia di Fondo Antincendio.

Pertanto, sulla base dell'attuale situazione processuale e delle positive sentenze intervenute tra cui la sentenza della Corte Costituzionale, della Corte di Cassazione a Sezioni Unite, della CTP Roma e della CTR Lazio si può attestare un rischio del tutto remoto di soccombenza nei contenziosi relativi al Fondo Antincendio.

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

##### **Contributi Regionali ex L.10/2010**

Si ricorda che la Società a fronte del rifiuto della Regione [dopo la nota decisione della Commissione Europea del 29 luglio 2016 (C-2016-4862) che aveva riconosciuto l'inesistenza di un aiuto di Stato nei contributi erogati ai sensi della Legge 10/2010] di provvedere spontaneamente al rimborso del contributo per l'anno 2013, aveva ottenuto dal Tribunale di Cagliari un decreto ingiuntivo di pagamento (n. 1765/17 del 10 ottobre 2017) per 3.795.929,54 Euro oltre interessi e spese.

La Regione Autonoma Sardegna aveva proposto opposizione contro il decreto ingiuntivo di pagamento con atto del 5 gennaio 2018 avanti il Tribunale Civile di Cagliari. La Società alla prima udienza dell'8 giugno 2018 ha chiesto la provvisoria esecuzione del decreto opposto. Il Giudice, con ordinanza dell'11 agosto 2018 ha autorizzato la provvisoria esecuzione.

È opportuno riferire le motivazioni del provvedimento. Il Giudice, facendo proprie "le condivisibili osservazioni difensive della società", ha ritenuto sussistere:

- la giurisdizione del Giudice Ordinario;
- la prova scritta del credito azionato

e inoltre ha affermato che le argomentazioni svolte nel merito dall'opponente RAS, valutate alla stregua del contenuto della decisione della Commissione Europea (2016/4862) del 29 luglio 2016, non sono risultate idonee a dimostrare che manchi la titolarità del credito in capo alla società.

La Regione Sardegna il 24 dicembre 2018 ha provveduto al pagamento della complessiva somma per capitale 3.644.092,36 (al netto della ritenuta d'acconto del 4%), interessi sino al 23 agosto 2018 e spese per un totale di 601.884,78 Euro. Gli interessi di mora maturati dal 24 agosto al 24 dicembre 2018 sono stati iscritti in bilancio nella Voce C) Proventi finanziari da terzi del Conto Economico per 100.636,85 Euro e totalmente liquidati a ottobre 2019.

In assenza di fase istruttoria (la Regione Sardegna ha chiesto la concessione dei termini ex art. 183 c.p.c. ma poi non ha formulato richieste), dopo una serie di rinvii il 14/3/2023 si è tenuta l'udienza per la precisazione delle conclusioni. Entrambe le parti si sono riportate alle domande formulate con gli atti introduttivi.

➤ **Retrocessione dei beni non più strumentali alle finalità istituzionali di ENAV.**

Con Decreto 3 aprile 2020 (pubblicato in G.U.R.I. il 30 novembre 2020), il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha disposto, con specifico riferimento all'aeroporto di Olbia, la retrocessione al demanio aeronautico dello Stato, per la successiva assegnazione al Gestore, dei "sistemi di aiuto visivo luminosi", nonché degli altri "beni" e "aree" finora appartenenti alla titolarità di -e gestiti da- ENAV S.p.A. individuati nella scheda n. 12, sezioni 1 e 2 dell'allegato A. Lo stesso Decreto ha altresì prescritto che l'attuazione di tale retrocessione dovrà avvenire in due fasi: (i) nella c.d. "FASE 1" il Gestore dovrà prendere in consegna i "beni" e le "aree" indicati nella scheda n. 8, sezione 2 entro 60 giorni dalla pubblicazione in G.U.R.I. e, quindi, entro il 29 gennaio 2021; (ii) nella più complessa "FASE 2" sarà invece effettuata la retrocessione dei "sistemi di aiuto visivi luminosi" indicati nella scheda n. 8, sezione 1, che avrebbe dovuto concludersi entro 18 mesi e, dunque, entro il 30 maggio 2022.

Con ricorso ritualmente incardinato dinanzi al TAR Sardegna (Sez. I – R.G. n. 93/2021), Geasar ha impugnato detto provvedimento, evidenziando diversi profili di illegittimità, tra cui l'assenza totale di contraddittorio a "monte" e la mancata previsione di garanzie in favore del Gestore circa le modalità di consegna dei beni retrocessi e le relative responsabilità.

In seguito alla proposizione del ricorso sono state avviate delle interlocuzioni istituzionali tra ENAC, ENAV e Geasar per verificare la possibilità di superare, in fase attuativa, le criticità illustrate nell'impugnativa. Le trattative per addivenire ad una condivisa consegna dei beni ed aree di cui alla FASE 1 si sono favorevolmente concluse, mentre resta ancora da definire la ben più complessa e rilevante retrocessione dei Sistemi AVL di cui alla FASE 2 (per la quale la società ha fatto espressa riserva di non acquiescenza).

Ciò detto, pur auspicandosi che le suddette interlocuzioni istituzionali possano consentire un componimento, in via stragiudiziale, delle problematiche evidenziate nel ricorso, va precisato che la retrocessione dei beni finora appartenenti ad ENAV disposta dal Decreto, una volta terminata, comporterà inevitabilmente per Geasar la necessità di gestirli e mantenerli a proprie cure e spese, determinando un

nuovo costo gestionale, che attualmente è stimato in circa 1 milione di Euro. Tuttavia lo stesso Decreto, agli artt. 2 e 3, prevede il recupero dei suddetti costi attraverso il sistema tariffario, alla pari degli altri oneri aeroportuali.

L'udienza di merito non risulta ad oggi fissata.

➤ **Riesame del provvedimento di limitazione del numero di handlers.**

Con ricorso ex art 117 c.p.a. proposto davanti al TAR Sardegna (Sez. I – R.G. n. 91/2021) Argos Vip Private Handling S.r.l. ha proposto ricorso ex art 117 c.p.a. davanti al TAR Sardegna (Sez. I – R.G. n. 91/2021), finalizzato alla declaratoria di illegittimità del silenzio-inadempimento serbato da ENAC in merito all'istanza di riesame del provvedimento di limitazione del numero di handlers presso lo scalo di Olbia, presentata dalla stessa Argos in seguito della riduzione del traffico aereo legata alla pandemia da SARS-COV-2.

Geasar si è prontamente costituita in giudizio, rappresentando che la riapertura dell'istruttoria sul procedimento di limitazione è stata già disposta autonomamente da Enac e si è conclusa con un provvedimento di conferma del 19 novembre 2020.

Alla c.c. del 7 aprile 2021, il Collegio ha dunque rinviato la trattazione del giudizio al 23 giugno p.v., al fine di consentire ad Argos la preannunciata proposizione di motivi aggiunti avverso il predetto provvedimento confermativo di Enac. A seguito dell'udienza del 23.06.2021, il Collegio, con ordinanza cautelare, ha respinto la richiesta di misura cautelare e ha disposto la conversione del rito ex art. 32 c.p.a. Tale ordinanza è stata riformata dal Consiglio di Stato che, con ordinanza del 05.11.2021, ha accolto l'appello cautelare ai soli fini della sollecita fissazione dell'udienza di merito dinanzi al Tar ai sensi dell'art. 55, co. 10, c.p.a., fissata per il 20 di aprile 2022.

E' stata eccepita in giudizio l'inammissibilità del ricorso per carenza di interesse poiché ad oggi risulta essere venuta meno la condicio sine qua non prevista dall'art. 4 del d.lgs. n. 18/1999 e dagli artt. 1 e 6 della Direttiva 96/67/CE per la liberalizzazione del mercato dell'handling, Lo scalo di Olbia, infatti, anche nell'anno 2021, ha registrato un numero di passeggeri inferiore alla soglia minima di due milioni di passeggeri (nel corso dei sei mesi antecedenti il 1 aprile o il 1 ottobre dell'anno precedente) con la conseguenza che Argos, anche in assenza del provvedimento di limitazione, non potrebbe operare liberamente.

A seguito dell'ordinanza del Consiglio di Stato, il Tar Sardegna ha fissato l'udienza pubblica del 20.4.2022, all'esito della quale la causa è stata trattenuta in decisione. Con sentenza n. 336/2022, pubblicata in data 23.5.2022, il Tar Sardegna, Sez. I, definitivamente pronunciando, ha dichiarato improcedibile, per sopravvenuta carenza di interesse, il ricorso principale e dichiarato inammissibile, per carenza di interesse, il ricorso per motivi aggiunti. Spese compensate. Non è stato proposto appello, sicché la sentenza è passata in giudicato.

Si segnala da ultimo che, su espressa richiesta di Enac (inviata analogamente alle altre società di gestione che si trovavano in una condizione analoga), la Società ha provveduto a consegnare ad Enac una nuova relazione tecnica, volta ad ottenere la conferma del provvedimento di limitazione in essere.

**Accertamento IVA su contributi marketing ricevuti da Regione Sardegna**

Relativamente ai rischi connessi al contenzioso tributario si segnala che con PVC notificato il 3 giugno 2014 il Nucleo di Polizia Tributaria della G.d.F. di Sassari ha segnalato l'omessa fatturazione ed assoggettamento ad IVA delle somme erogate alla Società dalla Regione Autonoma Sardegna (RAS) per i periodi d'imposta 2008, 2009, 2012 e 2013.

Recependo i rilievi contenuti nel suddetto PVC del 3 giugno 2014 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari ha notificato gli avvisi di accertamento richiedendo maggiore IVA per complessivi € 2.751.915,23, interessi per complessivi € 481.399,95 ed irrogando sanzioni per complessivi € 2.277.195,19.

Avverso tali atti la Società ha presentato distinti ricorsi, chiedendo l'annullamento integrale degli avvisi di accertamento e, comunque, la dichiarazione di non applicabilità delle sanzioni per condizioni di obiettiva incertezza normativa. La Sez. II della Commissione Tributaria Provinciale di Sassari, con sentenza n. 664/21 resa all'esito dell'udienza del 5 novembre 2019 e depositata il 26 ottobre 2021, ha accolto previa riunione tutti i ricorsi proposti dalla Società, escludendo la natura corrispettiva (e, dunque, l'assoggettabilità ad IVA) delle somme erogate dalla Regione Sardegna e dichiarando l'integrale illegittimità degli impugnati avvisi di accertamento.

Avverso la sentenza resa dalla C.T.P. di Sassari l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Sassari ha proposto appello notificato il 13 aprile 2022, chiedendo la riforma della pronuncia di primo grado e l'integrale conferma della pretesa erariale. La Società si è costituita con atto di controdeduzioni e appello incidentale depositato il 10 giugno 2022 chiedendo l'integrale conferma della sentenza di primo grado e, in subordine, il riesame dell'eccezione di tardività dell'accertamento notificato per l'anno 2008 e reiterando l'istanza – già rivolta al giudice di prime cure – di chiamata in causa della Regione Sardegna, quale destinataria dell'eventuale "rivalsa tardiva" esercitabile ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. n. 633/1972 con riferimento all'IVA che dovesse rendersi necessario versare per gli anni in contestazione.

Il giudizio è attualmente pendente dinanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado (già Commissione Tributaria Regionale) della Sardegna in attesa della fissazione di udienza.

Negli stessi termini si è pronunciata anche la Commissione Tributaria Provinciale di Cagliari, che ha accolto gli analoghi ricorsi proposti da So.G.Aer. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Cagliari), affermando la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla RAS alla società di gestione aeroportuale. Avverso tali sentenze l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello ed i giudizi sono pendenti dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Sardegna - Sezione di Cagliari.

E nello stesso senso anche la Commissione Tributaria Regionale della Sardegna - Sezione Staccata di Sassari si è pronunciata sull'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Alghero) per le annualità 2008-2010, riformando la negativa sentenza resa dal giudice di primo grado (che aveva confermato la debenza dell'IVA escludendo, tuttavia, l'applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di incertezza normativa), ha ritenuto che le somme erogate dalla RAS alla So.Ge.Al. S.p.A. costituissero finanziamenti a fondo perduto (e non già come corrispettivi per le obbligazioni assunte della società di gestione aeroportuale), con conseguente declaratoria di illegittimità della pretesa erariale.

Tuttavia, in pendenza del termine per la proposizione del ricorso in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate la controversia è stata definita dalla Società avvalendosi della definizione delle liti pendenti prevista dall'art. 6, D.L. n. 119/2018. In termini favorevoli alla Società si è pronunciata anche la C.T.P. di Sassari nell'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. per le annualità 2012-2013 ed il relativo giudizio è attualmente pendente dinanzi alla C.T.R. della Sardegna in seguito all'appello dell'Ufficio.

Stante la delicatezza delle questioni e delle tematiche sottese agli impugnati avvisi di accertamento e la non definitività delle sentenze di merito finora rese sul punto, i nostri consulenti ritengono che il rischio di soccombenza nell'eventuale giudizio di appello sia da ritenersi possibile, sussistendo tuttavia la possibilità di ottenere la dichiarazione di non applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di obiettiva incertezza normativa tempestivamente invocate nel ricorso e confermate nella richiamata sentenza di primo grado resa nei confronti di So.Ge.Al. S.p.A.

Relativamente all'imposta che si rendesse eventualmente dovuta, Geasar avrebbe comunque la possibilità di esercitare la rivalsa tardiva nei confronti della Regione Autonoma Sardegna ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. 633/1972 e quindi riaddebitare alla Regione Autonoma Sardegna l'imposta assolta in esecuzione dell'eventuale sentenza negativa.

#### ➤ **La normativa di emergenza sanitaria ed energetica e le ricadute sulle gestioni aeroportuali**

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da SARS-COV-2 si citano i principali provvedimenti che hanno avuto impatto sui numeri della società nel corso dell'anno 2022 :

- Legge di bilancio 2021: legge 30 dicembre 2020, n. 178 - Articolo 1, commi da 161 a 168: Agevolazione contributiva per l'occupazione in aree svantaggiate - Decontribuzione Sud. Al fine di contenere il perdurare degli effetti straordinari sull'occupazione, determinati dall'epidemia da COVID-19 in aree caratterizzate da gravi situazioni di disagio socio-economico, e di garantire la tutela dei livelli occupazionali, l'articolo 1, comma 161, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (di seguito, legge di bilancio 2021), ha previsto che l'esonero contributivo di cui all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, si applichi fino al 31 dicembre 2029. Nello specifico, la percentuale di contribuzione sgravabile è pari:
  - - al 30% fino al 31 dicembre 2025;
  - - al 20% per gli anni 2026 e 2027;
  - - al 10% per gli anni 2028 e 2029.

Le regioni che rientrano nel beneficio, in base al richiamo dell'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 104/2020, sono l'Abruzzo, la Basilicata, la Calabria, la Campania, il Molise, la Puglia, la Sardegna e la Sicilia. Nel corso del 2022 questo disposto normativo ha consentito alla Società di usufruire di sgravi contributivi per un totale di 395.123 Euro nel rispetto del plafond massimo per impresa unica approvato dalla Commissione Europea per il periodo. Per la Società il plafond disponibile è stato quello residuale rispetto all'utilizzo da parte della società collegata Sogeaal

S.p.A. L'utilizzo di tale sgravio contributivo proseguirà anche nel corso del 2023 con le stesse modalità di ripartizione fra le imprese del gruppo.

- Legge di bilancio 2021 (comma 715) ha previsto l'istituzione di un Fondo destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. La compensazione concerne i minori ricavi e i maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza da SARS-COV-2 registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021.

In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 307 il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra. Tale intervento è volto a ristorare le perdite subite dai gestori e dai prestatori dei servizi aeroportuali per il periodo 1 marzo 2020 – 30 giugno 2020.

La società, come previsto dalla normativa, ha presentato apposita istanza di accesso al fondo di compensazione entro il termine previsto del 27 gennaio 2022 e incassato il ristoro in 2 tranches a marzo e maggio per un totale di 7,066 milioni di Euro.

- **Credito d'imposta energia**

Al fine di contenere l'aumento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale e di contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina, il Governo ha previsto il riconoscimento di un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il secondo trimestre fino al 31 dicembre 2022, a favore delle imprese energivore e non energivore.

Di seguito le principali disposizioni agevolative emanate nell'arco del 2022 che hanno avuto impatto economico e patrimoniale sui conti della società:

- il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 (c.d. "decreto Sostegni-ter")
- il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17 (c.d. "decreto Energia")
- il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 (c.d. "decreto Ucraina")
- il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, (c.d. "decreto Aiuti")
- il decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115, (c.d. "decreto Aiuti-bis")
- il decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144, (c.d. "decreto Aiutiter")
- il decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, (c.d. "decreto Aiuti-quater")

Alle imprese nello specifico, viene riconosciuto:

- un credito d'imposta del 15 per cento per il II° trimestre sui consumi effettivamente rilevati
- un credito d'imposta del 15 per cento per il III° trimestre sui consumi effettivamente rilevati
- un credito d'imposta del 30 per cento per il IV° trimestre (ottobre e novembre) sui consumi effettivamente rilevati
- un credito d'imposta del 30 per cento per dicembre sui consumi effettivamente rilevati

La società, come previsto dalla norma, ha ricevuto dal distributore le certificazioni relative ai periodi agevolabili e ha provveduto a ricalcolare il credito spettante sulla base dei consumi effettivi fatturati dal distributore.

L'agevolazione concessa, per l'importo di **326.031,79 Euro**, è stata portata in compensazione sulle maggiori imposte dovute nei periodi relativi a ottobre, novembre e dicembre 2022 e da ultimo per il residuo ancora da utilizzare a marzo 2023.

- **Credito d'imposta beni strumentali nuovi**

Al fine di supportare e incentivare le imprese che investono in beni strumentali nuovi, materiali e immateriali, la legge di Bilancio 2020 ha istituito il credito d'imposta per gli investimenti in altri beni strumentali materiali ordinari e tecnologici.

La disposizione agevolativa è stata successivamente prorogata fino al 31/12/2022 dalla legge di bilancio 2021 modificandone le aliquote agevolative.

Il credito è riconosciuto per gli acquisti di beni strumentali nuovi effettuati nel periodo 01.01.2022-31.12.2022 nella misura del:

- Altri beni strumentali materiali (ex superammortamento): 6% nel limite massimo dei costi ammissibili pari a 2 milioni di euro.
- Altri beni strumentali immateriali : 6% nel limite massimo dei costi ammissibili pari a 1 milione di euro.

L'importo riconosciuto per l'anno 2022 è pari a **33.398,31 Euro**.

L'agevolazione è utilizzabile esclusivamente in compensazione, in 3 quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno di entrata in funzione dei beni (beni strumentali ordinari).

Nel corso del 2022 i disposti normativi di cui sopra hanno, in alcuni casi, prodotto un risparmio di costi derivante da sgravi contributivi sugli oneri sociali per i propri dipendenti (es. decontribuzione sud), un credito di imposta, ovvero, in altri casi ancora, un contributo di cui la società ha beneficiato, il quale è stato pertanto computato a ricavo nei numeri 2022. Per una trattazione di dettaglio di tali poste si rimanda alla tabella inserita in nota integrativa ai sensi dell'art. 1, commi 125-129 della L. 124 del 04/08/2017.

### **Evoluzione prevedibile della gestione**

Il 2022 ha visto finalmente ridursi l'intensità dell'emergenza sanitaria, fino alla totale remissione delle misure di restrizione agli spostamenti in tutti i paesi del vecchio continente e nella quasi totalità dei paesi a livello globale. Di contro, dal febbraio 2022, il conflitto russo-ucraino, tutt'ora nel vivo, rappresenta un

elemento di grande incertezza, soprattutto per le ripercussioni sul costo dell'energia (alla data di redazione della presente in stato di apparente ridimensionamento) e sull'inflazione per gli effetti indiretti del costo di approvvigionamento delle materie prime di provenienza dalle zone limitrofe al teatro del conflitto, oltreché per l'impatto sui voli di aviazione generale da correlare ai clienti di Paesi del blocco ex sovietico ovvero al traffico che origina direttamente dagli stessi. Nel corso del 2022 l'impatto negativo sul volume dei ricavi della società controllata Eccelsa è stato pari a circa 2 milioni di Euro, e non si intravedono segnali di recupero di questo mercato almeno per tutto il 2023.

Premesso quanto sopra, archiviato un anno di recupero della piena operatività dell'aeroporto, il 2023 pare iniziato in linea con le attese di continuo sviluppo e crescita delineate nei piani operativi aziendali.

La società esprime tuttavia un elevato grado di flessibilità finanziaria e dispone di riserve di liquidità per far fronte a eventi impreveduti e a significative contrazioni dello scenario.

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

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

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

#### **➤ Rischi strategici**

Nel corso del 2022 la società ha costantemente e scrupolosamente valutato e mitigato gli impatti della crisi socio - politica in corso. Questo lavoro ha condotto, nonostante l'incremento generalizzato dei costi delle risorse, in primis l'approvvigionamento di energia, ad un ritorno della marginalità percentuale della società a quello pre - pandemico.

Tuttavia, anche nel periodo futuro la situazione patrimoniale ed economico-finanziaria potrebbe essere influenzata da una serie di fattori di rischio, non ultimo il persistere del forte rincaro dei prezzi delle fonti energetiche. Per tali motivi, al fine di rilevare e valutare i propri rischi, Geasar ha sviluppato un piano economico-finanziario di gestione e di contenimento dei costi correnti e di infrastruttura, atto a valutare in modo anticipato gli effetti negativi e a organizzare un sistema di presidi a tutela del business aziendale, contro i rischi connessi tra i quali: strategia, inflazione, cambiamento radicale nello stile di consumo dei clienti, calo dei consumi. È ad esempio attualmente in essere un contingentamento dei consumi energetici attraverso una politica di austerità, già attiva dal mese di marzo 2022, con la riduzione della temperatura del riscaldamento e raffrescamento degli spazi e con una ridottissima illuminazione degli stessi.

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

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

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

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

➤ **Rischio di immagine e reputazionale**

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

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

## **Rischi operativi**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Rischi finanziari

➤ **Rischio di credito**

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti. La maggior parte dei clienti ha dimostrato una certa solidità finanziaria e capacità di onorare gli impegni assunti e il monitoraggio costante delle posizioni di credito consente di far ricorso ad azioni tempestive a tutela degli stessi. Si segnala inoltre che la Società ricorre a pagamenti anticipati per i vettori occasionali e alla richiesta di garanzie fideiussorie per le altre attività aviation e non aviation. Oltre a ciò, la Società, ritiene di essere adeguatamente coperta, dal rischio di credito, grazie anche allo stanziamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base di stime di relativa non recuperabilità.

➤ **Rischio di liquidità**

Il rischio di liquidità è legato alla possibilità che la Società si trovi in situazione di difficoltà nel far fronte alle obbligazioni finanziarie che derivano da impegni contrattuali e, più in generale dalle proprie passività finanziarie. Il rischio di liquidità è ritenuto remoto al 31 dicembre 2022 in quanto la politica di gestione della tesoreria è finalizzata a mantenere un livello di cassa adeguato e ad abbinare, per scadenze temporali, entrate e uscite finanziarie. Le linee di credito disponibili e la liquidità generate sino ad oggi dalla gestione operativa permettono di soddisfare i fabbisogni finanziari della Società sia in termini di investimento programmati che alla gestione del capitale circolante.

➤ **Rischio di cambio**

Si segnala che la Geasar non è soggetta ai rischi di cambio in quanto opera sostanzialmente nel mercato euro.

➤ **Rischio di tasso di interesse**

Il rischio di tasso di interesse cui è esposta la società è originato dai debiti finanziari a breve a lungo termine. I debiti finanziari alla data di chiusura del bilancio riguardano i) i Fondi di Sviluppo e Coesione,

assimilabili a finanziamenti a fondo perduto, pertanto non soggetti a restituzione; ii) 2 distinti finanziamenti sottoscritti con Banco di Sardegna e Banca Medio Credito centrale per un totale di 16.500.000 Euro per la realizzazione del piano infrastrutturale in programma.

La Società, non ha in essere strumenti di copertura contro il rischio di variazione dei tassi di interesse. Infatti pur considerato l'andamento crescente dei tassi registratosi negli ultimi mesi, una azione di mitigazione di tale congiuntura negativa è rappresentato dal fatto che la liquidità corrente è attualmente remunerata ad un tasso creditore che consente di mitigare gli interessi passivi sui mutui in essere. In tal senso la società ha anche definito un piano di vincolo delle somme disponibili con vincoli temporali modulati sulla base della pianificazione di incassi e pagamenti, che consentirà di ulteriormente mitigare l'impatto negativo, che si ritiene tuttavia temporaneo e non tale da suggerire una rimodulazione del tasso di interesse da variabile a fisso.

### **Rischi legali e di compliance**

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

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

Dopo attenta analisi e visite ispettive presso lo scalo, con provvedimento del 24 settembre 2018, il Direttore Generale di ENAC ha formalizzato la limitazione per i suddetti servizi, valutate le risultanze dell'istruttoria condotta dalla quale risulta evidente che lo scalo di Olbia è caratterizzato da una limitata capacità. L'accesso ai suddetti servizi, limitabili secondo normativa, sarà pertanto circoscritto a due operatori e due utenti in autoproduzione per l'aviazione commerciale, e due operatori per l'aviazione generale. Tale limitazione è fissata per un periodo di 7 anni, prima dello scadere dei quali la Direzione Aeroportuale Sardegna di ENAC, in accordo con la Società di gestione, verificherà il permanere o meno delle criticità che hanno dato luogo al provvedimento. Le procedure di gara per la selezione degli operatori saranno predisposte da ENAC considerato che la società si trova in una posizione di concorrenza con i potenziali aggiudicatari della gara.

All'esito di tale provvedimento, l'ENAC ha altresì chiarito che con riferimento ai due operatori che dovranno operare sui mercati di aviazione commerciale e generale ed alla relativa gara che verrà celebrata, Geasar e la sua controllata Eccelsa godranno della riserva espressamente prevista dall'art. 11 della Direttiva 96/67/CE, sicché alle stesse spetta di diritto uno dei due posti disponibili, senza necessità di partecipare alla suddetta gara.

Per quanto attiene la aviazione generale, inoltre, valutata l'assoluta mancanza di spazi nell'attuale terminal di aviazione generale (anche in ragione della specifica conformazione dello stesso) e valutata altresì l'elevata qualità dei servizi ivi resi, la limitazione è stata ancorata all'impegno del gestore alla realizzazione di un nuovo terminal di aviazione generale, atto ad ospitare le attività del nuovo operatore. Il progetto del

nuovo terminal e della prospiciente porzione di piazzale da un lato e di una viabilità integrata con il territorio dall'altra, è stato approvato da Enac e realizzato nel corso del 2020.

Le strutture di ENAC dovranno procedere, come anticipato nella sezione dedicata agli aggiornamenti normativi, alla predisposizione del bando di gara. Pertanto è ragionevole prevedere che a seguito delle procedure di aggiudicazione, la società opererà in concorrenza con terzi prestatori e subirà una riduzione del proprio volume d'affari correlata alla porzione di traffico che verrà servita dagli stessi. Tale presumibile riduzione di fatturato è stata prevista nei piani industriali redatti dalla società e portata alla attenzione degli Amministratori.

➤ ***Rischi relativi al regime concessorio***

La Società ha in concessione la gestione dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda e provvede alla fornitura dei vari servizi aeroportuali alle compagnie aeree e ad altri soggetti privati, nonché degli altri servizi non aviation (es. food & beverage) all'interno della struttura, tramite Società controllate. Alla stessa è demandata la gestione e manutenzione delle infrastrutture in concessione per 40 anni a partire dal 2004, inclusi i progetti di investimento relativi all'ampliamento aeroportuale. Il rapporto concessorio è stato istituito disciplinato dalla convezione del 27 ottobre 2004 tra Geasar e ENAC. Il termine della concessione è stato inizialmente fissato in 40 anni e cioè fino al 2044. L'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Olbia è prorogata a dicembre 2046.

Sulla base di quanto previsto dalla concessione, Geasar ha l'obbligo di mettere in atto gli interventi e gli investimenti necessari per mantenere e sviluppare le aree in concessione, nell'ambito degli accordi di programma definiti, garantendo l'efficienza degli impianti e la fornitura dei servizi aeroportuali secondo regolamenti operativi. Inoltre, al termine della concessione Geasar dovrà riconsegnare i beni in originario stato d'uso, mentre dovrà rilasciare allo Stato eventuali beni immobili, impianti fissi e altre opere comunque realizzate sul suolo demaniale dell'aeroporto. La Società, con il supporto di una relazione redatta da un esperto esterno, verifica l'adeguatezza dello stato di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto, confermando con tale valutazione l'assenza di passività in merito a possibili obbligazioni circa il ripristino di condizioni idonee alla restituzione dei beni in concessione.

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

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

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

Le tariffe relative all'utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali, e gli oneri per la sicurezza rappresentano un costo operativo significativo per i vettori.

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

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

È opportuno tuttavia precisare che, lo strumento del contratto di programma garantisce alla Società Geasar, per il tramite della annuale revisione tariffaria, il ristoro da tutti i sopravvenuti oneri legati a variazione normativa, specie per quanto attiene il sensibile tema della security.

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

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

#### **Attività di direzione e coordinamento**

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che la Società è stata sottoposta sino al 25 Febbraio 2021 alla direzione e coordinamento della Società Alisarda SpA che provvederà per l'anno 2020 alla redazione del Bilancio Consolidato.

#### **Informativa sulle parti correlate**

Ai sensi dell'articolo 2428, terzo comma, n. 2, si precisa che le società con le quali sono stati intrattenuti rapporti e rientranti nella casistica, sono le medesime indicate nella nota integrativa come parti correlate:

- F2i Ligantia S.p.A. – controllante;
- So.ge.a.al S.p.A. – impresa soggetta al controllo della controllante
- Cortesa S.r.l. – controllata al 100%
- Eccelsa aviation S.r.l. – controllata al 100%
- Alisarda Real Estate S.r.l. – controllata al 100%

Con riferimento alla natura dei rapporti intrattenuti e agli effetti che essi hanno avuto sul bilancio, si rimanda quindi a quanto esposto, con riferimento alle parti correlate nella nota integrativa.

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

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

- i rapporti con la Società controllante sono esclusivamente di natura fiscale, così come indicato in Nota Integrativa;
- i rapporti con le Società controllate Cortesa S.r.l., Alisarda Real Estate S.r.l. ed Eccelsa Aviation S.r.l. sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;
- i rapporti con le Società soggetta al controllo della controllante controllate - So.ge.a.al S.p.A. – sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;
- non esistono azioni proprie o della controllante nel portafoglio della Società;
- non esistono sedi secondarie della Società;
- la Società non ha effettuato operazioni in strumenti finanziari;
- la Società non è significativamente esposta a rischi prezzo, credito, alla liquidità, a rischio di variazione dei flussi finanziari. Per maggiori dettagli connessi ai rischi suddetti si rimanda al commento sull'analisi della situazione finanziaria.

### **Approvazione del Bilancio**

Signori Azionisti, Vi invito ad approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2022 con un utile pari a **26.843.586 Euro**, deliberandone la distribuzione dei dividendi ai soci per 26.400.000 Euro e riportando a nuovo una quota pari a 443.586 Euro.

La presente relazione al Bilancio, corredata dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e anche il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

**Geasar SpA**  
Il Presidente  
Roberto Barbieri

Firmato digitalmente da  
**ROBERTO BARBIERI**  
C = IT

# Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda  
 Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.  
 Direzione e coordinamento di F2i Ligantia S.p.A.

## Bilancio al 31 Dicembre 2022

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31-dic-22	31-dic-21
<b>B)</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI:</b>		
<b>I</b>	<b>Immobilizzazioni Immateriali:</b>		
2)	costi di sviluppo		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	173.254	660.117
4)	concessioni, licenze, marchi e diritti simili	350	525
5)	avviamento		
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	17.896	
7)	altre		12.333
	<b>Totale Immobilizzazioni Immateriali</b>	<b>191.500</b>	<b>672.974</b>
<b>II</b>	<b>Immobilizzazioni Materiali:</b>		
1)	terreni e fabbricati	4.477.738	4.581.264
2)	impianti e macchinario	78.686	100.194
3)	attrezzature industriali e commerciali	2.056.916	2.146.998
4)	altri beni	317.347	571.029
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	9.086	
	<b>Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione</b>	<b>6.939.772</b>	<b>7.399.485</b>
6)	piazzali e strade	15.113.488	16.057.538
7)	fabbricati	10.728.657	13.847.223
8)	impianti	1.997.863	1.311.788
9)	immobilizzazioni in corso e acconti	1.073.320	2.845.162
	<b>Totale beni gratuitamente devolvibili</b>	<b>28.913.328</b>	<b>34.061.711</b>
	<b>Totale Immobilizzazioni Materiali</b>	<b>35.853.101</b>	<b>41.461.196</b>
<b>III</b>	<b>Immobilizzazioni Finanziarie:</b>		
		<i>Esigibili entro l'esercizio successivo</i>	
		<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	15.911.337	15.911.337
d - bis)	altre imprese	13.150	13.150
2)	crediti:		
d - bis)	verso altri	6.297	6.297
	<b>Totale Immobilizzazioni Finanziarie</b>	<b>17.522.289</b>	<b>18.953.433</b>
	<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>53.566.890</b>	<b>61.087.603</b>

**segue Stato Patrimoniale Attivo**

<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
<i>I Rimanenze:</i>				
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo		59.653	57.409
	<b>Totale</b>		<b>59.653</b>	<b>57.409</b>
<i>II Crediti:</i>				
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
		<i>31/12/2022</i>	<i>31/12/2021</i>	
1)	verso clienti		12.052.363	10.588.808
2)	verso impresa controllate		7.169.829	2.501.199
4)	verso controllanti			
5)	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		4.880	
5 bis)	verso erario per crediti tributari		409.253	115.001
5 ter)	verso erario per imposte anticipate	606.229	696.856	995.637
5 quater)	verso altri		4.739.487	314.937
	<b>Totale</b>	<b>606.229</b>	<b>696.856</b>	<b>25.371.450</b>
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>				
1)	depositi bancari e postali		55.285.788	45.028.766
2)	assegni			
3)	danaro e valori in cassa		18.648	25.890
	<b>Totale</b>		<b>55.304.436</b>	<b>45.054.656</b>
<b>Totale attivo circolante</b>			<b>80.735.539</b>	<b>59.726.968</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI:</b>				
	ratei e risconti attivi		52.627	70.832
<b>Totale ratei e risconti</b>			<b>52.627</b>	<b>70.832</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>			<b>134.355.056</b>	<b>120.885.403</b>

**STATO PATRIMONIALE - PASSIVO**

<b>A) PATRIMONIO NETTO:</b>				
I	Capitale sociale		12.912.000	12.912.000
II	Riserva soprapprezzo azioni			
III	Riserva di rivalutazione L. 342/2000		1.031.374	1.031.374
IV	Riserva legale		2.582.400	2.582.400
V	Riserve statutarie			
VI	Riserve per azioni proprie			
VII	Altre riserve:			
-	Riserva straordinaria		42.492.578	44.188.321
-	Riserva amm.ti anticipati		1.864.023	1.864.023
-	Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le			
-	Riserva per ammortamenti anticipati			
-	Riserva per contributi in conto capitale		687.233	687.233
-	Riserva da differenza di traduzione bilanci in valuta			
-	Altre riserve			
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo		644.702	644.702
IX	Utile (perdita) dell'esercizio		26.843.586	8.304.257
<b>Totale patrimonio netto</b>			<b>89.057.897</b>	<b>72.214.311</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI:</b>				
2)	fondo per imposte differite			
4)	Altri		963.561	1.627.924
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>			<b>963.561</b>	<b>1.627.924</b>

*segue Stato Patrimoniale Passivo*

<b>C)</b>	<b>TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>			792.683	890.641
<b>D)</b>	<b>DEBITI:</b>				
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2022</u>	<u>31/12/2021</u>		
4)	debiti verso banche	11.610.297	14.003.247	13.577.245	16.045.022
5)	debiti verso altri finanziatori			1.462.411	812.425
6)	acconti			802.051	559.658
7)	debiti verso fornitori			6.158.499	6.974.789
9)	debiti verso imprese controllate			605.056	177.086
11)	debiti verso controllanti			3.782.219	0
11 - bis)	debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti				
12)	debiti tributari			750.201	3.046.211
13)	debiti v/ istituti previd. e secur.sociale			491.678	314.258
14)	altri debiti			15.308.984	17.744.841
	<b>Totale debiti</b>	<b>11.610.297</b>	<b>14.003.247</b>	<b>42.938.343</b>	<b>45.674.291</b>
<b>E)</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>				
	ratei e risconti passivi			602.571	478.237
	aggio sui prestiti				
	<b>Totale ratei e risconti</b>			<b>602.571</b>	<b>478.237</b>
	<b>TOTALE PASSIVO</b>			<b>134.355.056</b>	<b>120.885.403</b>

**CONTO ECONOMICO**

31-dic-22

31-dic-21

<b>A)</b>	<b>(+) VALORE DELLA PRODUZIONE:</b>		
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	53.477.575	34.622.837
b)	da controllanti		
c)	da controllate	7.932.300	6.459.979
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
5)	altri ricavi e proventi:		
a)	altri ricavi e proventi da terzi	783.018	1.162.637
b)	da controllate	930.126	873.924
c)	da controllanti		
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	14.000	15.565
e)	<i>contributi in conto esercizio</i>	7.439.303	36.879
	<b>Totale</b>	<b>70.576.322</b>	<b>43.171.820</b>
<b>B)</b>	<b>(-) COSTI DELLA PRODUZIONE:</b>		
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-518.542	-406.265
b)	da controllanti		
	da imprese del gruppo	-1	
7)	per servizi		
a)	da terzi	-14.398.674	-10.426.810
b)	da controllanti	-45.000	-37.942
c)	da controllate	-1.083.164	-697.197
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-2.222.872	-1.447.936
b)	da imprese controllate	-82.180	-74.664
c)	da società sottoposte al controllo delle controllanti		
9)	per il personale:		
a)	<i>salari e stipendi</i>	-12.181.631	-10.584.192
b)	<i>oneri sociali</i>	-3.087.589	-2.231.295
c)	<i>trattamento di fine rapporto</i>	-773.409	-660.996
e)	<i>altri costi:</i>		
	<i>e.1) da terzi</i>	-241.559	-238.215
	<i>e.3) da controllate</i>		
	<i>e.4) da imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>		
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	<i>ammortamento delle immobilizz. immateriali</i>	-424.792	-589.381
b)	<i>ammortamento delle immobilizzazioni materiali</i>	-2.436.277	-2.819.203
d)	<i>svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide</i>		
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.243	-1.316
12)	accantonamenti per rischi		
13)	altri accantonamenti	-19.177	
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-719.221	-743.085
b)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
c)	da controllate	-12.982	-6.161
	<b>Totale</b>	<b>-38.244.826</b>	<b>-30.964.659</b>
<b>(A - B)</b>	<b>DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>32.331.495</b>	<b>12.207.161</b>

<i>segue Conto Economico</i>		<i>31-dic-22</i>	<i>31-dic-21</i>
<b>C)</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI:</b>		
15)	<i>(+) proventi da partecipazioni:</i>		
a)	in imprese controllate	1.796.063	
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:		
b)	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	154.689	360
c)	da titoli iscritti nell' attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
-	verso terzi	8	1.991
-	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-265.920	-248.256
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Utili su cambi		
	Perdite su cambi	-22	-239
	<b>Totale</b>	<b>1.684.819</b>	<b>-246.143</b>
<b>D)</b>	<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
	<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>34.016.314</b>	<b>11.961.018</b>
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti	-1.402.256	-3.198.668
b)	imposte esercizi precedenti	-642	
c)	anticipate	-99.321	-463.864
d)	differite		5.771
e)	proventi da adesione al regime di consolidato fiscale	-5.670.508	
	<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>-7.172.727</b>	<b>-3.656.761</b>
<b>23)</b>	<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>26.843.586</b>	<b>8.304.257</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)

<i>RENDICONTO FINANZIARIO</i>	<i>31-dic-22</i>	<i>31-dic-21</i>
<b>A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>26.843.586</b>	<b>8.304.257</b>
Imposte sul reddito	7.172.727	3.656.761
Interessi passivi/(interessi attivi)	111.223	245.961
(Dividendi)	(1.796.063)	
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>32.331.474</b>	<b>12.206.979</b>
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	904.390	793.213
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.861.069	3.408.584
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>36.096.932</b>	<b>16.408.776</b>
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	(2.243)	1.316
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	(6.137.066)	(652.323)
Decremento/(incremento) dei crediti vs controllanti		
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(145.928)	(3.686.342)
Incremento/(decremento) dei debiti verso controllanti	3.782.219	
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	18.205	(9.792)
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	124.334	46.580
Altre variazioni del capitale circolante netto	(13.073.961)	4.602.510
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>20.662.492</b>	<b>16.710.725</b>
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(111.223)	(251.732)
(Imposte sul reddito pagate)	(2.622.709)	
Dividendi incassati	1.796.063	
(Utilizzo dei fondi)	(1.666.711)	(725.039)
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>18.057.912</b>	<b>15.733.955</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(4.676.619)	(5.515.607)
Disinvestimenti	7.848.438	598.055
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(115.632)	(309.062)
Disinvestimenti	172.314	
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti	1.431.144	2.565.200
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>	<b>4.659.644</b>	<b>(2.661.413)</b>

<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti verso banche e altri finanziatori	(74.828)	
Accensione finanziamenti		16.500.000
(Rimborso finanziamenti)	(2.392.950)	(454.978)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)	(1.695.743)	
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi (e acconti su dividendi) pagati)	(8.304.257)	
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>	<b>(12.467.778)</b>	<b>16.045.022</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>10.249.780</b>	<b>29.117.564</b>
<b>Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio</b>	<b>45.054.656</b>	<b>15.937.091</b>
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	45.028.766	15.905.054
denaro e valori in cassa	25.890	32.038
<b>Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio</b>	<b>55.304.436</b>	<b>45.054.656</b>
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	55.285.788	45.028.766
denaro e valori in cassa	18.648	25.890

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, in aumento di 2.323.958 rispetto all'esercizio precedente, è generato dalla gestione reddituale caratteristica, comprensivo dell'incasso del fondo di compensazione ristori per COVID per circa 7 milioni di euro, inoltre, influisce positivamente la variazione del capitale circolante netto per maggiori crediti verso clienti, e contestualmente assorbe il pagamento delle imposte del 2022. Sebbene le imposte pagate nel corso del 2022 abbiano beneficiato del credito d'imposta dell'Energia, quale contributo straordinario, emanato per contrastare l'aumento delle bollette di luce e gas in capo alle imprese, a seguito della crisi internazionale.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in aumento di 7.321.057, l'aumento è derivante da un triplice effetto, nuovi investimenti nell'anno per circa 4,7 milioni, controbilanciati da nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici concessi dalla Regione Sardegna, e per utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri (cosiddetto "fondo tariffe"). Al netto delle movimentazioni di compensazione con questi ultimi due fenomeni, il costo netto dei nuovi investimenti ammonta a circa 3 milioni. Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti beneficia per circa 1,4 milioni dell'incasso del finanziamento da parte della Regione Sardegna per i lavori legati al prolungamento della pista di volo. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 12.467.778 risente per:

- 2,4 milioni del rimborso delle rate del finanziamento di 16,5 milioni, acceso nel 2021, come da piano di ammortamento;
- 8,3 milioni della distribuzione dei dividendi dell'esercizio precedente;
- 1,7 milioni della liberazione di una quota della riserva straordinaria per la distribuzione a favore dei soci, per , come da delibera assembleare;
- 650 mila euro per incasso di un contributo deliberato ma non erogato per gli impianti del BHS ed EDS radiogeno, tale contributo deliberato dalla RAS è stato iscritto a credito per l'intero importo ed a debito per la quota restante.

A causa dell'effetto combinato delle sopra citate componenti, nel 2022 la società ha generato cassa netta nonostante gli investimenti, e contestualmente ha assorbito l'effetto per il rimborso del finanziamento e per la distribuzione dei dividendi e della riserva.

La variazione positiva di cassa è pari a 10.249.779.

# Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda  
Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.

Direzione e coordinamento di F2i Ligantia S.p.A.

## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2022

### NOTA INTEGRATIVA

#### FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile, interpretata ed integrata dai principi e criteri contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) ed infine, ove mancanti e in quanto non in contrasto con le norme e i principi contabili italiani, da quelli emanati dall'International Accounting Standard Board (I.A.S.B.)

Il bilancio d'esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e Rendiconto Finanziario (preparati in conformità agli schemi rispettivamente di cui agli artt. 2424, 2424 bis c.c., e di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) e dalla presente nota integrativa.

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

Infine, a completamento dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico è stato predisposto il Rendiconto Finanziario, che espone le variazioni delle disponibilità liquide intervenute nel corso dell'esercizio.

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

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

Si ricorda che, a parziale compensazione delle perdite subite nel 2020, l'approvazione di una misura di sostegno a favore degli aeroporti, inserita all'interno della Legge di Bilancio 2021, prevede il ristoro del margine perso nei mesi di limitazioni del traffico, più precisamente nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 gennaio 2021. La misura, a seguito dell'approvazione della Commissione Europea, è entrata nella fase operativa per il periodo marzo – giugno 2020 e la Società ha presentato nel mese di Gennaio 2022 richiesta di compensazione per il danno subito da Covid-19 nello stesso periodo. A marzo 2022 è stato deliberato ed erogato il contributo del Decreto Ristori per euro 7.066.165, il quale è stato integralmente incassato in due tranches rispettivamente a marzo 2022 per euro 3.533.082 e a maggio 2022 per euro 3.533.082.

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che a far data dal 26 Febbraio 2021 la società, a seguito del trasferimento delle quote da Alisarda Spa a F2i Smeralda S.p.A., è sottoposta alla direzione e coordinamento della Holding F2i Ligantia S.p.A. che ne detiene il 100% delle quote.

## CONTINUITA' AZIENDALE

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuità aziendale, tenuto altresì conto dello stato di crisi legato al contesto internazionale ed europeo per il protrarsi del conflitto bellico in Ucraina.

Il bilancio in chiusura valuta che è preservato, nella redazione dello stesso, il presupposto della continuità aziendale, in quanto l'impresa viene considerata in grado di continuare a svolgere la propria attività in un prevedibile futuro, seppur scontando un certo livello di incertezza riconducibile al conflitto sopra citato.

Si ritiene pertanto che la società sarà in grado di far fronte alle proprie obbligazioni ed agli impegni nel corso dei successivi 12 mesi, avendo messo in atto tutte le necessarie operazioni per accompagnare lo sviluppo del trend di crescita confermato nel 2022.

Durante l'esercizio 2022 la gestione societaria ha evidenziato un risultato positivo pari ad Euro 26.843.586, in forte ripresa rispetto al risultato conseguito nel 2021, pari a Euro 8.304.257.

Dal punto di vista economico, la prima parte dell'esercizio ha contribuito in misura significativa al conseguimento del risultato finale, grazie alla ripartenza del traffico passeggeri nel trimestre precedente l'usuale picco delle operazioni. Gli investimenti originariamente previsti a piano sono stati riprogrammati in ottica prudenziale, preservando soltanto quelli mandatori e quelli maggiormente strategici per il percorso di crescita della Società.

Dal punto di vista finanziario, la società gode di una buona posizione finanziaria, per un ammontare al 31 dicembre pari ad Euro 41.727 migliaia circa.

## ALTRE INFORMAZIONI

Ricorrendo i presupposti di cui all'art. 5.3 dell'OIC 17, la società si è avvalsa della facoltà di predisporre il Bilancio Consolidato, secondo i principi ITA GAAP. L'appartenenza al Gruppo F2i Ligantia Spa, ha consentito la autonoma predisposizione del bilancio consolidato, il cui perimetro di consolidamento include Geasar Spa, quale Capogruppo e le società controllate Cortesa Srl, Eccelsa Aviation Srl ed Alisarda Real Estate srl. Il Bilancio è pubblicato nei modi e nei tempi previsti dalla normativa vigente.

## RIENTRO EMERGENZA COVID-19 e CONFLITTO RUSSO-UCRAINO

Nel corso del 2022 sono state progressivamente allentate e sollevate le misure di restrizione agli spostamenti tra Paesi adottate nel precedente biennio per contrastare la diffusione del virus Covid-19. Permangono sacche di emergenza in Cina ed un limitato numero di paesi ancora alle prese con le ultime varianti. La situazione nel complesso ha visto il progredire della ripresa del traffico su scala mondiale, con alcune realtà prettamente regionali che hanno addirittura superato i valori pre-pandemia. Lo scalo di Olbia rientra tra quella minoranza del 27% delle strutture aeroportuali ad aver centrato tale importante risultato. Un nuovo fattore di rischio ed incertezza è stato rappresentato dal conflitto bellico insistente sul territorio ucraino, iniziato nel mese di febbraio 2022 e tuttora nel vivo.

La situazione economica a livello mondiale ha mostrato nel 2022 importanti segnali di ripresa, nonostante il costo fuori controllo dell'energia, che ha trascinato materie prime e inflazione a livelli record. A fronte di ciò, le iniziative implementate nel corso del 2022, in particolare per quanto riguarda gli accordi commerciali e l'espansione del network verso nuove direttrici (soprattutto internazionali, rappresentano la base su cui il Gruppo svilupperà la strategia per i prossimi anni, sia per quanto riguarda l'esercizio 2023 sia per gli esercizi successivi.

## CRITERI DI VALUTAZIONE

I principi contabili di seguito riportati sono stati adeguati con le modifiche, integrazioni e novità introdotte alle norme del codice civile dal D.lgs. 139/2015, che ha recepito in Italia la Direttiva contabile 34/2013/UE. In particolare, i principi contabili nazionali sono stati riformulati dall'OIC nella versione emessa il 22 dicembre 2016.

## FATTI DI RILIEVO ACCADUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Ai sensi dell'art. 2427 del codice civile art. 22 quater, non si evidenziano i fatti di rilievo accaduti dopo la chiusura dell'esercizio.

Si segnala che in data 20 marzo 2023, il Consiglio di Amministrazione ha approvato il progetto di integrazione tra gli aeroporti del Nord Sardegna, che prevede la fusione per incorporazione di Sogeaal S.p.a. in Geasar S.p.a. (Aeroporto di Olbia).

Le due realtà industriali diverranno quindi un'unica società di gestione aeroportuale, che prenderà il nome di Nord Sardegna Aeroporti S.p.A. – N.S.A.. Tale operazione ha una forte valenza industriale volta a rafforzare il sistema aeroportuale della Sardegna settentrionale e valorizzare la complementarità degli scali, in un'ottica di pianificazione integrata di attività, servizi e investimenti, favorendo lo sviluppo e la creazione di ricchezza per l'intero territorio del Centro-Nord Sardegna, in termini di occupazione, turismo, PIL, benessere sociale e sostenibilità ambientale.”

Alla data di redazione del presente documento, persiste la situazione di crisi militare in Ucraina e le informazioni pubblicamente disponibili non fanno presagire una rapida risoluzione del conflitto. Nonostante ciò, si registra una forte contrazione del costo per l'energia, frutto delle politiche di approvvigionamento congiunte promosse dal parlamento europeo. I valori, rientrati ai livelli prebellici, avranno un impatto positivo sia in termini di riduzione dei costi di produzione di beni e servizi, che in termini di potere d'acquisto per i consumatori finali.

La Società continua a sorvegliare la situazione generale, senza tralasciare gli aspetti legati al Covid, in linea con le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e delle autorità locali.

Si segnala inoltre che la Società mantiene un elevato grado di solidità e flessibilità finanziaria e dispone di riserve di liquidità ed affidamenti attivabili per far fronte ad ulteriori andamenti sfavorevoli o eventi imprevisti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**

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

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

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

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

#### **IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**

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

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

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

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

L'art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 ha prorogato di due anni la durata delle concessioni aeroportuali. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Olbia è prorogata a dicembre 2046

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

Nella tabella che segue vengono riepilogate le vite utili applicate:

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

(\*) *La vita utile utilizzata al fine del calcolo degli ammortamenti è la minore tra quella riportata in tabella che è la vita utile residua effettiva in base alla natura del bene, e la durata residua della concessione che al 31/12/2022 risulta essere di 24 anni.*

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

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

Si ricorda che nel Bilancio 2005 l'acquisizione dello status giuridico di "concessionaria" da parte della Geasar ha imposto riclassifiche e nuove iscrizioni contabili.

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

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

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

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

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

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

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

## IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

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

## RIMANENZE

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

## BENI IN LEASING

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

## CREDITI

I crediti sono iscritti secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato quando gli effetti sono irrilevanti, ovvero quando i costi di transazione, le commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo oppure se i crediti sono a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi).

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

## DISPONIBILITA' LIQUIDE

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

## RATEI E RISCONTI

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

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

## FONDI PER RISCHI E ONERI

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

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

## TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

## DEBITI

I debiti sono iscritti al costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato quando gli effetti sono irrilevanti, ovvero quando i costi di transazione, le commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo oppure se i debiti sono a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi).

L'eventuale attualizzazione dei debiti commerciali viene effettuata solo se il valore nominale dei debiti eccede significativamente il prezzo di mercato dei beni acquistati con pagamento a breve termine e se la dilazione concessa eccede significativamente l'esercizio successivo.

## IMPOSTE

Le imposte correnti per IRES e IRAP sono stanziare secondo le aliquote e le norme vigenti in base ad una realistica previsione dell'imponibile.

Ai fini dell'IRES la Società ha aderito sino al 31 dicembre 2022 al regime del consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del T.U.I.R. facente capo alla controllante F2i Ligantia S.p.A..

Le imposte differite passive e attive sono calcolate sulle differenze temporanee tra i valori delle attività e delle passività determinati secondo i criteri civilistici e i corrispondenti valori riconosciuti ai fini fiscali.

La loro valutazione è effettuata tenendo conto dell'aliquota d'imposta che si prevede la società sosterrà nell'anno in cui tali differenze temporanee concorreranno alla formazione del risultato fiscale, considerando le aliquote in vigore o già emanate alla data del bilancio.

Le imposte differite passive sono rilevate nella voce "fondo imposte differite" iscritta nel passivo tra i fondi rischi e oneri; le imposte differite attive sono rilevate nella voce "crediti per imposte anticipate" dell'attivo circolante.

Le imposte differite attive sono iscritte in bilancio nel rispetto del principio della prudenza se vi è la ragionevole certezza dell'esistenza negli esercizi in cui le stesse si riverseranno di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le imposte differite passive sono comunque iscritte in bilancio su tutte le differenze temporanee imponibili.

Le imposte differite passive relative alle riserve in sospensione d'imposta non sono rilevate se vi sono scarse probabilità di procedere ad una loro distribuzione.

## CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

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

## RICAVI E COSTI

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

In particolare, la competenza viene garantita dal riconoscimento:

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

## USO DI STIME

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

## Analisi delle voci di bilancio:

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

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

	31-dic-21			31-dic-22		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di sviluppo	598.249	-598.249		598.249	-598.249	
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3.775.906	-3.115.789	660.117	3.395.622	-3.222.368	173.254
conc., licenze, marchi e diritti simili	29.614	-29.089	525	29.614	-29.264	350
avviamento	567.269	-567.269		567.269	-567.269	
immobilizz.ni in corso e acconti				17.896		17.896
altre	314.550	-302.217	12.333	277.550	-277.550	
	<b>5.285.588</b>	<b>-4.612.613</b>	<b>672.974</b>	<b>4.886.200</b>	<b>-4.694.700</b>	<b>191.500</b>

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

	Saldo					SALDO
	31/12/2021	Incrementi	Riclassifiche	Dismissioni	Ammortamento	31/12/2022
costi di sviluppo						
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	660.117	97.736		-159.981	-424.617	173.254
conc., licenze, marchi e diritti simili	525				-175	350
immobil.ni in corso e acconti		17.896				17.896
altre	12.333			-12.333	-0	
	<b>672.974</b>	<b>115.632</b>		<b>-172.314</b>	<b>-424.792</b>	<b>191.500</b>

Gli incrementi più significativi fanno riferimento ai "Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno" e le principali sono:

- Sviluppi ed integrazioni nuovo sistema integrato ERP SAP per 37 mila euro circa
- Software e interfacce per i processi operativi aeroportuali: BHS, BRS, Biglietteria per 33 mila euro circa
- Software per il mantenimento e lo sviluppo della sicurezza informatica: Disaster Recovery per 11 mila euro circa

Le dismissioni, riferite ad incrementi dell'anno e ad immobilizzazioni realizzate negli anni precedenti, sono riconducibili alle nettizzazioni per impiego del fondo tariffe e per finanziamenti pubblici

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 425 mila euro circa.

## **II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**

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

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

Gli investimenti dell'esercizio ammontano a 4,67 milioni di euro. Tale somma rappresenta quanto effettivamente eseguito al lordo delle nettizzazioni per l'utilizzo dei fondi pubblici erogati dalla Regione Sardegna e per l'utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri (cosiddetto "fondo tariffe"). Al netto di tali poste, il saldo degli investimenti riconducibili all'esercizio risulta pari a circa 3 milioni di euro.

La sezione riclassifiche dà separata evidenza delle movimentazioni delle immobilizzazioni in corso:

- La colonna incrementi di immobilizzazioni in corso 2022 (pari a 1,1 milioni di euro) evidenzia la porzione di lavori ancora in corso alla chiusura dell'esercizio e quali sono state le categorie contabili di iscrizione a libro cespiti. Sono rappresentate, pertanto, con segno negativo le riclassifiche di tali incrementi dalle categorie contabili di iscrizione iniziale a libro cespiti alla categoria immobilizzazioni in corso e acconto (esposte pertanto con il segno positivo). La necessità di tale rappresentazione deriva da una scelta contabile di iscrizione del cespite nella categoria contabile di riferimento, già al momento della contabilizzazione del costo, con la possibilità di avere sempre all'interno del sistema contabile la proiezione di ammortamenti e fondi per gli anni successivi alla data di entrata in esercizio, anche per i cespiti che rimangono in corso alla chiusura dell'esercizio, con il vantaggio di una valorizzazione futura di tutti gli asset realizzati, ancorchè non ancora ammortizzati alla chiusura dell'esercizio.

Gli incrementi netti di immobilizzazioni non gratuitamente devolvibili dell'esercizio ammontano a 527 mila euro circa, suddivisi come segue negli interventi principali per categoria di cespite: **Attrezzature Industriali** per 446 mila euro (3 nastri bagagli elettrici, 2 push-back elettrici, Campagna di rinnovo pacco-batterie mezzi handling, Nuovi carrelli per la gestione di bagagli e merci, altri minori); **Mobili e Macchine da ufficio** per 77 mila euro (Nuovo Mezzo "Follow-me, Rinnovo apparecchiature elettroniche per ufficio e Arredi vari per il Terminal) e **Terreni e Fabbricati** per residuali 3 mila 500 euro (Box espositivo per attività commerciale).

Le immobilizzazioni nette gratuitamente devolvibili ascrivibili all'esercizio ammontano a 2,44 milioni di euro. Il maggiore valore è riferito al completamento dell'implementazione del nuovo sistema BHS - Baggage Handling System e RX Standard 3 (Impianti meccanici e macchine radiogene), i cui dettagli sono esposti in maniera approfondita nella sezione investimenti della Relazione sulla Gestione. Di seguito si riportano i principali interventi per categoria di cespite: **Impianti** per 1,82 milioni di euro (Nuovo Impianto BHS e Macchine Radiogene Standard3, Tornello per Lettura Carta Imbarco, Potenziamento sistema "FIDS", Sistema Entry-Exit, altri minori); **Fabbricati** per 374 mila euro (Interventi di adeguamento del Terminal Principale alla normativa antincendio, Ampliamento Terminal Principale - fase progettuale, Integrazione Impianti elettrici GAT2, Nuovi Ledwall Torri Pubblicitarie per attività commerciali, Recinzione ALS, Nuovo Impianto Fotovoltaico - fase progettuale, altri minori); **Piazzali e Strade** per 250 mila euro (Prolungamento e Riqualfica Pista di volo - interventi finali, Ampliamento Apron 2 - fase preparatoria, altri minori per la viabilità esterna);

Nel corso dell'esercizio, in coerenza con quanto stabilito nell'accordo di programma ENAC per il quadriennio 2019-2022, si è proceduto ad estinguere completamente il cosiddetto "Fondo Tariffe" per complessivi 4.181.574,48, di cui 72.473,93 Euro a riduzione di investimenti realizzati nel 2022 e 4.109.100,55 Euro a riduzione del valore residuo di cespiti realizzati in anni precedenti. Si ricorda, infatti, che nel corso degli anni 2016-2018, la società ha alimentato il sopra menzionato fondo finalizzato alla realizzazione di investimenti a costo zero per gli utenti in virtù dei ricavi supplementari derivanti dal superamento delle previsioni di traffico inserite nel contratto di programma, in aderenza al modello tariffario applicato.

Per ulteriori informazioni numeriche di dettagli si rimanda allo specifico capitolo della Relazione degli Amministratori.

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

<b>COSTO</b>	SALDO 31/12/21	Incrementi	Riclassifiche da anni prec	Decr.ti per dism.ni/finanz.ti/fondo tariffe	SALDO 31/12/22
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	990.524	3.508		-93.298	900.735
	5.317.528	3.508		-93.298	5.227.739
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.274.078			-67.397	2.206.681
	2.274.078			-67.397	2.206.681
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	9.238.106	467.026	930.153	-1.027.802	9.607.483
- altri beni	6.335.459	82.305		-306.936	6.110.828
	15.573.565	549.331	930.153	-1.334.738	15.718.311
<i>Immobilizzazioni in corso e acconti</i>		9.086			9.086
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	21.836.437	179.287	10.402	-483.889	21.542.237
- fabbricati	29.721.538	230.957	3.651	-2.969.183	26.986.963
- impianti	7.059.298	3.305.490	1.226.596	-4.325.475	7.265.910
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	58.617.273	3.715.735	1.240.649	-7.778.547	55.795.110
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	2.845.162	398.960	-2.170.802		1.073.320
	2.845.162	398.960	-2.170.802		1.073.320
<b>Totale</b>	<b>84.627.607</b>	<b>4.676.619</b>		<b>-9.273.979</b>	<b>80.030.247</b>

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

<b>AMMORTAMENTI</b>	SALDO	Quota di		Decr.ti e	SALDO
	31/12/21	Ammortamento	Riclassifiche da anni prec	riallineamenti per	31/12/22
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	736.264	41.461		-27.725	750.001
	736.264	41.461		-27.725	750.001
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.173.884	21.509		-67.397	2.127.996
	2.173.884	21.509		-67.397	2.127.996
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	7.091.108	470.651		-11.192	7.550.567
- altri beni	5.764.431	142.989		-113.938	5.793.482
	12.855.538	613.640		-125.130	13.344.048
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	5.778.898	685.267		-35.416	6.428.749
- fabbricati	15.874.315	835.068		-451.077	16.258.306
- impianti	5.747.510	239.332		-718.796	5.268.046
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	27.400.724	1.759.667		-1.205.289	27.955.102
<b>Totale</b>	<b>43.166.410</b>	<b>2.436.277</b>		<b>-1.425.541</b>	<b>44.177.147</b>

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano a 2.436 mila euro, di cui 1.760 mila euro di pertinenza di beni gratuitamente devolvibili. La colonna Decrementi e riallineamenti per fondo tariffe, da evidenza della netizzazione intervenuta nel fondo di ammortamento di alcuni cespiti capitalizzati al 31.12.2021, ma successivamente decrementati per il tramite del fondo Debito per investimenti futuri, nel corso del 2022. Si precisa che tale differimento nella netizzazione è derivante dai tempi di approvazione delle rendicontazioni da parte di ENAC, dei cespiti rendicontati per l'esercizio 2021, considerato che la stessa in linea di principio interviene solo successivamente alla rendicontazione del Bilancio certificato. Il 2022 rappresenta un anno sui generis, in quanto ultimo periodo del quadriennio tariffario 2019-2022 (accordo di programma ENAC) e pertanto si è optato per completare la netizzazione del fondo tariffe per il totale della capienza. Nel corso del 2022 il fondo è stato utilizzato per circa 4.181,5 mila euro di cui solo 72,5 mila euro hanno decurtato interventi realizzati nel 2022.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/22.

<b>VALORE NETTO</b>	SALDO	Incrementi	variaz. imm		Riclassifiche +	SALDO
	31/12/21		in corso	ammortamenti	Decr.ti e	31/12/22
					riallineamenti	
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>						
<i>terreni e fabbricati</i>						
- terreni	4.327.004					4.327.004
- costruzioni leggere	254.260	3.508		-41.461	-65.573	150.734
	4.581.264	3.508		-41.461	-65.573	4.477.738
<i>impianti e macchinari</i>						
- impianti e macchinari specifici	100.194			-21.509		78.686
	100.194			-21.509		78.686
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>						
- attrezzature industriali	2.146.998	467.026	930.153	-470.651	-1.016.610	2.056.916
- altri beni	571.029	82.305		-142.989	-192.998	317.347
	2.718.027	549.331	930.153	-613.640	-1.209.608	2.374.263
<i>Totale beni di proprietà</i>	7.399.485	552.839	930.153	-676.610	-1.275.180	6.930.687
<i>Immobilizzazioni materiali in corso e acconto</i>		9.086				9.086
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>						
- piazzali e strade	16.057.538	179.287	10.402	-685.267	-448.473	15.113.488
- fabbricati	13.847.223	230.957	3.651	-835.068	-2.518.106	10.728.657
- impianti	1.311.788	3.305.490	1.226.596	-239.332	-3.606.679	1.997.863
<i>Totale beni gratuitamente</i>	31.216.549	3.715.735	1.240.649	-1.759.667	-6.573.258	27.840.008
<i>opere in corso e acconti</i>						
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	2.845.162	398.960	-2.170.802			1.073.320
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	2.845.162	398.960	-2.170.802			1.073.320
	41.461.196	4.676.619		-2.436.277	-7.848.438	35.853.101

### III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

#### 1) PARTECIPAZIONI

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

#### PARTECIPAZIONI - COMPOSIZIONE SALDO

PARTECIPAZIONI	31/12/22			31/12/21		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337		14.761.337	14.761.337		14.761.337
<b>TOTALE</b>	<b>15.911.337</b>		<b>15.911.337</b>	<b>15.911.337</b>		<b>15.911.337</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150	150		150
Consorzio Polo Universitario	10.000		10.000	10.000		10.000
<b>TOTALE</b>	<b>13.150</b>		<b>13.150</b>	<b>13.150</b>		<b>13.150</b>

#### PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/21	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				SALDO 31/12/22
		INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	ALTRI MOVIM.	
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>						
Cortesa S.r.l.	250.000					250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000					900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337					14.761.337
<b>TOTALE</b>	<b>15.911.337</b>					<b>15.911.337</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000					3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150					150
Consorzio Polo Universitario	10.000					10.000
<b>TOTALE</b>	<b>13.150</b>					<b>13.150</b>

#### DETTAGLIO PARTECIPAZIONI SOCIETA' CONTROLLATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto prima del risultato dell'esercizio	Risultato 2022	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	1.738.143	1.488.591	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	1.574.370	1.816.733	100	900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	Olbia	7.800.000	12.429.200	-253.645	100	14.761.337
<b>Totale</b>						<b>15.911.337</b>

**PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE**

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

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

- **Alisarda Real Estate S.r.l.**, Aeroporto Costa Smeralda - Olbia: costituita con atto notarile del 09.12.1980 con capitale sociale interamente versato dalla Capogruppo Alisarda SpA. In data 22.10.2015 la società è stata acquisita dalla Geasar S.p.A. per il valore di 14.761.337,00€ comprensivo degli oneri accessori. Alisarda Real Estate S.r.l. è una società immobiliare proprietaria di immobili adibiti ad uffici ed hangar siti nella zona aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 2) CREDITI

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

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

	31/12/22			31/12/21		
	Importo dei crediti scadente:			Importo dei crediti scadente:		
	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
<i>crediti:</i>						
d - bis) verso altri	1.591.504	6.297		3.022.647	6.297	
	1.591.504	6.297		3.022.647	6.297	

La voce "Crediti verso Altri" si decrementano di 1,4 milioni di euro.

La voce rappresenta le erogazioni relative a due finanziamenti previsti dal "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020" deliberati dalla RAS in riferimento ai lavori sulle infrastrutture di volo sulla base delle seguenti Convenzioni:

- Convenzione 440/4 del 26 luglio 2011 - "Disposizioni Urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari ed Olbia Tempio in relazione alla S.S. Sassari - Olbia" per interventi infrastrutturali sulla pista di volo, airside e deviazione della S.S. 125. L'utilizzo di tali fondi nel 2022 ammonta a circa 6 mila euro, con una quota di credito residuo pari a 979 mila euro.

- Convenzione 19 del 14 novembre 2019 - "Regolante il finanziamento statale destinato alla realizzazione degli interventi "Aeroporti Sardegna" riqualificazione strutture di volo. La Convenzione prevede un finanziamento totale di 25.220 mila euro (il quale verrà erogato in più esercizi sulla base del cronoprogramma redatto in fase di delibera), di cui erogati al 31.12.2022 25,7 milioni di euro. Gli stessi sono stati utilizzati per il pagamento dei lavori per circa 25,7 milioni entro il 31.12.2022. La quota residua per utilizzi futuri è pari a 612 mila euro.

I "depositi cauzionali" per la quota dovuta oltre i 12 mesi, sono così composti:

<i>Valori espressi in Euro</i>	<b>31/12/22</b>	<b>31/12/21</b>
Telecom Italia S.p.A.	465	465
Enel S.p.A.	1.188	1.188
PP.TT (deposito cauzionale casella postale)	20	20
ENAV (servizio gestione piani di volo)	1.549	1.549
CIPNES	3.070	3.070
Altri depositi cauzionali	5	5
<b>Totale</b>	<b>6.297</b>	<b>6.297</b>

**C) ATTIVO CIRCOLANTE****I - RIMANENZE**

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

<b>Materie prime sussidiarie e di consumo</b>	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	6.242	3.998	2.243	56%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
Acconti a fornitori				
	59.653	57.409	2.243	3,91%

Le "Materie prime sussidiarie e di consumo" si riferiscono sostanzialmente ad un equipaggiamento di materiale sanitario, necessario a garantire una rapida assistenza medica in caso di maxi emergenza aeroportuale (cosiddetta "scorta intangibile").

**II - CREDITI**

La società non effettua alcuna ripartizione per area geografica in quanto l'azienda opera esclusivamente nel territorio del Comune di Olbia.

**ANALISI DEI CREDITI IN BASE ALLA SCADENZA**

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

	31/12/22			31/12/21		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>						
<i>Crediti:</i>						
verso clienti	12.052.363			10.588.808		
verso impresa controllate	7.169.829			2.501.199		
verso controllanti						
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	4.880					
verso erario per crediti tributari	409.253			115.001		
verso erario per imposte anticipate	389.408	606.229		409.119	685.839	
verso altri	4.739.487			314.937		
	24.765.221	606.229		13.929.063	685.839	

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

- Crediti verso clienti pari a circa 12 milioni di euro al 31 dicembre 2022, derivanti dalla fatturazione dei rapporti commerciali per i servizi di handling, tasse d'imbarco e diritti aeroportuali, subconcessioni locali e tutti gli altri servizi caratteristici delle attività sociali; subiscono un incremento di circa 1,5 milioni di euro direttamente correlati alla crescita dei ricavi ed alla ripresa del traffico, ed inoltre, la normalizzazione dei tempi di incasso da parte dei clienti ha permesso di ridurre le posizioni a credito vetuste.

La voce crediti verso clienti accoglie gli stanziamenti derivanti dalle fatture da emettere per circa 4,3 milioni di euro e 141 mila euro di stanziamenti per note di credito da emettere, ed accoglie il fondo svalutazione crediti per 1,4 milioni di euro.

Per quanto attiene i crediti verso società del gruppo si fa riferimento ai paragrafi "CREDITIVERSO SOCIETA' DEL GRUPPO".

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2022 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2021	Rilascio	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2022
Fondo svalutazione crediti	1.527.696			43.148	1.484.549
<i>Totale</i>	1.527.696			43.148	1.484.549

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 43 mila euro, prevalentemente per la copertura della perdita sul credito vantato verso il subconcessionario La Baia per circa 25 mila euro, ed il subconcessionario Aeroclub per circa 15 mila euro.

Lo stanziamento del fondo si ritiene congruo, pertanto non si è proceduto con un accantonamento nel corso del 2022, tale valutazione è stata eseguita sui crediti totali vantati verso i clienti e con un'analisi di dettaglio sull'ageing per singolo creditore.

### **CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO**

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

	31/12/22		31/12/21	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante</b>				
Sogeaal S.p.A	4.880			
	4.880			
<b>crediti verso controllate</b>				
Cortesa S.r.l.	3.321.760		1.820.678	
Eccelsa Aviation S.r.l.	3.843.281		679.796	
Alisarda Real Estate	4.788		725	
	7.169.829		2.501.199	
	7.174.709		2.501.199	

I crediti verso la collegata Sogeaal sono di natura commerciale e regolati a normali condizioni di mercato.

I crediti verso le controllate si sono incrementati nel corso del 2022 per circa 4,6 milioni di euro.

Coerentemente con la ripresa del traffico i crediti crescono per i maggiori servizi offerti tra le società del gruppo.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l per 3,3 milioni di euro sono sostanzialmente ascrivibili:

- canone per subconcessione locali e servizi amministrativi per circa 1,8 milione di euro;
- recupero utenze per circa 60 mila euro;
- stanziamenti per fatture da emettere per 1,3 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per circa 3,8 milioni euro, di cui stanziamenti per fatture da emettere per 69 mila euro.

**CREDITI TRIBUTARI E CREDITI VERSO ALTRI**

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

	31/12/22		31/12/21	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti tributari</b>				
crediti verso l'erario per ritenute subite				
crediti per IRES				
crediti per IRAP				
crediti d'imposta	96.391		97.188	
crediti per esercizi precedenti				
crediti per IVA	312.862		17.813	
<b>crediti per imposte anticipate:</b>				
crediti per IRES anticipata	983.758		1.083.942	
crediti per IRAP anticipata	11.879		11.016	
	<b>1.404.890</b>		<b>1.209.959</b>	
<b>crediti v/altri</b>				
crediti verso dipendenti	1.050		5.831	
altri crediti	4.738.437		297.712	
Anticipo a fornitori			11.393	
	<b>4.739.487</b>		<b>314.937</b>	

La voce "crediti d'imposta" accoglie i saldi residui relativi alle agevolazioni fiscali concesse a favore delle imprese per:

- acquisti di beni strumentali nuovi funzionali allo sviluppo delle attività (credito d'imposta beni strumentali nuovi) per 33 mila euro. Il credito è riconosciuto nella misura del 6% dei costi ammissibili ed è utilizzabile esclusivamente in compensazione, in 3 quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno di entrata in funzione dei beni.

- contenere l'aumento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale e contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina (credito d'imposta energia) per 331 mila euro. L'agevolazione è concessa a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il secondo trimestre fino al 31 dicembre 2022. a favore delle imprese energivore e non energivore. Tale contributo straordinario viene riconosciuto nella misura del 15% dei consumi effettivamente rilevati e fatturati nel II° e III° trimestre 2022 e del 30% nel IV° trimestre. L'agevolazione concessa è stata portata in compensazione sulle maggiori imposte dovute nei periodi relativi a ottobre, novembre e dicembre 2022 e da ultimo per il residuo ancora da utilizzare, a marzo 2022.

Per l'analisi della composizione e della movimentazione nell'esercizio della voce "crediti per imposte anticipate" si rinvia all'allegato 2 della presente nota integrativa.

Il credito per IVA ammonta a circa 313 mila euro, compensato con le operazioni a debito nel corso del 2022.

I **crediti verso altri** accolgono principalmente:

- crediti verso la Regione Autonoma Sardegna per 4,4 milioni per due finanziamenti, deliberati ma non incassati, a fronte dell'acquisto degli impianti BHS ed EDS. Gli impianti sono stati eseguiti e capitalizzati al netto del credito iscritto per l'incasso del finanziamento; contestualmente alla data di chiusura è stato iscritto un debito per la quota dei lavori non eseguiti;
- altri crediti per somme relative al recupero iva per circa 46 mila euro;
- crediti maturati verso l'assicurazione per rimborsi danni verso terzi per 42 mila euro;
- rilevazioni crediti per interessi bancari da incassare nel 2023 per circa 114 mila euro;
- manutenzioni per circa 12 mila euro;
- canone per infocert, per circa 16 mila euro;
- polizze assicurative, per circa 6 mila euro;
- formazione del personale, per circa 2 mila euro;
- crediti verso fornitori per circa 11 mila euro.

#### IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 55 milioni euro rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Tale voce è dettagliata nella tabella che segue:

<b>DEPOSITI BANCARI</b>	CONSISTENZA FINALE 31/12/22	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/21
Banca di Credito Sardo S.p.A.	17.749.619	7.578.677
Banca nazionale del Lavoro	258.351	150.846
Banco di Sardegna	37.277.817	37.299.243
<b>TOTALE</b>	<b>55.285.787</b>	<b>45.028.766</b>

<b>DENARO E VALORI IN CASSA</b>	CONSISTENZA FINALE 31/12/22	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/21
Cassa	18.648	25.890
<b>TOTALE</b>	<b>18.648</b>	<b>25.890</b>

La variazione positiva per 10 milioni è principalmente generata dall'incasso del fondo di compensazione ristori per 7 milioni, incassata nel corso del 2022 .

#### D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	26.276	31.047	-4.771	-18%
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
<i>risconti attivi pluriennali</i>	26.351	39.785	-13.434	>100%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	26.351	39.785	-13.434	>100%
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>52.627</b>	<b>70.832</b>	<b>-18.205</b>	<b>-26%</b>

## PASSIVO

### A) PATRIMONIO NETTO

#### COMPOSIZIONE CAPITALE (N° Azioni-migliaia)

La presente tabella evidenzia la composizione del capitale e le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio in ciascuna categoria di azioni.

Valore nominale di ciascuna azione		Euro	43,04		
CATEGORIA		31/12/21	INCREM.	(DECREM.)	31/12/22
NUMERO AZIONI ORDINARIE		300.000			300.000
	<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

	N. azioni	Valore complessivo	% capitale
F2i Smeralda S.p.A.	239.380	10.302.915	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari	30.000	1.291.200	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro	25.260	1.087.190	8,42
Regione Autonoma della Sardegna	4.760	204.870	1,59
Consorzio Costa Smeralda	600	25.824	0,20
	<b>300.000</b>	<b>12.912.000</b>	<b>100,00</b>

Per una più esaustiva analisi di dettaglio si rimanda alla dedicata sezione nella relazione sulla gestione.

#### NATURA, CARATTERISTICHE E MOVIMENTAZIONE DELLE RISERVE DI PATRIMONIO NETTO

Ai sensi del comma n. 7 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, nel prospetto che segue le voci del Patrimonio netto vengono analiticamente esposte con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità.

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale sociale	12.912.000		
Riserva legale	2.582.400	B	
Riserva straordinaria	42.492.578	A, B, C	42.492.578
Riserva di rivalutazione L. 342/2000	1.031.374	B	
Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le	1.864.023	A, B,C	1.864.023
Riserva per contributi in conto capitale in sospensione di imposta	254.330	A, B	254.330
Riserva per contributi in conto capitale liberamente	432.903	A, B, C	432.903
Utili portati a nuovo	644.702	A, B, C	644.702
<b>Totale</b>	<b>62.214.311</b>		<b>45.688.536</b>
Quota non distribuibile			254.330
Residua quota distribuibile			45.434.206

Legenda:

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

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

	Capitale sociale	Riserva Legale	altre Riserve	Risultato dell'esercizio	Totale
Situazione al 31/12/2020	12.912.000	2.582.400	47.770.953	644.702	63.910.054
Destinazione del risultato 2020:					
- Altre destinazioni			644.702	-644.702	
- Dividendi					
Risultato dell'esercizio corrente				8.304.257	8.304.257
Situazione al 31/12/2021	12.912.000	2.582.400	48.415.655	8.304.257	72.214.312
Destinazione del risultato 2021:					
- Altre destinazioni			-1.695.743		-1.695.743
- Dividendi				-8.304.257	-8.304.257
Risultato dell'esercizio corrente				26.843.586	26.843.586
Situazione al 31/12/2022	12.912.000	2.582.400	46.719.912	26.843.587	89.057.898

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

	Riserva di rivalutazione L. 342/2000	Riserva Straordinaria	Riserva Amm.ti Anticipati (in sosp.d'imposta)	Riserva Amm.ti Anticipati (liberamente disponibile)	Riserva contributi in conto capitale	Totale
- Utilizzo Riserva per Aumento Capitale 2015		-5.163.000				-5.163.000
- Attribuzioni 2016		5.247.540				5.247.540
- Attribuzioni 2017		867.870				867.870
- Attribuzioni 2018		7.501.848				7.501.848
- Attribuzioni 2019		5.727.787				5.727.787
- Attribuzioni 2020		6.282.394				6.282.394
- Attribuzioni 2021		644.702				644.702
- Utilizzo Riserva per Distribuzione ai soci		-1.695.743				-1.695.743
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/22	1.031.374	43.137.284		1.864.023	687.233	46.719.912

## B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

Altri:	SALDO 31/12/21	ACCAN.TO	(UTILIZZI)	RILASCI	SALDO 31/12/22
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	1.066.120	19.177	-346.775		738.522
Fondo per oneri personale	561.804	111.804	-448.569		225.039
<b>Totale</b>	<b>1.627.924</b>	<b>130.981</b>	<b>-795.344</b>		<b>963.561</b>

Per l'analisi della composizione e della movimentazione nell'esercizio della voce "Fondo imposte differite IRES" si rinvia all'allegato 2 della presente nota integrativa.

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2022, presenta un saldo di circa 738 mila euro, composti;

- per circa 657 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio;
- per circa 62 mila euro da accantonamenti effettuati a copertura dei rischi connessi al contenzioso con il personale.

Nel corso del 2022 si è proceduto a rilasciare la somma di 325 mila Euro circa relativa ad una quota dell'accantonamento per il "Fondo Antincendio VVFF". Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura della Relazione degli Amministratori - paragrafo "Servizio antincendi in ambito aeroportuale".

Relativamente ai rischi connessi al contenzioso tributario si segnala che con PVC notificato il 3 giugno 2014 il Nucleo di Polizia Tributaria della G.d.F. di Sassari ha segnalato l'omessa fatturazione ed assoggettamento ad IVA delle somme erogate alla Società dalla Regione Autonoma Sardegna (RAS) per i periodi d'imposta 2008, 2009, 2012 e 2013.

Recependo i rilievi contenuti nel suddetto PVC del 3 giugno 2014 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari ha notificato gli avvisi di accertamento n. TW9060101509 per l'anno 2008, n. TW9060101533 per l'anno 2009, n. TW9031102182 per l'anno 2012 e n. TW9031102205 per l'anno 2013, richiedendo maggiore IVA per complessivi € 2.751.915,23 (di cui € 440.000,00 per l'anno 2008, € 189.025,00 per l'anno 2009, € 1.349.449,00 per l'anno 2012 ed € 773.441,23 per l'anno 2013), interessi per complessivi € 481.399,95 (di cui € 88.042,19 per l'anno 2008, € 31.738,07 per l'anno 2009, € 249.481,69 per l'anno 2012 ed € 112.138,00 per l'anno 2013) ed irrogando sanzioni per complessivi € 2.277.195,19.

Avverso tali atti la Società ha presentato distinti ricorsi, chiedendo l'annullamento integrale degli avvisi di accertamento e, comunque, la dichiarazione di non applicabilità delle sanzioni per condizioni di obiettiva incertezza normativa. La Sez. II della Commissione Tributaria Provinciale di Sassari, con sentenza n. 664/21 resa all'esito dell'udienza del 5 novembre 2019 e depositata il 26 ottobre 2021, ha accolto previa riunione tutti i ricorsi proposti dalla Società, escludendo la natura corrispettiva (e, dunque, l'assoggettabilità ad IVA) delle somme erogate dalla Regione Sardegna e dichiarando l'integrale illegittimità degli impugnati avvisi di accertamento. Avverso la sentenza resa dalla C.T.P. di Sassari l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Sassari ha proposto appello notificato il 13 aprile 2022, chiedendo la riforma della pronuncia di primo grado e l'integrale conferma della pretesa erariale.

La Società si è costituita con atto di controdeduzioni e appello incidentale depositato il 10 giugno 2022 chiedendo l'integrale conferma della sentenza di primo grado e, in subordine, il riesame dell'eccezione di tardività dell'accertamento notificato per l'anno 2008 e reiterando l'istanza – già rivolta al giudice di prime cure – di chiamata in causa della Regione Sardegna, quale destinataria dell'eventuale "rivalsa tardiva" esercitabile ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. n. 633/1972 con riferimento all'IVA che dovesse rendersi necessario versare per gli anni in contestazione.

Il giudizio è attualmente pendente dinanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado (già Commissione Tributaria Regionale) della Sardegna in attesa della fissazione di udienza.

Negli stessi termini si è pronunciata anche la Commissione Tributaria Provinciale di Cagliari, che ha accolto gli analoghi ricorsi proposti da So.G.Aer. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Cagliari), affermando la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla RAS alla società di gestione aeroportuale. Avverso tali sentenze l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello ed i giudizi sono pendenti dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Sardegna - Sezione di Cagliari.

E nello stesso senso anche la Commissione Tributaria Regionale della Sardegna - Sezione Staccata di Sassari si è pronunciata sull'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Alghero) per le annualità 2008-2010, riformando la negativa sentenza resa dal giudice di primo grado (che aveva confermato la debenza dell'IVA escludendo, tuttavia, l'applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di incertezza normativa), ha ritenuto che le somme erogate dalla RAS alla So.Ge.Al. S.p.A. costituissero finanziamenti a fondo perduto (e non già come corrispettivi per le obbligazioni assunte della società di gestione aeroportuale), con conseguente declaratoria di illegittimità della pretesa erariale. Tuttavia, in pendenza del termine per la proposizione del ricorso in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate la controversia è stata definita dalla Società avvalendosi della definizione delle liti pendenti prevista dall'art. 6, D.L. n. 119/2018. In termini favorevoli alla Società si è pronunciata anche la C.T.P. di Sassari nell'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. per le annualità 2012-2013 ed il relativo giudizio è attualmente pendente dinanzi alla C.T.R. della Sardegna in seguito all'appello dell'Ufficio.

Stante la delicatezza delle questioni e delle tematiche sottese agli impugnati avvisi di accertamento e la non definitività delle sentenze di merito finora rese sul punto, i nostri consulenti ritengono che il rischio di soccombenza nell'eventuale giudizio di appello sia da ritenersi possibile, sussistendo tuttavia la possibilità di ottenere la dichiarazione di non applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di obiettiva incertezza normativa tempestivamente invocate nel ricorso e confermate nella richiamata sentenza di primo grado resa nei confronti di So.Ge.Al. S.p.A..

Relativamente all'imposta che si rendesse eventualmente dovuta, Geasar avrebbe comunque la possibilità di esercitare la rivalsa tardiva nei confronti della Regione Autonoma Sardegna ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. 633/1972 e quindi riaddebitare alla Regione Autonoma Sardegna l'imposta assolta in esecuzione dell'eventuale sentenza negativa.

### **C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO**

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/21	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/22
TFR	890.641				890.641
maturato dell'anno		773.409			773.409
Liquidazione TFR			-242.425		-242.425
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-628.942	-628.942
Acquisizione da altre aziende rivalutazione monetaria					
<i>Totale</i>	890.641	773.409	-242.425	-628.942	792.683

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/22, al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito alle dimissioni avvenute nel periodo in esame e di ogni altro diritto dagli stessi acquisito, secondo quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile e dalla legge 297 del 29.05.1982 e dai contratti collettivi del settore. Gli utilizzi attingono alle anticipazioni erogate ai dipendenti in corso d'anno oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

L'accantonamento è al netto delle imposte e delle ritenute.

## D) DEBITI

La società non effettua alcuna ripartizione per area geografica in quanto l'azienda opera esclusivamente nel territorio del Comune di Olbia.

### ANALISI DEI DEBITI IN BASE ALLA SCADENZA

	31/12/22			31/12/21		
	Importo dei debiti scadente			Importo dei debiti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
debiti verso banche	1.966.948	8.020.532	3.589.764	2.041.776	10.371.736	3.631.511
debiti verso altri finanziatori	1.462.411			812.425		
acconti	802.051			559.658		
debiti verso fornitori	6.158.499			6.974.789		
debiti verso imprese controllate	605.056			177.086		
debiti verso controllanti	3.782.219			0		
debiti tributari	750.201			3.046.211		
debiti v/ istituti previd. e secur.sociale	491.678			314.258		
altri debiti	15.308.984			17.744.841		
	<b>31.328.046</b>	<b>8.020.532</b>	<b>3.589.764</b>	<b>31.671.044</b>	<b>10.371.736</b>	<b>3.631.511</b>

I "debiti verso banche" accolgono i debiti per un finanziamento di 16,5 milioni, deliberato nel 2019 ed erogato a febbraio 2021, il cui scopo è legato agli investimenti realizzati sulla pista.

Il finanziamento in pool acceso con due istituti di credito, ha durata decennale, con rata semestrale, ed è stipulato a normali condizioni di mercato al tasso euribor semestrale.

Alla data del 31.12.2022 il finanziamento è in ammortamento e si è proceduto al rimborso delle rate per un totale di 2,4 milioni di euro, rispettivamente a giugno e dicembre 2022, come da regolare piano di ammortamento.

I "debiti verso altri finanziatori" sono riferiti ai debiti verso la RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (812 mila euro), per le somme non ancora rendicontate del finanziamento ricevuto, come descritto nella voce "Crediti Immobilizzati".

Il debito si incrementa per debiti verso Regione Autonoma della Sardegna per 650 mila euro per il finanziamento deliberato ma non incassato per l'acquisto degli impianti BHS ed EDS radiogeno. Il finanziamento è stato interamente iscritto a crediti verso RAS per 4,4 milioni di euro, ed il debito verso RAS è relativo alla quota di lavori che alla data di chiusura non sono stati eseguiti.

Gli "Acconti" accolgono tutte le poste in acconto ricevute dai vettori per prepagamenti sui voli e che verranno utilizzati con la summer season.

I "debiti verso fornitori" che rappresentano il complesso dei debiti per servizi e forniture, necessari per il normale funzionamento dell'azienda, comprendono anche gli accantonamenti per fatture da ricevere per 2,6 milioni. I debiti verso fornitori si decrementano per 816 mila euro sostanzialmente legati ai minori investimenti in corso, ed al ripristino dei normali tempi di pagamento.

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

### DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO

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

SOCIETA'	DEBITI FISCALI		DEBITI COMMERCIALI		TOTALE
	< 1 ANNO	> 1 ANNO	< 1 ANNO	> 1 ANNO	
<b>CAOGRUPPO:</b>					
F2i Ligantia Spa	3.782.219				3.782.219
<b>IMPRESE CONTROLLATE:</b>					
Cortesa S.r.l.			604.529		604.529
Eccelsa Aviation S.r.l.			527		527
Alisarda Real Estate					
<i>Totale</i>	<b>3.782.219</b>		<b>605.056</b>		<b>4.387.275</b>

I debiti verso la controllante F2i Ligantia Spa per 3,7milioni di euro maturano a fronte dell'adesione al consolidato fiscale di gruppo, il cui effetto determina l'accantonamento delle quota IRES di competenza dell'esercizio 2022.

I debiti verso la controllata Cortesa per circa 605 mila euro, sono inerenti all'attività di impresa e sono quindi di natura commerciale, derivanti da operazioni regolate a normali condizioni di mercato e si riferiscono principalmente a forniture catering, servizi mensa, vendite retail ed utilizzo parcheggio. L'incremento del debito per 427 mila euro è legato alla crescita del traffico ed alla maggiore offerta di servizi.

**ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI**

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
imposte sul reddito - IRAP corrente	628.998	773.258	-144.260	100%
imposte sul reddito - IRES corrente		2.145.293	-2.145.293	100%
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e debito IVA	121.203	127.661	-6.458	-5%
<b>Totale</b>	<b>750.201</b>	<b>3.046.211</b>	<b>-2.296.010</b>	<b>&gt;100%</b>

I debiti per imposte si incrementano per effetto delle imposte maturate nel corso dell'esercizio.

I debiti tributari riferiti al personale rappresentano le ritenute d'acconto operate, in qualità di sostituto di imposta, sulle retribuzioni corrisposte al personale dipendente e dei lavoratori autonomi nel mese di dicembre 2022. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2023.

**ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI**

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	369.159	207.777	161.382	78%
debiti verso Inail	29.341	20.964	8.378	100%
debiti verso Previdai	21.436	20.052	1.384	7%
debiti verso Fasi	9.940	8.922	1.018	11%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	1.100		1.100	100%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	48.909	44.620	4.289	10%
debiti vs. INA Assicurazioni polizza integrativa volontaria	2.763	2.745	18	1%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	8.855	9.009	-153	-2%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	175	169	5	3%
<b>Totale</b>	<b>491.678</b>	<b>314.258</b>	<b>177.421</b>	<b>56%</b>

I "debiti previdenziali e assistenziali" sono maturati nei confronti degli istituti di previdenza e di assistenza sulle retribuzioni del periodo in esame. L'incremento dei debiti previdenziali è legato alla ripresa della normale operatività, con un maggiore supporto delle maestranze nel periodo estivo, ed al mancato utilizzo della cassa integrazione straordinaria che ha caratterizzato il costo del personale dell'esercizio 2021. Tali debiti sono stati versati nei termini di legge nel mese di gennaio 2023.

**ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI**

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	274.142	256.656	17.485	7%
debiti verso Sindaci per emolumenti	77.266	61.160	16.106	26%
debiti per carte di credito	10.596	5.515	5.081	92%
debiti v/banca per carta biglietteria				-100%
debiti per ritenute sindacali	3.409	2.946	464	16%
debiti v/dipendenti per 13ma mensilità		337	-337	-100%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	335.131	301.111	34.020	11%
debiti per addizionale comunale	2.734.997	3.039.914	-304.917	>100%
debiti per canoni concessori	4.884.227	3.894.198	990.028	25%
debiti verso il personale per ferie non godute	828.976	815.123	13.853	2%
altri debiti per cessioni del quinto	7.683	6.983	700	10%
debiti verso Dipendenti	1.268.844	1.009.815	259.030	>100%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	737.803	382.321	355.482	>100%
debiti v/altri	4.145.910	7.968.762	-3.822.852	-48%
<b>Totale</b>	<b>15.308.984</b>	<b>17.744.841</b>	<b>-2.435.857</b>	<b>-14%</b>

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2022 ha subito un decremento di circa 1,4 milioni di euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra.

La poste più rilevanti della voce "altri debiti" per complessivi 4.145.910 euro sono:

- debiti per maggiorazione voli privati per 3.446 mila euro;
- debiti per diritti per 688 mila euro, di cui all'art. 2-duodecies del D.L. 30/09/1994.

Si segnala che la voce ha subito un decremento per "Debiti per Investimenti futuri" relativo ad investimenti da realizzare sulla base degli accordi previsti dal Contratto di Programma (4.181 mila euro). Nel corso del 2022 il debito è stato integralmente utilizzato per la nettizzazione degli investimenti capitalizzati.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri per 2.734 mila euro si riferiscono a quanto addebitato alle compagnie aeree e non ancora incassato da Geasar, i quali si sono incrementati in quanto direttamente collegati al numero dei passeggeri transitati sullo scalo.

Il debito verso il personale per ferie non godute e 14ma mensilità sono valorizzati secondo il CCNL.

## **E) RATEI E RISCONTI PASSIVI**

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	505.930	388.156	117.773	30%
	505.930	388.156	117.773	30%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	96.641	90.080	6.561	7%
	96.641	90.080	6.561	7%
<i>Totale risconti passivi</i>	<b>602.571</b>	<b>478.237</b>	<b>124.334</b>	<b>26%</b>

I risconti passivi, di circa 388 mila Euro, riguardano i maggiori corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente. I crediti di imposta accolgono il credito di imposta maturato per l'acquisizione nel corso del 2020 e del 2021 di beni strumentali agevolati in aderenza all' articolo 1, commi 184-197, della legge 160/2019, che ha sostituito la disciplina del super/iperammortamento.

## CONTO ECONOMICO

### A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Comprende i ricavi di assistenza al trasporto aereo, di sub-concessione spazi e pubblicità, ricavi per diritti aeroportuali, contributi in conto esercizio, contributi in conto impianti e altri minori ricavi.

#### ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

La società non effettua alcuna ripartizione territoriale dei ricavi in quanto l'azienda opera unicamente nel territorio del Comune di Olbia e con riferimento a clienti prevalentemente nazionali o facenti parte dell'Unione Europea.

La ripartizione dei ricavi relativa alle vendite e prestazioni (voce A1 del conto economico) è la seguente:

<b>Analisi per categoria di attività:</b>	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	15.264.335	11.282.276	3.982.059	35%
ricavi aeronautici	14.809.060	9.949.616	4.859.445	49%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	22.574.286	13.795.243	8.779.043	>100%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	8.762.193	6.055.681	2.706.512	>100%
ricavi per attività commerciali				
	61.409.875	41.082.815	20.327.060	49%

#### ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

<b>Analisi per area geografica:</b>	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	61.409.875	41.082.815	20.327.060	49%
	61.409.875	41.082.815	20.327.060	49%

I ricavi registrano un incremento di circa il 49% correlato alla ripresa del traffico generato nel corso del 2022.

Per una più esaustiva analisi di dettaglio si rimanda alla dedicata sezione nella relazione sulla gestione.

#### ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

RICAVI INFRAGRUPPO	RICAVI	RICAVI	ALTRI RICAVI	TOTALE
	SUBCONC.NI	DIRITTI E TASSE		
<i>Società:</i>				
Cortesa S.r.l.	4.002.294		426.640	4.428.934
Eccelsa Aviation S.r.l.	528.240	3.401.766	487.786	4.417.792
Alisarda Real Estate			15.700	15.700
<i>Totale</i>	4.530.534	3.401.766	944.126	8.876.425

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

Per una più esaustiva analisi di dettaglio si rimanda alla dedicata sezione nella relazione sulla gestione.

#### ALTRI RICAVI E PROVENTI

In dettaglio risultano composti come segue:

<b>Descrizione</b>	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio	7.412.466	13.410	7.399.056	>100%
contributo in conto impianti	26.837	23.469	3.368	14%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	11.870		11.870	>100%
rimborso danni	2.130		2.130	>100%
altri ricavi e proventi	1.713.143	2.052.126	-338.982	-17%
	9.166.446	2.089.005	7.077.442	339%

La voce si incrementa coerentemente con l'andamento della gestione.

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, n. 13, si precisa che tali ricavi, per l'eccezionalità della loro entità o della loro incidenza sul risultato d'esercizio, non sono ripetibili nel tempo.

I ricavi diversi dell'esercizio riguardano principalmente recuperi costi da controllate per utenze e servizi amministrativi per 899 mila euro.

I "Contributi in conto esercizio" si riferiscono a:

-all'iscrizione del contributo di 7.066 mila Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021) attuato con Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, i contributi sono stati incassati in due tranche una prima tranche (il 50%) a marzo 2022 e il restante 50% a maggio 2022;

'- all'iscrizione di un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, per 331 mila euro, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il secondo trimestre fino al 31 dicembre 2022. a favore delle imprese energivore e non energivore. Alle imprese nello specifico, viene riconosciuto un credito d'imposta del 15 per cento per il II e III trimestre sui consumi effettivamente rilevati e fatturati e del 30% per il IV trimestre.

I "contributi in conto impianto" si riferiscono a:

- alla quota di contributo in conto impianti di competenza del 2022 relativo per l'acquisto di nuovi beni strumentali nel 2022 per 5 mila euro;
- alla quota di contributo in conto impianti di competenza del 2022 relativo per l'acquisto di nuovi beni strumentali nel 2021 per 15 mila euro;
- alla quota di contributo in conto impianti di competenza del 2022 relativo per l'acquisto di nuovi beni strumentali nel 2020 per 6 mila euro;
- credito d'imposta per mille euro relativo all'acquisto di beni per le aree svantaggiate.

#### ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

La voce Acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo, accoglie principalmente i costi inerenti il materiale di consumo utilizzato nell'aerostazione, la voce presenta un incremento rispetto all'esercizio precedente come maggiormente dettagliato nella tabella riportata di seguito:

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
acquisti stampati boarding pass	30.752	24.058	6.694	28%
acquisti materiali di consumo per automezzi	166.012	99.991	66.020	66%
acquisti materiali per manutenzione	255.179	217.924	37.255	17%
acquisto gasolio per riscaldamento	65.672	64.079	1.593	2%
trasporti su acquisti	928	214	714	100%
	518.543	406.265	112.277	28%

La voce esposta in bilancio presenta, rispetto al precedente esercizio, un aumento di circa 112 mila euro, sostanzialmente legato ai maggiori volumi di fatturato.

#### COMPOSIZIONE SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

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

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
servizi industriali	11.492.998	8.020.067	3.472.931	43%
servizi commerciali	1.329.992	812.016	517.976	64%
servizi generali e amministrativi	2.703.850	2.329.865	373.986	16%
	15.526.840	11.161.948	4.364.892	39%
	2	-1		

L'incremento dei costi è strutturalmente legato all'incremento delle attività per la ripresa dalla crisi post pandemia.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	360.346	411.171	-50.826	-12%
- servizi di sicurezza	3.826.300	3.050.966	775.334	25%
- servizio antincendio	547.163	680.919	-133.756	-20%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	839.376	754.472	84.904	11%
- energia elettrica	2.955.998	855.408	2.100.590	246%
- servizio di facchinaggio				
- consumi idrici	81.194	45.121	36.073	80%
- consulenze tecniche	328.126	426.861	-98.735	-23%
- servizi per attività operative	473.962	173.974	299.988	>100%
- manutenzioni immobilizzazioni	999.792	685.856	313.936	46%
- altre spese per servizi	1.080.741	935.319	145.422	16%
	<b>11.492.998</b>	<b>8.020.067</b>	<b>3.472.931</b>	<b>43%</b>

I servizi commerciali crescono in linea con l'incremento del traffico sebbene siano influenzati da una politica di cost saving.

L'aumento principale è dovuto ai costi per energia elettrica per 2,1 milioni di euro, dovuto alla crisi energetica in atto, il costo è stato calmierato grazie al contributo straordinario concesso con i Crediti d'imposta per l'acquisto di energia elettrica relativi al primo e al secondo trimestre 2022, per imprese "energivore" e "non energivore" così come previsti dal Decreto Sostegni ter (DL 4/2022) dal Decreto Energia (DL 17/2022) e dal Decreto Ucraina (DL 21/2022).

L'aumento della voce servizi di sicurezza è da correlare al ripristino dei presidi ai varchi in relazione ai flussi di traffico.

Le altre attività operative crescono in forma direttamente proporzionale al traffico ed ai servizi offerti ai vettori.

Le altre spese per servizi includono i costi di produzione dei servizi al passeggero e si incrementano in correlazione ai record di traffico registrato in corso d'anno.

La tabella seguente mostra il dettaglio dei servizi generali amministrativi

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	248.756	241.251	7.505	3%
- spese postali	74	180	-106	-59%
- assistenza software	414.159	488.519	-74.361	-15%
- canone sistema Arco	106.883	139.256	-32.373	-23%
- compenso Sindaci	56.606	60.276	-3.671	-6%
- spese telefoniche	81.062	81.956	-894	-1%
- consulenze amministrative	301.937	275.940	25.997	9%
- revisioni e certificazioni	176.969	139.124	37.845	27%
- altre consulenze	1.241.425	849.826	391.599	46%
- altre spese	75.979	53.537	22.442	42%
	<b>2.703.850</b>	<b>2.329.865</b>	<b>373.983</b>	<b>16%</b>

#### COMPOSIZIONE DEL COSTO COMPLESSIVAMENTE SOSTENUTO PER BENI E SERVIZI ACQUISITI DALLE PARTI CORRELATE

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

Società:	SERVIZI	SERVIZI	SERVIZI GEN.LI	ALTRI	TOTALE
	INDUSTRIALI	COMMERCIALI	E AMMIN.VI		
F2i Ligantia Cortesa S.r.l.	351.435	731.729		45.000	1.096.145
Alisarda Real Estate S.r.l.				82.180	82.180
<b>Totale</b>	<b>351.435</b>	<b>731.729</b>		<b>140.162</b>	<b>1.223.326</b>

**COMPOSIZIONE DELLE SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI**

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	2.032.237	1.211.010	821.227	>100%
- altri canoni	272.815	311.590	-38.775	-12%
	2.305.052	1.522.600	782.452	51%

Il costo relativo alla voce "canone di concessione aeroportuale" è determinato sulla base delle "WLU" (Work Load Units) intese come numero di passeggeri o quintali di merce e posta con uno specifico costo unitario, differenziato sulla base del numero di passeggeri che transitano in aeroporto secondo quanto stabilito dal Decreto 30 giugno 2003 pubblicato sulla G.U. del 7 luglio 2003. Nell'esercizio i valori del canone minimo (Cmin) e del canone unitario (Cu), sono stati aggiornati del 5,4% secondo il tasso di inflazione programmato 2022 (vedi lettera ENAC del 16/12/2022 prot. n°0156681-P). Tenendo conto della comunicazione pervenutaci da ENAC ed in considerazione dei tassi di inflazione registrati alla data di chiusura, la società ha prudenzialmente applicato i seguenti valori pari a Cmin 6,68% e Cu 0,75%.

La voce registra un incremento >100% coerentemente con la ripresa del traffico.

**COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE**

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente, ivi compresi i passaggi di categoria, il costo delle ferie maturate e non godute e gli accantonamenti di legge derivanti dall'applicazione del Contratto.

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	12.180.723	10.551.742	1.628.981	15%
- oneri sociali	3.087.589	2.231.295	856.294	38%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	773.409	660.996	112.413	17%
- altri costi del personale	241.559	238.215	3.345	1%
- lavoro temporaneo (interinale)	908	32.450	-31.542	-97%
	16.284.188	13.714.697	2.569.490	19%

Il costo del lavoro ammonta a 16.284.188 euro in aumento, rispetto all'esercizio precedente, di 2.569.490 euro.

L'incremento è legato in prevalenza al mancato utilizzo della decontribuzione degli oneri sociali, rientranti nella misura "Decontribuzione Sud", che avrebbe permesso di sostenere meno costi per oneri sociali come avvenuto nel precedente esercizio, ed alle assunzioni del personale effettuate nel corso del 2022 per far fronte ai maggiori volumi di traffico.

**GLI AMMORTAMENTI E LE SVALUTAZIONI**

La voce accoglie principalmente gli accantonamenti ai fondi rischi, gli ammortamenti e le relative svalutazioni intercorse nell'anno.

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

L'importo degli ammortamenti deriva dall'applicazione delle aliquote di ammortamento illustrate nella prima parte della Nota Integrativa. Gli ammortamenti 2022 ammontano a circa 2.861.069 euro.

**COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE**

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	534.070	448.186	85.884	19%
Cancelleria e stampanti	30.895	41.842	-10.946	-26%
Contributi associativi	61.997	44.717	17.280	39%
Abbonamenti riviste e giornali	5.147	4.860	287	6%
Spese di rappresentanza	20.850	8.439	12.411	>100%
Spese diverse	5.892	6.944	-1.052	-15%
Donazioni e liberalità	8.145	9.109	-964	-11%
Tasse di circolazione automezzi	1.049	1.056	-7	-1%
Furti ed ammanchi	18.213	341	17.872	>100%
Multe ed ammende	1.271	606	665	>100%
Minusvalenze da alienazione beni				
Perdite su crediti		72	-72	<100%
Altri oneri minori	44.674	183.074	-138.400	-76%
	<b>732.203</b>	<b>749.246</b>	<b>-17.043</b>	<b>-2%</b>

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un leggero decremento rispetto al precedente esercizio per circa 17 mila euro. Il decremento del costo è sostanzialmente legato a minori costi per cancelleria e stampanti 11 mila euro per i minori utilizzi in relazione ai minori servizi, e a minori costi non reiterati nel 2022 e sostenuti nel 2021.

La voce Imposte e tasse accoglie principalmente le seguenti imposte:

- I.M.U. per circa 165 mila euro,
- TARI per circa 86 mila euro,
- imposte pubblicità per circa 185 mila euro,
- imposte di registro contratti di locazione 39 mila euro;
- Imposte ponti radio per circa 4,9 mila euro,
- Imposta ART per circa 14 mila euro.

## C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

### ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
<i>da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni:</i>				
differenze di cambio attive	8	56	-48	100%
<i>proventi diversi dai precedenti:</i>				
<i>verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche	154.689	360	154.329	100%
<i>verso imprese controllate</i>				
dividendi su partecipazioni	1.796.063		1.796.063	
<i>verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>				
Interessi attivi di mora		1.935	-1.935	>100%
<b>Totale</b>	<b>1.950.760</b>	<b>2.351</b>	<b>1.948.409</b>	<b>82864%</b>

La voce "proventi finanziari" registra un incremento per due importanti fattori:

- un incremento per 1,7 milioni dovuto ai dividendi distribuiti dalla controllata Eccelsa Aviation sul risultato dell'esercizio precedente;
- un incremento per 154 mila euro degli interessi attivi maturati sul conto corrente bancario che crescono grazie alla crescita dei tassi di interesse BCE.

### COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

Descrizione:	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	22	239	-217	>100%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento				
Interessi su c/c bancari	11.111	28.976	-17.865	-62%
Interessi passivi di mora	552	66	486	732%
Interessi passivi su finanziamento	254.257	219.214	35.043	>100%
<b>Totale</b>	<b>265.941</b>	<b>248.494</b>	<b>17.447</b>	<b>7%</b>

Gli interessi passivi sono relativi alla quota interessi maturata a fronte del finanziamento di 16,5 milioni di euro, ricevuto nel corso del 2021, si incrementano per la crescita del tasso euribor a 6 mesi .

## IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
<i>Imposte dell'esercizio</i>				
a) Imposte correnti				
- IRES		2.425.410	3.245.098	>100%
- IRAP	1.402.256	773.258	628.998	81%
b. Imposte esercizi precedenti	642		642	100%
c. Anticipate	99.321	463.864	-364.543	>100%
d. Differite passive		-5.771	5.771	-100%
e. proventi da adesione al regime di consolidato fiscale	5.670.508			
<b>Totale</b>	<b>7.172.727</b>	<b>3.656.761</b>	<b>3.515.966</b>	<b>96%</b>

Per la riconciliazione tra l'onere fiscale corrente per IRES ed IRAP e l'onere fiscale teorico e l'analisi della composizione e della movimentazione nell'esercizio delle imposte differite attive e passive si rinvia agli allegati 1 e 2 della presente nota integrativa.

**INFORMAZIONI SUGLI STRUMENTI FINANZIARI**

La Società non ha emesso strumenti finanziari (Rif. art. 2427, primo comma, n. 19, Cc)

**INFORMAZIONI RELATIVE AL FAIR VALUE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI**

La Società non ha strumenti finanziari derivati (Rif. art. 2427 bis, primo comma, n. 1, Cc)

**INFORMAZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI REALIZZATE CON PARTI CORRELATE**

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla Società, aventi natura commerciale sono state concluse a condizioni normali di mercato (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.).

**INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE**

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.).

**PERSONALE**

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

**Organico equivalente medio annuo**

<b>NUMERO MEDIO DIPENDENTI</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
-Numero Dirigenti	4,0	4,0
-Numero Quadri	11,9	12,0
-Numero Impiegati CTI	99,7	119,6
-Numero Operai CTI	62,4	79,9
-Numero Impiegati CTD	39,0	45,0
-Numero Operai CTD	34,8	43,5
<b>Totale</b>	<b>251,8</b>	<b>304,0</b>

Nel corso del 2022, la società ha fatto maggiore ricorso al lavoro stagionale in coerenza con la ripresa del traffico.

**REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI**

Come richiesto dall' art. 2427, comma 1, n. 16 del Codice Civile e dal D.Lgs. 39/2010, nella tabella si dettagliano i compensi spettanti agli amministratori ed ai sindaci della Società. Si informa che la società non ha concesso anticipazioni e/o crediti ad amministratori o sindaci.

	31/12/22	31/12/21	Variazione	Variazione %
Compensi Amministratori	192.252	192.508	-256	-0,13%
Compensi Sindaci	55.269	57.915	-2.646	-4,57%
	247.521	250.423	-2.902	-1,16%

**INFORMAZIONI RELATIVE AI COMPENSI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE (RIF. ART. 2427, COMMA 1, N. 16 C..C)**

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale:

-corrispettivi spettanti per la revisione legale dei conti annuali: euro 48 mila, oltre spese e contributi.

## IMPEGNI GARANZIE E PASSIVITA' POTENZIALI

Si da informativa che la società detiene impegni a valere sui beni demaniali in concessione da Enac, derivanti dall'obbligo di restituzione dei beni demaniali ottenuti in concessione nel 2004, al termine della concessione stessa in condizioni di normali stato d'uso. I beni oggetto della concessione ammontano a 75.727.749 Euro.

La società ha rilasciato garanzia fidejussorie all'ENAC per un valore di 517.355,65 Euro a fronte degli impegni assunti con la convenzione a suo tempo sottoscritta con la società.

Non sono state prestate garanzie reali e non sono stati assunti impegni nei confronti di imprese controllate, collegate nonché controllanti e imprese sottoposte al controllo della controllante.

## INFORMAZIONI CON PARTI CORRELATE

Le operazioni effettuate con parti correlate, ivi comprese le operazioni infragruppo, non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nella normale attività delle società del Gruppo, quali cessioni di beni o prestazioni di servizi. Tali operazioni sono effettuate nell'interesse delle imprese del Gruppo a normali condizioni di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Di seguito un prospetto che riporta le principali operazioni con parti correlate:

### Informazioni ex art. 1, commi 125-129, Legge 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, commi 125-129 della L. 124 del 04/08/2017, si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque dei vantaggi economici di qualunque genere, ricevuti da pubbliche amministrazioni, da società a partecipazione pubblica, da società dalle precedenti controllate, anche indirettamente, e società da loro partecipate.

Soggetto erogante	Valore contributo	Stato pratica	Riferimento normativo
Regime aiuti	€ 281.421	2022	Legge di bilancio 2021: legge 30 dicembre 2020, n. 178 - Articolo 1, commi da 161 a 168: Agevolazione contributiva per l'occupazione in aree svantaggiate - Decontribuzione Sud.
Regime aiuti	€ 113.701	2022	Legge di bilancio 2021: legge 30 dicembre 2020, n. 178 - Articolo 1, commi da 161 a 168: Agevolazione contributiva per l'occupazione in aree svantaggiate - Decontribuzione Sud.
Regime aiuti	€ 7.066.165	2022	Ristoro per i danni conseguenti dall'emergenza sanitaria da COVID-19 previsto per i gestori aeroportuali e per i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (fondo di cui alla legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, commi 714 – 719)
credito d'imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica	€ 330.892	2022	il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 (c.d. "decreto Sostegni-ter"), il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17 (c.d. "decreto Energia"), il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 (c.d. "decreto Ucraina") il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, (c.d. "decreto Aiuti") il decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115, (c.d. "decreto Aiuti-bis") il decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144, (c.d. "decreto Aiutiter") il decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, (c.d. "decreto Aiuti-quater")
	<b>€ 7.792.180</b>		

### **Informativa dell'attività di Direzione e Coordinamento della Società**

Come richiesto dall'art. 2497 bis 4° comma del Codice Civile si fornisce un riepilogo con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2021 di F2i Ligantia S.p.A., società che esercita su Geasar S.p.A.. l'attività di direzione e coordinamento.

Euro	31 dic 2021
A) Valore della produzione	
B) Costi della produzione	-334.284
A-B) Differenza fra valore e costi della produzione	-334.284
C) Proventi e oneri finanziari	-5.584.899
Imposte sul reddito	1.420.604
Utile e perdita dell'esercizio	-4.498.579
B) Totale attivo corrente	2.261.356
D - E) Totale attivo immobilizzato	259.885.041
B) Passivo corrente	-2.946.141
A) Passivo non corrente	-182.619.463
Patrimonio netto	76.580.793

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che a far data dal 26 Febbraio 2021 la società, a seguito del trasferimento delle quote da Alisarda Spa a F2i Smeralda S.p.A., è sottoposta alla direzione e coordinamento della Holding Ligantia S.p.A. che ne detiene il 100% delle quote.

\* \* \*

### **PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE**

Signori Azionisti,

In base a quanto sopra esposto, si chiede di approvare il bilancio al 31 dicembre 2022 che chiude con un utile pari a Euro 26.843.586 deliberandone di destinare una parte del predetto utile di esercizio, pari ad Euro 26.400.000, alla distribuzione di dividendi ordinari ai soci; e di riportare a nuovo una quota di utile pari a Euro 443.586.

La presente relazione al Bilancio, corredata dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e anche il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

**Geasar S.p.A.**  
Il Presidente  
Roberto Barbieri

Firmato digitalmente da

**ROBERTO BARBIERI**  
C = IT

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

**RICONCILIAZIONE TRA L'ONERE FISCALE CORRENTE E L'ONERE FISCALE TEORICO (IRES)**

<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>34.016.314</b>
Onere fiscale teorico (27,5%)	9.354.486
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	0
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.364.512
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.799.997
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	-9.445.780
Perdite Pregresse	0
Ace	-507.933
Imponibile fiscale	23.627.116
<b>IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO (IRES)</b>	<b>5.670.508</b>

**DETERMINAZIONE DELL'IMPONIBILE IRAP**

<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>32.331.495</b>
Costi non rilevanti ai fini IRAP	16.506.681
Proventi non rilevanti ai fini IRAP	-7.419.991
<b>Totale (1)</b>	<b>41.418.185</b>
Cuneo fiscale	-13.700.447
<b>Totale (2)</b>	<b>27.717.737</b>
Onere fiscale teorico (5,12%)	1.419.148
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	16.852
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	0,00
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-346.775
<b>Imponibile IRAP</b>	<b>27.387.814</b>
<b>IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO</b>	<b>1.402.256</b>

## GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE AL 31.12.2022

	31.12.2021			Utilizzi anno 2022			Incrementi anno 2022			31.12.2022		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Amministratori												
IRES	235.618	24%	56.548	(49.382)	24%	(11.852)	42.330	24,0%	10.159	228.566	24,0%	54.856
IRAP												
2. Svalutazione crediti												
IRES	1.527.696	24%	366.647	(43.148)	24%	(10.356)	0	24,0%	0	1.484.548	24,0%	356.292
IRAP												
3. Premi performance e rinnovi contrattuali												
IRES	906.552	24%	217.572	(906.552)	24%	(217.572)	1.168.242	24,0%	280.378	1.168.242	24,0%	280.378
IRAP	0	5,12%	0	0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
4. Ammortamento terreno												
IRES	219.710	24%	52.731	0			16.852	24,0%	4.044	236.562	24,0%	56.775
IRAP	215.181	5,12%	11.017	0			16.852	5,12%	863	232.033	5,12%	11.880
5. Fondo rischi contenzioso												
IRES	1.048.069	24%	251.537	(346.775)	24%	(83.226)	37.228	24,0%	8.935	738.522	24,0%	177.245
IRAP												
6. Fondo oneri del personale												
IRES	561.804	24%	134.833	(448.569)	24%	(107.657)	111.804	24,0%	26.833	225.039	24,0%	54.009
IRAP	0	5,12%	0	0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
7. Interessi di mora												
IRES	696	24%		0			0	24,0%	0	696	24,0%	167
IRAP												
8. Quota associativa												
IRES	16.283	24%	3.908	(5.571)	24%	(1.337)	6.107	24,0%	1.466	16.819	24,0%	4.037
IRAP												
9. Fondo per rinnovo contrattuale												
IRES	0	24%	0	0	24%	0						
IRAP	0	5,12%		0								
10. Perdite fiscali												
IRES	0	24%	0		24%	0	0	24,0%	0	0	24,0%	0
IRAP												
<b>IRES</b>	<b>4.516.428</b>		<b>1.083.776</b>	<b>(1.799.997)</b>		<b>(431.999)</b>	<b>1.382.563</b>		<b>331.815</b>	<b>4.098.994</b>		<b>983.759</b>
<b>IRAP</b>	<b>215.182</b>		<b>11.017</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>16.852</b>		<b>863</b>	<b>232.033</b>		<b>11.880</b>