

Bilancio al 31 Dicembre 2014



Geasar S.p.A.

Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A.

Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda

Capitale Sociale Euro 7.749.000 interamente versato

W

Indice
Relazione sulla Gestione

SINTESI DELL'ESERCIZIO	3
TRAFFICO	10
INVESTIMENTI.....	15
SERVIZIO SAFETY – QUALITY & REGULATION	21
ATTIVITÀ AVIATION (ASSISTENZA A TERRA E SERVIZI CENTRALIZZATI DL 18/99, TASSE E DIRITTI AEROPORTUALI).....	23
ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AVIATION	26
CORTESA S.R.L.....	28
ECCELSA AVIATION S.R.L.....	31
RISORSE UMANE	35
ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO	39
GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	42
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	49
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	49
PRINCIPALI RISCHI CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ	49
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	54
ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE	55
INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE	56
APPROVAZIONE DEL BILANCIO	56

Prospetti di Bilancio e Nota Integrativa

Sintesi dell'esercizio

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'anno 2014.

Il risultato dell'esercizio al lordo delle imposte è pari a 6.948.837 Euro ed evidenzia un incremento rispetto alla chiusura 2013 di circa 2.800.000 Euro.

Sul fronte del **traffico**, l'anno si è chiuso con un traffico totale di 2.127.718 passeggeri e 28.547 movimenti. La crescita di passeggeri rispetto al 2013 è risultata pari al 7,9 % (+155.449 passeggeri), significativamente superiore rispetto alla media degli scali nazionali (4,5%). Questo risultato è da correlarsi in particolare ad una ulteriore e significativa espansione del traffico internazionale (+107.460 passeggeri) che ha confermato il ruolo strategico dell'Aeroporto di Olbia quale principale scalo dalla Sardegna per i collegamenti internazionali. Il mercato domestico, in crescita per la prima volta dopo diversi anni, ha invece beneficiato dell'applicazione del nuovo regime di continuità territoriale che a partire dalla stagione Winter IATA 2013/14 prevede una tariffa agevolata anche per i non residenti sui collegamenti con Milano Linate e Roma Fiumicino, e ha condotto ad una crescita su tali tratte di circa 50.000 passeggeri.

Dal punto di vista operativo, la spiccata stagionalità che continua a caratterizzare la distribuzione dei flussi di traffico ha condotto a momenti di saturazione delle strutture aeroportuali durante il picco estivo. Il transito di passeggeri risulta infatti concentrato per il 70% nei 4 mesi estivi, per il 61% nelle settimane dal 15 di Giugno al 15 di Settembre (ove si sono registrati 92.000 passeggeri aggiuntivi rispetto al 2013) e per oltre il 42% nelle sole 4 settimane da metà Luglio a metà Agosto (70.000 passeggeri aggiuntivi rispetto al 2013).

Al fine di promuovere una destagionalizzazione dei flussi, la Società ha avviato una rivisitazione della politica tariffaria di handling con una rimodulazione della scontistica per le compagnie che hanno chiesto di operare voli concentrati sul picco estivo. Ciò ha condotto altresì a un incremento dei ricavi per i servizi di assistenza a terra più che proporzionale alla crescita dei movimenti serviti, grazie all'incremento del provento medio per tonnellata servita (+5%), e la conseguente mitigazione delle perdite registrate durante il periodo invernale, quando i limitati flussi di traffico non consentono di coprire i costi per la copertura del servizio.

Al fine di migliorare i livelli di servizio dello scalo nei periodi di alto traffico, mediante una migliore programmazione della copertura del personale operativo e un incremento gli standard qualitativi dei servizi di handling offerti a passeggeri e vettori, è stata richiesta ad ENAC l'autorizzazione ad operare come aeroporto di livello 2 ("facilitato"). L'attività di coordinamento da parte di Assoclearance, (Coordinatore slot aeroportuali), dovrebbe consentire dal 2015 una riduzione della congestione operativa su alcune fasce orarie e la ridistribuzione del traffico in fasce orarie meno congestionate.

In relazione al superamento dei 2 milioni di passeggeri annui nel 2014, ENAC ha riscontrato che lo scalo costituisce una eccezione sul panorama nazionale tanto per la stagionalità dei flussi di passeggeri, quanto per il connesso utilizzo delle infrastrutture, e ha pertanto deciso di avviare nel corso del 2015, in linea con gli ultimi orientamenti comunitari, un monitoraggio per valutare l'effettivo consolidamento del dato 2014 e le modalità con le quali procedere in futuro all'apertura del mercato dei servizi di handling coerentemente alla necessità di mantenere adeguati livelli di safety e security.

Nel Gennaio 2014 il Ministero competente ha disposto una revisione della tariffa aeroportuale concernente i servizi di sicurezza dello scalo, con un incremento del corrispettivo per il controllo dei passeggeri e bagagli

di 0,73 Euro a passeggero in partenza. Tale incremento ha prodotto un beneficio in termini di ricavi pari a circa 750.000 Euro nel corso del 2014, a copertura del maggiore costo annuo che da molto tempo caratterizza tale attività a seguito dell'innalzamento degli standard di sicurezza.

Risulta in una avanzata fase di elaborazione il processo di completa revisione del sistema tariffario aeroportuale. In particolare, a seguito della condivisione con le competenti strutture della corretta applicazione dei nuovi modelli tariffari recentemente approvati dalla nuova Autorità dei Trasporti, sarà possibile sottoporre al comitato degli Utenti locale la proposta tariffaria per i prossimi 4 anni. I Piani investimenti, qualità, ambiente e traffico del quadriennio 2015-2018, necessari per la attivazione della procedura, sono stati approvati da Enac il 9 di Gennaio 2015. Si prevede pertanto che l'iter si definisca nel secondo semestre del 2015.

Dal punto di vista dell'offerta commerciale rivolta ai passeggeri, nel corso del 2014 sono stati realizzati importanti investimenti volti ad una espansione dei servizi Food&Beverage e Travel Retail negli spazi *airside*. Per la prima volta nell'aeroporto di Olbia è stato sviluppato il concetto di *walkthrough store*, un modello in costante espansione negli aeroporti internazionali, per garantire al passeggero un'ottimizzazione del tempo a disposizione e la massima fruibilità dell'offerta commerciale. Dopo i filtri di sicurezza, nella nuova area commerciale sorta in seguito al restyling del molo partenze e arrivi dell'aerostazione, sono stati attivati un nuovo spazio di travel retail gestito da un concessionario e uno store di prodotti alimentari regionali italiani denominato "Kara Italy", gestito dalla controllata Cortesa Srl, grazie all'esperienza maturata nel settore con il marchio Kara Sardegna. L'offerta di prodotti alimentari di qualità copre attualmente i migliori prodotti regionali della tradizione sarda ed italiana e ha incontrato elevati indici di gradimento da parte dei passeggeri, nazionali e internazionali.

Nel Giugno 2014 è stato inoltre inaugurato il wine bar Cosas Bonas, moderno *concept* Food&Beverage volto all'offerta di prodotti enogastronomici di eccellenza, con la partecipazione di 14 aziende dell'agroindustria sarda. Il nuovo format, che ha incontrato un notevole successo presso i passeggeri con un significativo incremento dei ricavi e della marginalità della controllata Cortesa, rappresenta il primo passo di un percorso di collaborazione tra l'aeroporto di Olbia e le imprese del territorio volto a valorizzare i prodotti regionali di eccellenza, e che si intende proseguire in futuro.

Nonostante l'incremento del traffico, i **ricavi totali** risultano in decremento a causa dell'assenza di contributi regionali al supporto dei collegamenti aerei internazionali, presenti negli anni precedenti (in particolare nella misura di 3.795.935 Euro nel 2013). Si segnala che, in attesa della definizione da parte della Regione Sardegna di nuove modalità di promozione del traffico coerenti con le nuove linee guida comunitarie, si sono registrate riduzioni nel network di alcune compagnie, il cui impatto sarà maggiormente visibile nel corso del 2015. Questa variazione in decremento non ha comunque avuto impatto diretto sul risultato dell'esercizio, trattandosi di fondi che negli esercizi passati venivano destinati in pari misura alle compagnie aeree. In assenza di tale variazione negativa, i ricavi totali dell'esercizio si sarebbero incrementati nella misura di circa 3 Milioni di Euro con una crescita del 12% rispetto all'anno precedente.

I costi totali del 2014 risultano significativamente inferiori rispetto al 2013. Come per i ricavi, tale variazione è influenzata dalla mancata erogazione di contributi marketing a supporto dei collegamenti aerei internazionali da parte della Regione Sardegna, che ha condotto la Società a investire risorse proprie in misura limitata rispetto al 2013 (circa 320.000 Euro a fronte dei circa 3.800.000 Euro spesi nel 2013). Al netto di questo fenomeno, la variazione dei costi rispetto al precedente esercizio è pari a circa 200.000 Euro. L'incremento, da correlarsi principalmente a fattori operativi, è legato ai costi per servizi esterni necessari a fronteggiare una incrementata stagionalità dei flussi, ed in particolare per il servizio di sicurezza

ai varchi. Per quanto attiene invece i costi del personale, nonostante la società abbia operato con lo stesso numero di risorse del precedente esercizio e con un minore ricorso all'utilizzo di ore straordinarie, il limitato incremento, pari a circa 93.000 Euro, è correlato alle usuali dinamiche salariali per anzianità di servizio e progressioni professionali.

L'utile netto, pari a 4.850.781 Euro, migliora di circa 2 Milioni di Euro e beneficia anche per l'esercizio in corso della riduzione dell'aliquota di tassazione IRAP al 1,26% introdotta dalla Legge Regionale n. 12 del 23 maggio 2013 per i periodi di imposta 2013, 2014 e 2015.

Il contesto generale

Contesto esterno

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, l'economia mondiale ha mostrato margini di lento recupero rispetto alla situazione pre-crisi del 2008.

I fattori più significativi per lo sviluppo dell'economia mondiale sono i problemi economici della Russia e dell'Ucraina, lo stato dell'economia cinese e di quella statunitense e la lotta alla crisi nell'eurozona. Nonostante la crescita già intrapresa negli Stati Uniti, le prospettive a breve e a medio termine restano tuttavia incerte, infatti si prevede che la forte caduta del prezzo del petrolio se da un lato possa contribuire a sostenere la crescita, dall'altro non sia priva di rischi per la stabilità finanziaria dei paesi esportatori.

Mentre nell'area dell'Euro è in atto una moderata ripresa, l'attività economica in Italia permane stazionaria. Il 2014 si chiude con un bilancio macroeconomico molto negativo e un decremento del Pil pari al -0,5/-0,4%.

Il trasporto aereo mondiale ha registrato una crescita complessiva dei passeggeri trasportati del 3,6% rispetto al 2013, mentre il tasso di crescita dei passeggeri negli aeroporti europei è stato pari al +5,4% (fonte ACI Europe - Airports Council Association). Hanno trainato la crescita i flussi dei passeggeri verso destinazioni non europee (+ 7,3%).

I movimenti di aeromobili sono aumentati del + 2,6%, riflettendo una supplementare capacità, ma anche in questo caso, la maggior parte di questa capacità supplementare era schierata negli aeroporti non comunitari, che aumentano di + 5,6% rispetto ad appena il + 1,5% negli aeroporti dell'UE.

La crescita del traffico aereo registrato dagli aeroporti europei nel 2014 è legata al continuo cambiamento nella struttura del mercato dell'aviazione. La maggior parte dell'aumento del numero di passeggeri è stato alimentato da compagnie low cost, che hanno ampliato la loro quota di mercato in primari aeroporti - a volte a scapito di altri scali regionali.

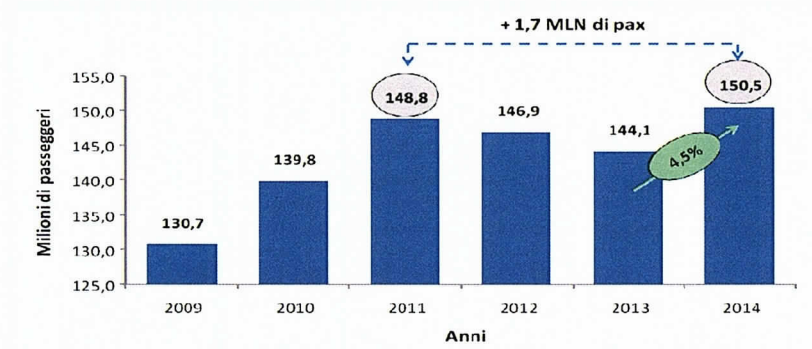
Il sistema aeroportuale italiano (fonte Assaeroporti) nel 2014 torna a crescere dopo due anni di contrazione, facendo registrare un incremento del traffico passeggeri pari al +4,5% e un aumento dei volumi di merce trasportata pari al 5%. Sul risultato complessivo hanno inciso positivamente sia la ripresa del traffico nazionale, che registra un incremento del 2,5% rispetto allo scorso anno, sia la netta crescita del traffico internazionale, con un +5,9%, e in particolare del traffico UE (+7,5% rispetto al 2013).

I passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani sono stati 150.505.471, corrispondenti a 6,4 milioni di passeggeri in più rispetto al 2013.

I movimenti degli aeromobili sono cresciuti del + 0,6%, per un totale annuo di 1,4 milioni di movimenti.

La valenza della crescita del trasporto aereo nel 2014 è resa ancor più significativa dal fatto di essere superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto ai volumi di traffico del 2011, ultimo anno di crescita del traffico aereo in Italia.

Grafico 1 - Trend traffico passeggeri aeroporti italiani 2009-2014



Fonte: Assaeroporti su dati società di gestione aeroportuale

Il sistema aeroportuale della Sardegna ha registrato anch'esso un incremento del volume complessivo dei passeggeri (+ 4 %). Nel dettaglio, lo scalo di Cagliari evidenzia un crescita ridotta (+1,4%) mentre gli scali di Alghero e Olbia registrano un importante incremento dei passeggeri rispettivamente del +4,8% e 7,9%.

I passeggeri nazionali risultano in crescita in tutti e tre gli scali regionali grazie alla attivazione della continuità territoriale a tariffa unificata anche per i non residenti. I flussi internazionali evidenziano invece una crescita solo nei due scali di Alghero (+4,96%) e Olbia (+13,51%), mentre sono in forte calo sullo scalo di Cagliari (-6,42%), a causa della riduzione di rotte operate da compagnie low cost (-11%) e traditional (-9%), presumibilmente a seguito della mancata assegnazione dei contributi regionali, erogati sino al 2013.

L'aeroporto di Olbia si conferma lo scalo con la maggiore incidenza di traffico internazionale (903.032 passeggeri) sul traffico totale (43% del totale aeroporto), e per la prima volta presenta il maggiore numero assoluto di passeggeri internazionali (pari, nell'Aeroporto di Cagliari, a 747.807).

Tali risultati appaiono frutto delle politiche commerciali e di marketing attuate dalla Geasar e orientate alla continua estensione della media e bassa stagione, che ha incentivato molte compagnie ad estendere l'offerta commerciale, prima limitata al picco estivo, ai mesi di Aprile e Ottobre. In particolare Geasar a partire dal 2013 è promotrice di un progetto di collaborazione tra aeroporto, operatori turistici e compagnie aeree con l'obiettivo di potenziare e creare nuovi flussi turistici, attraverso la promozione delle risorse turistiche della destinazione Sardegna.

L'anno 2014 ha beneficiato degli investimenti di start-up di nuove rotte posti in essere negli anni precedenti, grazie al supporto dei contributi regionali. Dopo il blocco della contribuzione pubblica, la società ha costruito un sistema di incentivi autofinanziati e continuato a valutare la opportunità di investire in nuovi collegamenti, laddove il ritorno economico di tale sostegno sia garantito dai ricavi aggiuntivi delle attività aviation e non aviation. Quasi tutte le compagnie hanno aderito a tale politica, accollandosi il rischio di una parte di costi di investimento, con l'obiettivo di non perdere il proprio posizionamento sullo scalo, ma laddove la mancanza di contributi dovesse protrarsi appare plausibile che vi siano cancellazioni di rotte e frequenze, soprattutto al di fuori del picco estivo, come già accaduto per l'operativo invernale su Londra.

Nel 2014 sono state comunque attivate nuove rotte per la Germania e la Scandinavia. Germanwings, compagnia low fare del Gruppo Lufthansa, ha lanciato la sua quarta rotta diretta dall'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda: Düsseldorf. SAS, principale vettore della Scandinavia, ha attivato, invece, due nuove rotte da Olbia per Oslo e Stoccolma. I voli diretti hanno offerto ai passeggeri la possibilità di scoprire le bellezze delle capitali scandinave e di sfruttare al meglio le connessioni del network SAS con più di 60 destinazioni in Scandinavia e Finlandia.

Per la stagione Summer 2015, inoltre, l'offerta dei voli dell'Aeroporto Olbia Costa Smeralda si arricchirà di 7 nuove destinazioni e 3 nuove compagnie aeree: British Airways, Brussels Airlines e Luxair. Tra la fine di marzo e il mese di maggio prenderanno dunque il via i nuovi collegamenti internazionali con voli diretti di linea da Olbia con Amsterdam, Bratislava, Bruxelles, Londra Heathrow, Lussemburgo, Strasburgo e Zurigo.

Sul fronte operativo/gestionale interno, l'attività di assistenza ai voli, come già accennato, è stata caratterizzata da una accentuata concentrazione del traffico e conseguenti situazioni di congestione delle strutture. L'incremento del numero di movimenti (+7% rispetto al 2013), associato ai picchi di traffico durante il fine settimana e su specifiche ore della giornata, ha comportato un aumento del fabbisogno di personale operativo ed un utilizzo di ore straordinarie.

Il costante monitoraggio del livello di servizi durante l'alta stagione ha consentito interventi tempestivi nel caso di anomalie nei livelli di servizio offerti, ferma restando la problematica di situazioni di congestione. Anche quest'anno durante la stagione estiva i passeggeri dello scalo hanno potuto contare, oltre che sul sistema di informativa al pubblico, anche della presenza di un gruppo di giovani studenti che, nella veste di *airport angel*, hanno aiutato i passeggeri ad una migliore fruizione dei servizi aeroportuali. I risultati della rilevazioni della Carta dei servizi hanno mostrato pertanto risultati degli indicatori in linea con gli obiettivi promessi.

Tutti gli indicatori monitorati registrano elevati livelli di soddisfazione. Dai risultati delle interviste emerge che, per il 94% degli intervistati, l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda offre un servizio complessivamente migliore rispetto agli altri aeroporti, mentre il 98,8% dei passeggeri disabili o a ridotta mobilità dichiara che i servizi offerti nell'aeroporto di Olbia sono migliori rispetto a quelli offerti dagli altri scali (per il 16,3% i servizi sono migliori e per l'80% i servizi sono molto migliori).

Tuttavia, nell'ottica di incrementare il livello di servizio offerto, le strutture aziendali hanno attivato un sistema di rilevazioni ed elaborazioni sulla correlazione tra dati di traffico, ritardi e anomalie di funzionamento delle infrastrutture. Il 58% dei ritardi operativi per l'anno 2014, infatti, sono derivati da problematiche di congestione aeroportuale e questo ha suggerito la richiesta di cambio del livello di Aeroporto da livello 1 a livello 2 (facilitato) per la *Summer 2015*, al fine di poter raggiungere un ulteriore miglioramento degli standard. Le compagnie aeree, accettando lievi riprogrammazioni orarie rispetto alla loro iniziale programmazione, accedono al vantaggio di operare in una fascia oraria non congestionata riducendo notevolmente i disagi legati alla saturazione.

Sul fronte della **misurazione delle performance** e nell'intento di definire una offerta aviation e non aviation allineata alle istanze del passeggero, a partire dalla stagione estiva 2014 la società ha attivato un programma di interviste al passeggero, costruite ed effettuate tenendo conto delle peculiarità dello scalo. La raccolta di dati sulla provenienza, età, motivo del viaggio, reddito medio, soddisfazione nel servizio ricevuto, carenza di servizi invece non trovati sullo scalo, sia dal punto di vista commerciale che operativo, suggerirà alla società le necessarie implementazioni e le priorità con le quali le stesse dovranno essere attivate. Questa scelta, in aggiunta alle rilevazioni della carta dei servizi e a quelle già effettuate per il

mezzo del servizio survey di Aci Europe, dovrebbe restituire, nell'arco di qualche anno, una banca dati sulla base della quale, apportare i correttivi di volta in volta necessari in alcuni casi, in altri di misurare in anticipo il gradimento di progetti che si intende implementare.

Per quanto attiene le attività di Aviazione Generale, il traffico di Aviazione Privata è stato parzialmente condizionato dalla crisi politica internazionale, principalmente in Ucraina e Medio Oriente. Un'ulteriore diminuzione dei passeggeri italiani si è aggiunta a causa della situazione politica ed economica di incertezza nel nostro paese. Nel confronto con l'anno precedente, i dati di traffico mostrano una perdita, sebbene limitata, in termini di tonnellate, passeggeri e movimenti. Tale effetto congiunturale è stato fortunatamente contrastato da una tipologia di traffico, prevalentemente straniero, con velivoli di grosso cabotaggio che hanno consentito di elevare il tonnellaggio medio e di compensare parzialmente la perdita di movimenti.

Per il settimo anno consecutivo, anche nel 2014 Eccelsa Aviation è stata classificata "Best European FBO", ossia miglior Operatore di Aviazione Generale in Europa. La classifica è redatta dalla prestigiosa rivista di viaggi d'affari britannica "Business Destinations Magazine" che, ogni anno, assegna i "Travel Awards", chiedendo ai propri lettori di votare i migliori operatori del settore turistico e dei trasporti.

Inoltre, anche i lettori dell'autorevole rivista di Aviazione Privata europea EBAN (European Business Air News) hanno collocato Eccelsa tra i migliori operatori del settore.

Sul piano infrastrutturale sono proseguiti i lavori sulla viabilità aeroportuale e sull'allungamento della pista di volo. I primi, relativi al IX lotto della S.S.199 Sassari - Olbia, appaltati dall'Anas nel 2012 e che comprendono lo svincolo e l'accesso alla viabilità aeroportuale, sono proseguiti regolarmente nel 2014 e il loro completamento è previsto nel 2015.

Il 1° lotto dei lavori di allungamento della pista di volo, il quale prevede lo spostamento di un tratto della S.S. 125, è stato appaltato nel corso del 2013 ed è attualmente in corso. Il quadro economico delle opere prevede una spesa totale di 6.407.100 Euro di cui 6.150.000 Euro a carico dello Stato e la restante quota parte di 257.100 Euro autofinanziata dalla Società. L'ultimazione, inizialmente prevista per il 2014, è slittata a causa di un rallentamento nella erogazione di fondi da parte della Regione Sardegna.

Per quanto attiene il 2° lotto esecutivo, in data 12 agosto 2013 è stato firmato un accordo fra Regione Autonoma della Sardegna, Enac e Geasar con il quale è stata confermata l'assegnazione alla società di 16.725.000 Euro di fondi pubblici. La quota di investimento a carico della società è invece pari a 851.300 Euro. Il progetto esecutivo è in fase di definizione, ma anche questo lotto esecutivo ha subito un notevole rallentamento a seguito della necessità della Regione di chiarirne l'inquadramento nell'ambito della normativa sugli Aiuti di Stato.

Ulteriori importanti interventi infrastrutturali hanno invece riguardato, come precedentemente accennato, l'area dell'aerostazione passeggeri collocata oltre i filtri di sicurezza ("airside"), con una revisione generale del layout e dei flussi passeggeri. La nuova configurazione dei percorsi in uscita dai filtri di sicurezza consente di ordinare ed uniformare la direzione dei flussi passeggeri al termine dei controlli, eliminando le interferenze tra i passeggeri diretti ai diversi *gate*. Inoltre, la creazione lungo il percorso delle nuove aree commerciali walk-through - sia per la ristorazione che per le vendite al dettaglio - ha parzialmente colmato le carenze evidenziate in merito all'offerta commerciale in airside. L'area è stata strutturata per accompagnare il passeggero nel suo percorso e la medesima logica ha condotto al potenziamento delle superfici nella zona centrale del molo, a beneficio dei due spazi edicola e artigianato.

Sempre nel lato air, la creazione di aree di attesa ai gate dall'1 al 4, ha consentito di eliminare la formazione di file ortogonali al molo, file che in passato costituivano un vero e proprio sbarramento alla principale direzione di flusso dei passeggeri. Oggi, il passeggero che è in procinto di imbarcarsi, ha a disposizione una zona esclusiva appositamente dimensionata, nella quale prepararsi con la necessaria tranquillità e disporsi alla partenza.

Nell'area precedente i fitri di sicurezza ("landside"), il più importante intervento ha riguardato la modifica della viabilità di accesso all'aerostazione e la creazione del sistema di parcheggi "sosta breve". Le modifiche alla viabilità hanno portato concreti benefici in termini di regolamentazione della sosta e decongestionamento dell'intenso traffico estivo.

Sotto il profilo dell'organizzazione la Società, con l'obiettivo di definire una chiara ed efficace separazione delle funzioni di Gestore aeroportuale dalle funzioni di Handler, anche tenuto conto del raggiungimento della soglia dei 2 milioni di passeggeri annui, ha suddiviso le aree di Airport Operations (Movimento e Terminal) dall'area Handling Operations, prima accorpate in un unico Post Holder Terminal, Movimento e Handling Manager, con l'individuazione di nuovi Manager responsabili per le tre sezioni. La scelta organizzativa ha determinato l'ottimizzazione e la razionalizzazione, anche in termini di organico, dei servizi di assistenza offerti ai Vettori, Passeggeri e Merci, grazie anche ad una maggiore attività di controllo legata alla separazione delle operazioni e all'utilizzo di sinergie nell'ambito della Società.

Traffico

➤ Contesto Nazionale e Regionale

Il sistema aeroportuale italiano

Dopo due anni di contrazione, nel 2014 il traffico aereo è tornato a crescere. Il sistema aeroportuale italiano ha infatti registrato, rispetto allo scorso anno, un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5% e un aumento dei voli di merce trasportata pari al 5%.

Nello specifico, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150.505.471, corrispondenti a 6,4 milioni di passeggeri in più rispetto al 2013. Si riscontra, oltre a ciò, un incremento del traffico complessivo dei movimenti degli aeromobili pari allo 0,60%, per un totale annuo di 1,4 milioni di movimenti.

Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la ripresa del traffico nazionale, che registra un incremento del 2,5% rispetto allo scorso anno, sia la netta crescita del traffico internazionale, con un +5,9%, e in particolare del traffico UE che registra un +7,5% rispetto al 2013.

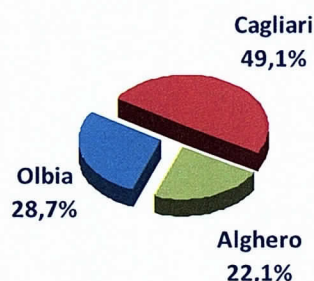
Gli Aeroporti Sardi

L'incremento del traffico passeggeri ha interessato anche gli scali dell'Isola, che evidenziano una crescita del traffico passeggeri del + 4,0%, leggermente inferiore al dato di crescita media degli aeroporti italiani. La crescita è stata determinata sia dalla componente di traffico domestico, con un +4,1%, che dalla componente di traffico internazionale che cresce del +3,9%. Anche quest'anno, lo sviluppo del traffico Isolano è stato trainato dall'Aeroporto di Olbia, che ha consuntivato l'ottimo risultato del +7,9%, grazie soprattutto alla significativa crescita dei passeggeri stranieri + 13,5%. Dato, quest'ultimo, superiore sia alla media degli aeroporti italiani che a quelli sardi di Alghero (+4,8%) e Cagliari (+1,4%) che evidenzia un decremento dei passeggeri internazionali pari al -6,4%.

Analisi comparativa aeroporti Sardi

Aeroporto	Passeggeri Nazionali			Passeggeri Inter.li			Totale Commerciale		Aviazione Generale	Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)		
	Passeggeri	Market Share	Δ% 2014/2013	Passeggeri	Market Share	Δ% 2014/2013	Totale	Δ% 2014/2013			Totale Traffico	Market Share	Δ% 2014/2013
Olbia	1.192.796	23,3%	3,3%	903.032	40,2%	13,5%	2.095.828	7,4%	20.978	10.912	2.127.718	28,7%	7,9%
Cagliari	2.881.477	56,4%	3,8%	747.807	33,3%	-6,4%	3.629.284	1,5%	5.877	4.466	3.639.627	49,1%	1,4%
Alghero	1.037.836	20,3%	6,9%	597.231	26,6%	5,0%	1.635.067	5,6%	1.562	2.745	1.639.374	22,1%	4,8%
Totale Sardegna	5.112.109		4,1%	2.248.070		3,9%	7.360.179	4,0%	28.417	18.123	7.406.719		4,0%
Totale Italia	57.748.434		2,4%	91.927.246		5,8%	149.675.680	4,5%	251.269	578.522	150.505.471		4,4%

Lo scalo di Olbia conferma il ruolo di principale Aeroporto internazionale della Sardegna (share 40,2%). Il market share totale passa dal 27,6% del 2013 al 28,7% del 2014, come rappresentato nel seguente grafico:



➤ Aeroporto di Olbia

L'Aeroporto chiude l'anno 2014 con un traffico totale (Aviazione commerciale e generale) di 2.127.718 passeggeri, in crescita del +7,9% rispetto al 2013.

I movimenti mostrano un incremento del +3,5%, mentre il tonnellaggio cresce del +7,0%.

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2014	2013	Δ 14-13
Aviazione Commerciale	2.095.828	1.950.615	7,4%
Aviazione Generale	20.768	21.173	-1,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	210	423	-50,4%
Passeggeri in transito	10.912	58	18713,8%
Totale Passeggeri	2.127.718	1.972.269	7,9%
Aviazione Commerciale	19.115	17.866	7,0%
Aviazione Generale	9.166	9.366	-2,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	267	344	-22,4%
Totale Movimenti	28.548	27.576	3,5%
Aviazione Commerciale	1.258.145	1.161.714	8,3%
Aviazione Generale	158.750	160.677	-1,2%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	2.750	4.518	-39,1%
Totale Tonnellaggio	1.419.645	1.326.909	7,0%
Totale Kg di Merce	308.904	283.904	8,8%

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

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

➤ Aviazione Commerciale

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale (esclusi passeggeri non remunerativi)

	2014			2013			Delta 2014/2013		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	41.710	2.295	44.005	34.801	2.775	37.576	19,9%	-17,3%	17,1%
Febbraio	37.218	2.666	39.884	32.356	3.402	35.758	15,0%	-21,6%	11,5%
Marzo	45.856	4.276	50.132	42.159	5.229	47.388	8,8%	-18,2%	5,8%
Aprile	65.236	40.898	106.134	57.628	27.051	84.679	13,2%	51,2%	25,3%
Maggio	70.207	92.638	162.845	68.207	89.403	157.610	2,9%	3,6%	3,3%
Giugno	152.894	134.241	287.135	147.831	124.362	272.193	3,4%	7,9%	5,5%
Luglio	227.561	185.308	412.869	217.143	161.413	378.556	4,8%	14,8%	9,1%
Agosto	266.870	217.022	483.892	262.966	182.696	445.662	1,5%	18,8%	8,6%
Settembre	136.470	151.563	288.033	136.716	133.864	270.580	-0,2%	13,2%	6,5%
Ottobre	61.910	66.378	128.288	62.941	57.639	120.580	-1,6%	15,2%	6,4%
Novembre	41.327	3.928	45.255	43.600	4.486	48.086	-5,2%	-12,4%	-5,9%
Dicembre	45.537	1.819	47.356	48.695	3.252	51.947	-6,5%	-44,1%	-8,8%
TOTALE	1.192.796	903.032	2.095.828	1.155.043	795.572	1.950.615	3,3%	13,5%	7,4%

L'incremento del traffico di aviazione commerciale è stato determinato dalla rilevante crescita del traffico internazionale +13,5% (+107.460), che conferma il trend positivo di crescita degli ultimi anni: circa 400.000 mila passeggeri aggiuntivi dal 2010 al 2014.

In crescita anche il segmento di traffico domestico +3,3% (+37.753) passeggeri. Il mercato domestico ha beneficiato dell'applicazione della nuova continuità territoriale, entrata in vigore in coincidenza con la stagione Winter IATA 2013/14. La nuova normativa ha introdotto l'estensione delle tariffe agevolate sulle rotte Milano LIN e Roma FCO, per i mesi di media e bassa stagione, anche ai non residenti. Tale incentivo ha determinato un incremento della domanda nei mesi invernali. In aggiunta a tale beneficio sulle rotte in Continuità Territoriale, il vettore Meridiana fly ha incrementato l'offerta su alcune importanti rotte stagionali, quali: Bergamo, Bari, Firenze e Genova. Anche la compagnia Volotea ha ampliato l'offerta dei voli, attivando due nuovi collegamenti per/da Torino e Napoli e ha consolidato l'offerta sul collegamento per/da Genova inaugurato nel 2013. Positive anche le performance del vettore low cost easyJet, che ha incrementato i passeggeri sulla rotta Milano MXP grazie ad un incremento nel riempimento dei voli. Tali incrementi hanno compensato la perdita generata dalla cancellazione delle rotte Milano MXP e Venezia da parte della compagnia Air One (circa 55.000 passeggeri rispetto al 2013).

Come anticipato, la crescita è stata trainata dal segmento internazionale che conferma una variazione percentuale a doppia cifra, come nel 2013. I passeggeri internazionali sono il 13,5% in più rispetto all'anno precedente. Così lo scalo Olbia consolida ulteriormente la sua posizione di meta prediletta dell'Isola per i passeggeri stranieri, sviluppando il 40% del traffico internazionale della Sardegna e il 43% del traffico dello scalo di Olbia. Gli ottimi risultati conseguiti nel 2014 sono da correlarsi anche all'operativo della compagnia Meridiana, facente parte del Gruppo Alisarda (già Meridiana), gruppo di appartenenza della Società. L'incremento di passeggeri internazionali del vettore è stato del 24% (circa 24.000 passeggeri) grazie all'apertura di due nuove rotte stagionali (Bruxelles e Ginevra), l'estensione all'intera stagione IATA Summer dell'operativo per/da Londra Gatwick e Parigi Char de Gaulle ed il potenziamento dei collegamenti avviati nel 2013 (Tel Aviv e Kiev).

Il vettore easyJet ha consolidato un + 17% (+ 33.000 passeggeri) grazie a frequenze incrementate sui collegamenti dalla Svizzera e dall'Inghilterra; in particolare il Londra Gatwick è stato operato tutto l'anno sino ad ottobre, mentre è stata estesa la programmazione del volo per Nizza all'intera Summer IATA.

La compagnia aerea Air Berlin + 7,84% (+ 15.557 passeggeri) ha invece anticipato al mese di aprile l'apertura dei collegamenti stagionali (Berlino, Colonia, Norimberga, Stoccarda e Zurigo) e ha operato le rotte Dusseldorf e Monaco per tutto il periodo invernale.

Positive anche le performance dei vettori che hanno iniziato ad operare nello scalo di Olbia nel 2013: Air Baltic (Riga), Vueling (Barcellona) e Germanwings (Amburgo, Stoccarda e Colonia). Alcuni hanno incrementato le frequenze dei voli inaugurati lo scorso anno; mentre Germanwings ha ampliato l'offerta attivando un ulteriore collegamento per/da Dusseldorf.

Il network delle compagnie si è inoltre incrementato grazie all'ingresso della SAS che durante il picco estivo ha operato i collegamenti per/da Stoccolma e Oslo.

Lo sviluppo del traffico è stato costantemente supportato dalle diverse attività di marketing e comunicazione realizzate dalla Geasar al fine di valorizzare e promuovere la destinazione Sardegna nei principali mercati esteri target. L'obiettivo è di intercettare nuovi flussi turistici interessati ad attività fruibili anche nel periodo di media e bassa stagione. In quest'ottica la Geasar, in collaborazione con i principali

operatori turisti locali, ha realizzato un programma di partecipazione alle principali manifestazioni fieristiche internazionali del turismo, riunendo tutti i partecipanti sotto il marchio "Sardinia a secret to discover". Il piano di promozione ha previsto la partecipazione alle fiere di Oslo, Utrecht, Ginevra, Zurigo, Basilea, Bruxelles, Riga e Barcellona.

Composizione traffico Aeroporto Aviazione Commerciale

Riguardo alla suddivisione per tipologia di vettore, i passeggeri di linea sono stati il 93% del totale, con un incremento di circa 1 punto percentuale rispetto al 2013. Il trend positivo di crescita del segmento di linea internazionale è frutto della politica commerciale della Geasar diretta al consolidamento dei flussi di traffico stabili e meno legati alla stagionalità della domanda turistica charter.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi passeggeri non remunerativi)

Dati di traffico passeggeri	2014	Share 14	2013	Share 13	100,0%
Linea	1.179.344	98,9%	1.147.847	99,4%	2,7%
Charter	13.452	1,1%	7.196	0,6%	86,9%
TOTALE NAZIONALE	1.192.796	56,9%	1.155.043	59,2%	3,3%
Linea	786.936	87,1%	654.137	82,2%	20,3%
Charter	116.096	12,9%	141.435	17,8%	-17,9%
TOTALE INTERNAZIONALE	903.032	43,1%	795.572	40,8%	13,5%
TOTALE LINEA	1.966.280	93,8%	1.801.984	92,4%	9,1%
TOTALE CHARTER	129.548	6,2%	148.631	7,6%	-12,8%
TOTALE PASSEGGERI	2.095.828		1.950.615		7,4%

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

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi passeggeri non remunerativi)

Paese	2014	Share 14	2013	Share 13	Δ 14-13
Italia	1.192.796	56,9%	1.155.043	59,2%	3,3%
GERMANIA	305.221	14,6%	288.354	14,8%	5,8%
FRANCIA	206.220	9,8%	191.123	9,8%	7,9%
SVIZZERA	132.233	6,3%	92.809	4,8%	42,5%
INGHILTERRA	105.524	5,0%	89.366	4,6%	18,1%
AUSTRIA	45.485	2,2%	36.174	1,9%	25,7%
SCANDINAVIA	17.291	0,8%	20.416	1,0%	-15,3%
SPAGNA	21.049	1,0%	15.254	0,8%	38,0%
BELGIO	13.352	0,6%	9.677	0,5%	38,0%
POLONIA	8.143	0,4%	11.072	0,6%	-26,5%
SLOVACCHIA	8.014		4.555		
LATVIA	7.961	0,4%	7.728	0,4%	3,0%
OLANDA	7.029	0,3%	8.410		
Altri Paesi	25.510	1,2%	20.634	1,1%	23,6%
Totale Internazionale	903.032	43,1%	795.572	40,8%	13,5%
Totale Passeggeri	2.095.828	100,0%	1.950.615	100,0%	7,4%

Mercato Nazionale: l'Italia rappresenta il primo mercato di riferimento con una quota del 56,92%, che si sta progressivamente riducendo a vantaggio del traffico internazionale. Quest'ultimo negli ultimi anni ha registrato un notevole sviluppo raggiungendo il 43,1%.

Mercati internazionali: in crescita quasi tutti i principali mercati. In particolare si evidenzia l'incremento dei flussi di traffico dai principali mercati tradizionali come; Svizzera, Francia, Germania e Austria. Positivo inoltre lo sviluppo del mercato spagnolo, grazie all'arrivo della low cost Vueling.

Tra i nuovi mercati si segnala la crescita del mercato slovacco collegato ad Olbia tramite dei voli charter.

In calo invece il mercato scandinavo, a causa della riduzione dell'operativo di Norwegian Airlines che, nel 2014, ha ridotto i mesi di operatività dei collegamenti per/da Oslo, Stoccolma e Copenhagen concentrando l'operatività ai mesi di picco estivi.

Investimenti

L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2014 - esposto in nota integrativa - è pari a 1.372.096 Euro (di cui 1.309.385 Euro per Immobilizzazioni Materiali ed 62.711 Euro per Immobilizzazioni Immateriali). Tale incremento rappresenta il totale delle opere realizzate nel corso dell'anno; di queste 363.174 Euro sono opere avviate nel 2014, ma rimaste in corso di esecuzione. Entrambe le voci di investimento sono esposte al netto delle quote di finanziamento pubblico. Durante l'anno 2014, infatti, sono stati rendicontati finanziamenti per 1.583.083 Euro quale finanziamento a copertura degli oneri di realizzazione del "IX Lotto Funzionale della Strada Statale Sassari-Olbia.

Il totale delle opere ancora non entrate in esercizio, alla fine del 2014, derivanti dal complesso dei lavori avviati negli anni precedenti, è pari a 4.468.982 Euro di cui 3.035.155 Euro coperte dal finanziamento pubblico di cui sopra.

Una considerevole quota di immobilizzazioni in corso è legata alle risorse investite dalla società di gestione per la progettazione dei lavori di allungamento pista e di raccordo fra la viabilità esterna principale e quella aeroportuale, prevista all'interno del lotto IX della S.S.199 Olbia-Sassari. A partire dal 2007, la società ha investito fondi propri per la progettazione di tali infrastrutture e, a seguito del reperimento di Enti Pubblici finanziatori, si sono potute avviare le procedure che stanno portando alla realizzazione delle opere. In particolare, secondo gli accordi stipulati nel 2009 in occasione del G8, l'ANAS ha appaltato ed aggiudicato definitivamente il lotto IX della S.S.199 Sassari-Olbia, che comprende anche lo svincolo e il raccordo con la viabilità aeroportuale realizzata nel 2009. Fra i 10 lotti di cui si compone il lavoro, questo è quello in fase più avanzata: i lavori sono iniziati nel 2012 ed il completamento è previsto nel 2015.

La realizzazione dei lavori di allungamento della pista di volo invece è suddivisa in 2 lotti esecutivi.

Il 1° lotto funzionale del progetto prevede lo spostamento di un tratto della S.S. 125. Il quadro economico delle opere prevede una spesa totale di 6.407.100 Euro di cui 6.150.000 Euro a carico dello Stato e la restante quota parte di 257.100 Euro autofinanziata dalla Società.

Contrariamente a quanto inizialmente pianificato, i lavori sono ancora in corso. Il ritardo deriva dalle verifiche tecniche avviate dalla Regione Sardegna al fine di garantire la coerenza della procedura con la normativa sugli Aiuti di Stato agli aeroporti per investimenti infrastrutturali, dopo la pubblicazione nell'Aprile 2014 delle nuove linee guida europee in materia. I lavori sono in fase di completamento, ma la mancata erogazione dei fondi da parte della Regione Sardegna ha determinato un rallentamento delle attività tale da non consentire il completamento dei lavori come da programma.

In linea generale, la nuova normativa limita i finanziamenti pubblici nella misura massima del 50%, nel caso di aeroporti come Olbia con una soglia di traffico inclusa fra un milione e tre milioni. Una deroga, che consente l'innalzamento della soglia di contribuzione pubblica di un ulteriore 20%, è prevista nel caso in cui l'aeroporto sia una regione remota o un'isola. La Sardegna rientra in questa previsione e pertanto le opere a compartecipazione pubblico-privato dovrebbero essere eseguite con una ripartizione delle fonti nella misura del rapporto 70/30. A prescindere però da tale nuovo orientamento comunitario i due lotti esecutivi di prolungamento pista e spostamento della viabilità sono, a parere della Società, da considerarsi esclusi da tale previsione, in quanto le convenzioni di finanziamento furono sottoscritte, per una copertura con fonti pubbliche superiore al 70%, precedentemente alla pubblicazione di tali linee guida e in accordo con le linee guida allora vigenti.

La società ha fornito alle competenti strutture della Regione Sardegna un parere legale che evidenzia le motivazioni per i quali i finanziamenti per investimenti infrastrutturali oggetto dell'accordo del 12 Agosto 2013 fra Regione, Enac e Geasar siano da considerarsi compatibili con i Trattati Comunitari.

Inoltre, nel frattempo è stata pubblicata la Decisione C (2014) 6838 della Commissione Europea, riguardante anche i finanziamenti pubblici concessi all'aeroporto di Alghero per investimenti in infrastrutture, del tutto analoghi a quelli oggetto del citato accordo. Relativamente a questi finanziamenti per investimenti infrastrutturali, la Commissione ha concluso che l'aiuto è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art.107(3)(c) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La Decisione sull'aeroporto di Alghero costituisce, pertanto, un precedente giuridico che rafforza ulteriormente la presunzione di compatibilità con le regole europee dei suddetti finanziamenti all'aeroporto di Olbia.

L'assessorato ai lavori pubblici della Regione ha recentemente comunicato che, comunque, prima di poter riprendere a liquidare le somme spese per tale investimento dovrà acquisire, dalla Area legale della Presidenza, uno specifico parere circa la configurabilità di aiuto di Stato in relazione al finanziamento dell'intera opera relativa al prolungamento pista ed alla viabilità di accesso all'aeroporto. Tale approfondimento risulta a tutt'oggi in corso. Si auspica tuttavia che, chiarito tale aspetto, il completamento dell'opera avvenga nel primo semestre 2015.

Per quanto attiene il **2° lotto esecutivo**, sempre in data 12 agosto 2013, è stato firmato un accordo fra Regione Autonoma della Sardegna, Enac e Geasar con il quale è stata confermata l'assegnazione alla società di 16.725.000 Euro di fondi pubblici. La quota di investimento a carico della società è pari a 851.300 Euro. Il progetto esecutivo è in fase di definizione, ma anche in questo caso, il lotto esecutivo ha subito un notevole rallentamento a seguito della necessità della Regione di chiarirne l'inquadramento nell'ambito della normativa sugli Aiuti di Stato.

La Società ha confermato nel proprio piano di sviluppo quadriennale per le opere di cui sopra un cofinanziamento alle condizioni sottoscritte in convenzione. Per tutte le nuove opere pianificate, e approvate in linea tecnica da ENAC, si prevede invece una compartecipazione di Geasar al 30%, in adeguamento agli orientamenti comunitari. Gli stessi investimenti troveranno adeguata remunerazione all'interno del modello di revisione tariffaria dei corrispettivi regolati, che verrà a breve sottoposta al Comitato degli Utenti.

Sempre in tema di finanziamenti pubblici, si segnala che, sulla base degli esiti dello studio sullo "stato delle infrastrutture di volo", redatto in collaborazione con l'Università di Cagliari ed il Politecnico di Milano, la società, ha ottenuto dalla Regione Sardegna un finanziamento di 1.465.000 Euro per la realizzazione di interventi urgenti sulle aree di decollo, transito e sosta degli aeromobili dell'aeroporto. I lavori relativi ad un 1° stralcio funzionale sono stati riappaltati a fine 2014 ed eseguiti a marzo 2015 con una chiusura dell'aeroporto per n.6 giorni consecutivi.

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

Descrizione opera	Costo
Immobilizzazioni su aree in concessione	197.437
Piazzali e strade	
Fabbricati	60.448
Impianti	136.989
Impianti in concessione	
Costi impianto sito internet	1.500
Terreni e Fabbricati	0
Costruzioni leggere	131.137
Costi ricerca, sviluppo e pubblicità	
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	57.211
Oneri pluriennali	4.000
Impianti e macchinari	26.992
Attrezzature	491.447
Mobili e macchine d'ufficio	99.198
Automezzi	
Imm.ni in corso	363.174
Altri beni	
Totale	1.372.096

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

- ✓ Revisione generale layout e flussi passeggeri molo imbarchi
- ✓ Creazione nuove aree commerciali *walk-through - food & retail* zona ovest molo
- ✓ Ampliamento aree commerciali zona centrale molo
- ✓ Creazione aree di attesa *Gate 1-4*
- ✓ Modifica accessi e flussi passeggeri *Landside*
- ✓ Riorganizzazione spazi per Enti di Stato e Security area controlli di sicurezza
- ✓ Modifica viabilità di accesso all'aerostazione e creazione sistema di parcheggi "sosta breve"
- ✓ Realizzazione sistema di controllo accessi parcheggi del Terminal Eccelsa
- ✓ Revisione segnaletica e realizzazione nuovi punti di informazione al passeggero
- ✓ Sistema di controllo transito contro-flusso dei passeggeri in area arrivi
- ✓ Nuovo impianto di illuminazione area tecnica riconsegna bagagli

Principali opere infrastrutturali ed impiantistiche

Revisione generale layout e flussi passeggeri molo imbarchi: La nuova configurazione dei percorsi in uscita dai filtri di sicurezza realizzata, consente di ordinare ed uniformare la direzione dei flussi passeggeri al termine dei controlli. Sono state così eliminate le interferenze tra i passeggeri diretti ai diversi *gate* e resi più efficaci e fruibili i punti di informazione. Tutti i passeggeri che in passato si trovavano a dover rintracciare le informazioni necessarie una volta lasciati i filtri di sicurezza, hanno con il nuovo layout un'area di transito che li guiderà efficacemente al gate di pertinenza.

Creazione nuove aree commerciali walk-through - food & retail zona ovest molo: Costituiscono importanti interventi che hanno parzialmente colmato le carenze evidenziate in merito all'offerta commerciale in *airside*. L'area è stata strutturata per accompagnare il passeggero nel suo percorso, intercettando il 100% del flusso in uscita dai controlli di sicurezza. Lungo il percorso dove sono stati canalizzati i flussi dei passeggeri, è stata implementata un'area commerciale. La nuova offerta è stata sviluppata secondo una moderna logica commerciale di *walkthrough* e, il percorso compiuto dal passeggero arricchito dalla presenza di un *travel retail*, un negozio di prodotti della tradizione regionale italiana (denominato Kara Italy) ed un wine bar caratterizzato da un'offerta gastronomica di eccellenza (denominato Cosa Bonas).

Rientrano tra gli stessi interventi lavori minori volti alla realizzazione di locali adibiti allo stoccaggio di merci, preparatori alle modifiche della Vip Lounge previste per i primi mesi del 2015.

Ampliamento aree commerciali zona centrale molo: La medesima logica ha condotto al potenziamento delle superfici nella zona centrale del molo, a beneficio dell'edicola, del negozio di abbigliamento e dell'artigianato. Quest'ultimo risultava del tutto assente in *airside*. Gli interventi sono stati concepiti per ottimizzare gli spazi a disposizione, sfruttando e valorizzando le superfici inutilizzate.

Creazione aree di attesa Gate 1-4: L'intervento eseguito apporta principalmente il vantaggio di evitare la formazione di file ortogonali. Le stesse in passato costituivano un vero e proprio sbarramento alla principale direzione di flusso dei passeggeri. Il layout concepito, realizza anche nell'aeroporto Costa Smeralda uno schema ben collaudato che identifica e separa fisicamente le aree funzionali destinate ai *gate* dalle restanti aree destinate all'attesa ed intrattenimento. Il passeggero che è in procinto di imbarcarsi, ha oggi a disposizione una zona esclusiva appositamente dimensionata, nella quale prepararsi con la necessaria tranquillità e disporsi alla partenza. Tale configurazione potrà inoltre consentire, a discrezione delle compagnie aeree, lo svolgimento delle procedure di pre imbarco.

Modifica accessi e flussi passeggeri Landside: L'intervento realizzato con l'eliminazione della porta girevole, assume la doppia valenza di incrementare la disponibilità di uscite di sicurezza rispetto alla configurazione precedente, e riorganizzare i flussi in ingresso dei passeggeri in partenza disponendo un accesso privilegiato in posizione baricentrica tra le fermate bus e Taxy/NCC. Attraverso l'accesso centrale si ha subito evidenza dell'infopoint costituito da 4 monitor con indicazione di tutti i voli e si favorisce la distribuzione nell'intero Terminal dei passeggeri in partenza.

Riorganizzazione spazi per Enti di Stato e Security area controlli di sicurezza: L'intervento è stato realizzato con lo scopo di riallocare il varco di uscita dal Molo Imbarchi allo staff aeroportuale, evitando interferenze con il flusso dei passeggeri e riducendo i tempi di percorrenza. L'intervento garantisce inoltre un recupero della visibilità sull'intera area, parzialmente impedita nella configurazione avuta sinora.

Modifica viabilità di accesso all'aerostazione e creazione sistema di parcheggi "sosta breve": Le modifiche sulla viabilità di accesso all'aerostazione hanno portato concreti benefici in termini di regolamentazione della sosta e decongestionamento dell'intenso traffico estivo. Nel corso del 2014 si è sviluppata la progettazione per le ulteriori modifiche da approntare per la summer 2015.

Realizzazione sistema di controllo accessi parcheggi del terminal Eccelsa: L'area parcheggi destinata al terminal di aviazione generale risultava non gestita e oggetto di un impiego al di fuori delle finalità legate al terminal. Il sistema di accessi regolato da sbarra e gestito mediante impianto videocitofonico ha consentito di limitare gli accessi e la sosta abusiva a vantaggio della fruibilità degli spazi destinati agli utenti del terminal. Intervento analogo ha consentito di eliminare una parte consistente degli spazi utilizzati impropriamente per la sosta all'interno del sedime aeroportuale, più precisamente nella viabilità di accesso agli edifici Meridiana.

Revisione segnaletica e realizzazione nuovi punti di informazione al passeggero: Con la revisione del layout e la nuova gestione dei flussi passeggeri nel molo imbarchi, è stato possibile concentrare in 4 punti le informazioni principali destinate al passeggero, con la creazione di apposite strutture sospese composta ciascuna da 6 monitor con messaggio variabile (dal funzionamento info voli alla grafica pubblicitaria) integrati con un pannello segnaletico altamente visibile. La dislocazione lungo punti cardine del percorso completa l'efficacia del nuovo sistema adottato.

Sistema di controllo transito contro-flusso dei passeggeri in area arrivi: L'installazione di sistemi di uscita monodirezionali automatici, posizionati a valle delle porte di uscita dall'area riconsegna bagagli, ha consentito di eliminare gli abusi da parte degli utenti in attesa. La possibilità di entrare in area sterile dal landside è stata sostanzialmente eliminata, e con essa la necessità di un supporto da parte del personale security durante la stagione, con conseguente risparmio di risorse.

Nuovo impianto di illuminazione area tecnica riconsegna bagagli: L'intervento rientra tra le azioni di contenimento e riduzione dei consumi energetici dell'aeroporto. L'impianto realizzato consente un abbattimento immediato del 60% della potenza installata, al quale si somma un vantaggio gestionale dato dall'automatismo che sincronizza l'attivazione dei corpi illuminanti in funzione delle effettive necessità, in particolare durante l'impiego degli impianti di trasporto bagagli.

Altri interventi che hanno interessato gli impianti aeroportuali riguardano principalmente:

- ✓ La riqualificazione energetica dell'illuminazione di aree operative minori dell'aerostazione, che hanno consentito una riduzione immediata dei consumi energetici, oltre a rendere possibile la gestione automatizzata delle aree.
- ✓ L'ottimizzazione delle risorse idriche destinate all'uso irriguo, mediante l'integrazione dei sistemi di recupero dei reflui da trattamento terziario, recupero funzionale dei sistemi di captazione delle acque di falda e gestione degli accumuli.

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

- ✓ Implementazione nuovo software sistema informazione voli
- ✓ Acquisto n. 3 scale per trasporto pax semoventi
- ✓ Acquisto n. 2 nastri trasporto bags
- ✓ Acquisto carrelli portabagagli
- ✓ Acquisto di un Cobus per il trasporto passeggeri
- ✓ Arredi perimetrali progetto walk through
- ✓ Potenziamento dotazioni filtri di sicurezza

➤ **Progettazione e sviluppo**

Sono proseguite, nel corso del 2014, le attività di modifica ed implementazione di nuovi impianti volti al contenimento dei consumi energetici e alla semplificazione delle attività di gestione e manutenzione degli stessi.

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

- ✓ Riqualifica ed ampliamento dei servizi igienici dell'aerostazione
- ✓ Magazzino centralizzato nel piano seminterrato
- ✓ Ampliamento area commerciale Hall Centrale
- ✓ Adeguamento funzionale CED
- ✓ Nuove aree parcheggio autonoleggi

- ✓ Modifica sala Vip + nuovi servizi igienici
- ✓ Area food landside
- ✓ Viabilità fronte aerostazione
- ✓ Prolungamento pista II stralcio

I lavori sono tutti stati inseriti nel piano quadriennale degli interventi e saranno realizzati a partire dal 2015.

Sistemi informativi:

Nel corso del 2014 la Società, oltre all'ordinaria attività di gestione, manutenzione dei sistemi ed help desk, ha seguito i seguenti progetti di sviluppo:

Potenziamento CED – seconda fase: in funzione di una sempre maggiore sicurezza delle informazioni custodite dai sistemi informativi, è stato realizzato il secondo blocco di un progetto di rafforzamento e messa in sicurezza delle aree più critiche del CED. È stato pertanto possibile modificare il sistema di gestione dei backup adottando soluzioni di ultima generazione a vantaggio dell'integrità dei dati aziendali e della business continuity.

FIDS – sostituzione impianto: nel corso del 2014 è stato interamente sostituito il modulo software che governa tutti i processi informativi pubblici dei voli. Il prodotto adottato, avvalendosi di tecnologie di ultima generazione, ha permesso l'implementazione di soluzioni visuali estremamente flessibili. La capacità di integrazione del nuovo sistema con qualsiasi tipo di contenuto multimediale, rendono automaticamente il FIDS un potente strumento pubblicitario, concretizzando un rapido ritorno dell'investimento.

FIDS – incremento monitor informativi in area imbarchi: in conseguenza della realizzazione del modello "walk through" nella zona imbarchi, è stato incrementato di 21 unità il numero dei display informativi.

Comunicazioni e connettività: È stato realizzato il potenziamento della copertura radio per reti cellulari 3G e 4G in tutte le aree del terminal commerciale. Tale rafforzamento si concluderà con azione analoga presso il terminal di Eccelsa all'inizio del 2015. Inoltre è stata incrementata la banda internet disponibile grazie a un impianto di connettività in fibra ottica realizzato in collaborazione con Tiscali Spa.

Servizio Safety – Quality & Regulation

Nel corso del 2014, il Servizio Quality & Regulation ha espletato il piano di verifiche previste nell'audit plan consolidando il monitoraggio della gestione della sicurezza (prevenzione infortuni), dell'ambiente e della qualità dei servizi.

➤ **Certificazioni integrate**

L'Ente Certificatore (DNV) ha effettuato, nel corso dell'esercizio, con esito favorevole la verifica triennale di ri-certificazione degli standard di Sicurezza secondo la norma OHSAS 18001/2007 (*Occupational Health and Safety Assessment*). La prima certificazione era stata conseguita nel 2011. Il nuovo certificato è valido fino al 2017.

Inoltre, gli audit condotti dall'Ente Certificatore DNV, per la verifica del mantenimento degli standard previsti nelle certificazioni di Qualità ISO9001, e Ambiente ISO14001, non hanno evidenziato scostamenti dagli standard dichiarati nelle procedure.

➤ **La Carta dei Servizi del 2014**

La carta dei servizi è stata redatta in conformità alle indicazioni ENAC specificate nelle nuove linee guida della Circolare GEN O6/2014. Gli indicatori monitorati nel corso del 2014, invece, rispettano la precedente Circolare APT 12 del 2008.

Nel rispetto della metodologia proposta da ENAC, il grado di soddisfazione dei passeggeri, in relazione al servizio erogato, è stato misurato nel 2014 attraverso sondaggi di Customer Satisfaction effettuati in quattro periodi dell'anno.

- Media stagione: dal 22 al 28 aprile 2014
- Alta stagione: dal 14 al 20 luglio 2014
- Media stagione: dal 1 al 18 settembre 2014
- Bassa stagione: dal 1 al 14 dicembre 2014

I passeggeri intervistati nell'aeroporto Olbia Costa Smeralda, nel corso del 2014, sono stati 964. Il numero è superiore rispetto alla numerosità del campione prevista dall'Enac per l'aeroporto di Olbia (CLASSE 2); lo stesso è infatti fissato in 600 unità da distribuire nei periodi di bassa, media e alta stagione proporzionalmente all'andamento del traffico mensile nazionale e internazionale. Il terzo rilevamento, abitualmente effettuato ad Ottobre, è stato anticipato a Settembre per poter disporre di un numerosità campionaria maggiore e più significativa. Il periodo di campionamento è stato inoltre allungato di due settimane rispetto agli anni precedenti.

Relativamente ai livelli di assistenza ai passeggeri disabili o a ridotta mobilità, all'interno della carta dei servizi 2014 è stato introdotto un nuovo documento: "lo standard di qualità del servizio" nel rispetto dell'allegato 1 della circolare Enac GEN 02 A del 19/12/2014.

Tutti gli indicatori monitorati registrano elevati livelli di soddisfazione. Dai risultati delle interviste emerge che per il 94% degli intervistati l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda offre un servizio complessivamente migliore rispetto gli altri aeroporti, mentre il 98,8% dei passeggeri disabili o a ridotta mobilità dichiara che i servizi offerti nell'aeroporto di Olbia sono migliori rispetto a quelli offerti dagli altri scali (per il 16,3% i servizi sono migliori e per l'80% i servizi sono molto migliori)

Dal 1° gennaio 2015 Geasar, in adempimento alla nuova Circolare dell'Enac, convocherà trimestralmente il Comitato per la Regolarità e la Qualità dei servizi aeroportuali, presieduto dal Quality Manager e composto dai Post Holders Movimento, dal Post Holder Terminal, dal Responsabile dell'Handling e dai rappresentanti dei maggiori vettori; con la partecipazione dell'Enac come osservatore. Tale organo, previsto dalla Circolare ENAC GEN 06/2014, ha il compito di comunicare e discutere i risultati dei monitoraggi previsti dal cruscotto degli indicatori più significativi sullo scalo di Olbia. Questo nuovo adempimento è stato implementato ai fini del miglioramento continuo dell'operatività e della soddisfazione dei clienti.

➤ **Ufficio normativa (regulation)**

L'ufficio normativa si è occupato prevalentemente dello studio del nuovo regolamento europeo per gli aeroporti (N. 139 del 12 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014 che prevede l'adeguamento della Certificazione di Aeroporto ai requisiti europei entro il termine massimo del 31 Dicembre 2014 e la conseguente emissione della certificazione di aeroporto EASA (European Aviation Safety Agency).

A tal fine la società ha previsto la partecipazione al corso "Introduzione al Regolamento EASA per Operatori Aeroportuali e per le Autorità", descrittivo dei requisiti previsti da tale regolamento, dei propri Quality Manager e Post Holder Movimento.

➤ **SMS**

Il Safety Management System ha continuato i monitoraggi routinari delle attività nell'airside dell'aeroporto utilizzando quali strumenti di sorveglianza ed analisi, il *Reporting System*, ossia le segnalazioni di tutti gli operatori dell'aeroporto e l'auditing interno. Si è dato corso ai previsti Safety Board e Safety Committee durante i quali sono state concordate le azioni atte a mantenere il rischio evidenziato dalle segnalazioni entro i limiti di accettabilità.

Il *Reporting System* è stato inoltre sviluppato mediante un sistema informatico, *SMS Tracker*, per la gestione dei Ground Safety Report su database, attraverso il quale è possibile implementare differenti modalità di indagine degli eventi. All'interno dello stesso programma vengono inoltre registrate le altre attività del SMS, quali quelle di Safety Auditing, oltre alle segnalazioni che riguardano *Bird Strike* e *Runway Incursion*.

Sotto il profilo della formazione nel 2014 sono state erogate un consistente numero di ore sia al personale Geasar che a quello della controllata Eccelsa. Il piano proseguirà nel 2015 con i corsi di Initial e Recurrent Safety.

Restano invariate le procedure già implementate negli anni scorsi che hanno condotto ai risultati soddisfacenti registrati soprattutto durante la stagione estiva.

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

Dal punto di vista dei risultati, l'anno 2014 ha rappresentato per il settore aviation un anno di significativo recupero della marginalità.

Il totale ricavi aviation si incrementa, rispetto al 2013, di 2.921.558 Euro (+15,73%).

Nel dettaglio i ricavi correlati ai servizi di Handling ed extra-Handling e altri accessori si incrementano di 1.025.898 Euro (+13,62%).

Il delta rispetto allo scorso anno è in parte correlato alla crescita del numero di movimenti (+7%) e del tonnellaggio degli aeromobili (+8,3%), ma anche ad un incremento sul provento medio a tonnellata (+3%). Il risultato è da correlarsi ad una rimodulazione della scontistica offerta sulle tariffe di handling al fine di disincentivare le concentrazioni di operatività nei soli picchi estivi.

In aggiunta alla rimodulazione tariffaria, si registra un notevole incremento dei ricavi per i servizi di extra – handling. Nel corso dell'anno è stata portata avanti, con tutto lo staff, una campagna di sensibilizzazione per una registrazione puntuale dei servizi supplementari erogati durante le operazioni di *turnaround*, alla quale è stato associato un aggiornamento del layout delle "note di assistenza". In termini percentuali i ricavi correlati a questi servizi si sono incrementati di oltre il 40%.

Alle voci di cui sopra sono da aggiungersi nuovi ricavi di extra-handling. Infatti, in sede di revisione e rinnovo contrattuale dei contratti di handling 2014 sono stati quotati alcuni servizi che fino all'anno precedente venivano offerti alle compagnie gratuitamente.

L'incremento del numero di movimenti, associato al sempre presente fenomeno di elevati picchi di traffico durante il fine settimana e su specifiche ore della giornata, ha comportato un aumento del fabbisogno di personale operativo. L'aumento indispensabile durante il periodo di picco estivo, è stato pressoché compensato da una riduzione del personale in servizio durante il periodo invernale. Sono tuttavia aumentati gli oneri del personale relativi alle ore straordinarie di lavoro effettuate per affrontare le criticità legate al picco.

Gli introiti per Diritti e Tasse aeroportuali sono invece interamente correlati alla crescita passeggeri, ed evidenziano un incremento allineato al trend del traffico pagante in termini di passeggeri e movimenti.

I Diritti per i controlli di sicurezza, invece, sono cresciuti ad un ritmo molto più sostenuto, pari a quasi il 30%. A partire da Gennaio 2014, infatti, il competente Ministero ha finalmente decretato l'incremento delle tariffe per la sicurezza passeggeri e bagagli da stiva. Nell'anno 2007 la società aveva richiesto ad Enac la apertura di una istruttoria volta a dimostrare la mancata copertura dei costi di sicurezza a seguito degli adempimenti normativi, stabiliti in sede europea, resisi necessari dopo l'acuirsi di attentati terroristici ai danni dei nostri Paesi. L'istruttoria conclusasi con un riconoscimento di servizio reso in perdita, attendeva che il Ministero ne decretasse la applicabilità con una revisione del corrispettivo. L'anno 2014, la società ha pertanto operato con le nuove tariffe che hanno consentito un incremento complessivo per solo effetto prezzo di circa 750.000 Euro. Infatti l'incremento a passeggero in partenza riconosciuto è pari a 0,73 Euro.

	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	8.557.499	7.531.601	1.025.898	13,62
Servizi Centralizzati e PRM	2.202.210	1.811.133	391.077	21,59
Diritti e tasse aeroportuali	6.258.215	5.779.165	479.050	8,29
Diritti servizi controllo di sicurezza	4.482.308	3.456.775	1.025.533	29,67
Totale Ricavi Aviation	21.500.233	18.578.674	2.921.558	15,73

Al fine di avviare utili strumenti per il governo di tali criticità, la società di gestione, in collaborazione con l'aeroporto di Copenaghen, ha valutato l'attuale capacità aeroportuale e l'eventuale passaggio dello scalo da aeroporto interamente non coordinato a scalo con orari facilitati.

La richiesta di coordinamento ed i relativi benefici in termini di livelli di servizio sono stato oggetto di approfondimento e alla fine della stagione estiva sono stati messi a disposizione di ENAC i dati a supporto della istanza di parziale coordinamento. L'obiettivo è quello di raggiungere, per il mezzo della associazione Assoclearance, una riduzione della congestione operativa su alcune fasce orarie. Riducendo i picchi di traffico e ridistribuendo parte dei movimenti in fasce orarie meno congestionate, si è intravvista la possibilità di una gestione maggiormente programmabile, oltre che la opportunità di aumentare gli standard qualitativi dei servizi di handling offerti ai passeggeri e ai vettori.

L'ENAC ha accolto la richiesta della società di cambio dell'aeroporto da "livello 1" a "livello 2" (facilitato) per la *Summer 2015*. Le compagnie aeree hanno accolto con favore un coordinamento delle operazioni e stanno comunicando ad Assoclearance gli operativi per la stagione Summer IATA.

Sempre nell'ottica di garantire un elevato livello qualitativo delle operazioni e che le stesse siano svolte secondo adeguati standard di safety e security, la Società ha attivato nel corso della stagione estiva una analisi delle proprie attività di handler al fine di mappare i rischi eventualmente correlati alla apertura del mercato di assistenza a terra al raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri. Le rilevazioni effettuate, sui dati statistici e sul campo, sono state condotte da un'equipe specializzata nel settore. Lo studio ha evidenziato una stagionalità marcatissima e non presente in nessuno degli scali mai analizzati, neppure sul panorama internazionale. Sono state esaminate tutte le eventuali criticità e gli spazi eventualmente disponibili per garantire operazioni con adeguati livelli di safety e security, anche in presenza di un competitor. Ma la presenza di una stagionalità esasperata su soli 4 mesi estivi ha suggerito ad ENAC la opportunità di attivare un periodo di osservazione di un anno per verificare se il traffico possa o meno considerarsi consolidato, in quanto raggiunto con una concentrazione esasperata sul periodo estivo. D'altro canto va verificato se "mercato" possa essere considerato quello in cui una marginalità delle operazioni può essere raggiunta solo con i numeri della stagione estiva, a fronte di un periodo di spalla di otto mesi (da ottobre a maggio) in cui le operazioni sono ridotte prevalentemente ai soli collegamenti di continuità territoriale, tra l'altro soggetta a oneri di servizio pubblico con una distribuzione sulle fasce orarie tale da non consentire una ottimizzazione dei costi di gestione.

Nonostante i picchi di traffico, le rilevazioni della Carta dei servizi, mostrano risultati degli indicatori in linea con gli obiettivi della carta dei servizi.

Indicatore di performance	Promessa 2014	Rilevazioni 2014	Unità di misura
Sicurezza del viaggio			
Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza	97%	97,1%	% passeggeri soddisfatti
Regolarità del servizio			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	1%	2,2%	n. ritardi/tot voli pax in partenza
Ritardi complessivi	20%	20,6%	n. ritardi complessivi/tot voli pax in partenza
Bagagli disguidati complessivi	1 per mille	0,39 per mille	n. bagagli disguidati/1.000 passeggeri in partenza
Tempi di riconsegna bagagli	19 min / 29min.	20'54"/30'13"	tempo di riconsegna 1°/ultimo bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	2'59" %	tempo di attesa block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	96%	97,7%	% passeggeri soddisfatti
Servizi per passeggeri a ridotta mobilità			
Disponibilità di percorsi facilitati	si	si	si/no
Accessibilità a tutti i servizi aeroportuali	si	si	si/no
Disponibilità di personale dedicato su richiesta	si	si	si/no
Disponibilità di spazi dedicati	si	si	si/no
Disponibilità di sistema di chiamata nel Parcheggio	si	si	si/no
Disponibilità di sistema di chiamata nel Terminal	si	si	si/no
Disponibilità di strumenti di informazione e comunicazione dedicati	si	si	si/no
Servizi di informazione al pubblico			
Percezione complessiva efficacia delle informazioni	95%	95,0%	% passeggeri soddisfatti
Presenza di numero verde/Sito internet	si	Sito internet	si/no
Aspetti relazionali e comportamentali			
Percezione sulla cortesia del personale	98%	97,9%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sulla professionalità del personale	98%	98,1%	% passeggeri soddisfatti
Servizi di sportello e varco			
Attesa in coda al check-in	10 min	4' 41"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	93%	95,2%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	4'	2'18"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al controllo passaporti	85%	88,2%	% passeggeri soddisfatti

Con l'avvenuto cambio del livello di Aeroporto da livello 1 a livello 2 (facilitato) per la *Summer 2015* ci si attende una riduzione della congestione operativa su alcune fasce orarie. Riducendo i picchi di traffico sulle fasce orarie già congestionate per redistribuire tali movimenti in fasce orarie meno congestionate, si avrà il vantaggio di meglio definire dei turni del personale operativo per la copertura del servizio. L'obiettivo è quello di poter così aumentare gli standard qualitativi dei servizi di handling offerti ai passeggeri e ai vettori, anche considerato che il 58% dei ritardi operativi per l'anno 2014, sono derivati da problematiche di congestione aeroportuale.

Già a partire dal mese di Marzo 2015 è stato implementato un servizio informatico di lettura del bar code della carta di imbarco del passeggero, nel momento in cui lo stesso si sta immettendo nella fila per i filtri di sicurezza. Questa lettura consente di conoscere la posizione del passeggero al momento in cui l'operatore sta effettuando al *gate* le operazioni di imbarco dei passeggeri sul volo e poter verificare se lo stesso è ancora in fila ai controlli, ovvero pur avendo fatto effettuato il check-in rimane ancora in area land side. Questa implementazione consentirà, già dai primi mesi della stagione estiva, una fondamentale raccolta di dati per capire i tempi di spostamento del passeggero all'interno dell'aerostazione, come anche la sua localizzazione.

Sempre nell'ottica di incrementare i servizi offerti ai passeggeri e al contempo ridurre il fabbisogno simultaneo di personale operativo si sta valutando l'implementazione per l'anno 2016 di un sistema di Self Check-in Kiosk.

Attività commerciali non aviation

Nonostante l'indubbio protrarsi della crisi economica, il risultato dei ricavi commerciali non-aviation mostra un andamento positivo per un valore che si attesta intorno al 5%, quasi allineato al valore di crescita del traffico passeggeri. Accanto a valori di crescita incoraggianti e superiori all'incremento del driver traffico, come quelli registrati sulla voce "ricavi per sub concessioni da controllate", si registrano purtroppo segnali di segno opposto nella pubblicità, dovuti in primo luogo alla crisi generale del settore e secondariamente alla crisi societaria di una delle aziende storiche alle quali Geasar si appoggiava per la raccolta pubblicitaria.

	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.528.391	6.992.168	536.223	7,67
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.804.202	2.485.167	319.035	12,84
Pubblicità	1.116.860	1.286.440	-169.580	-13,18
Altre Attività Commerciali	103.299	105.738	-2.438	-2,31
Ricavi Commerciali non aviation	8.748.550	8.384.345	364.205	4,34

Il positivo andamento delle attività commerciali non-aviation è soprattutto connesso allo sviluppo del Piano Strategico Commerciale che è stato impostato su base biennale.

L'obiettivo dichiarato è stato quello di incrementare la capacità di generare ricavi nelle aree considerate ancora sotto i livelli di benchmark dell'industria, per puntare allo sviluppo del pieno potenziale dell'aeroporto.

Il piano strategico è stato segmentato in due fasi temporali. Nel 2014 sono state attivate le seguenti aree:

- ✓ walk through su concetti tipici del *duty free*, posizionata dopo i controlli di sicurezza e affidata ad un sub-concessionario locale supportato da un operatore internazionale leader sul mercato aeroportuale;
- ✓ l'area *Kara Italy*, dedicata ad un segmento di domanda prevalentemente internazionale che richiede prodotti della tradizione Italiana, gestito dalla controllata Cortesa;
- ✓ il concept bar *Cosas Bonas*, gestito direttamente dalla controllata Cortesa e sviluppato in collaborazione con la rete di imprese Sarde RIAS e con il *Consorzio del Vermentino*;
- ✓ allargamento dello spazio edicola affidato ad un sub-concessionario locale;
- ✓ creazione di uno spazio "convenience" affidato ad un sub-concessionario locale.

Complementari agli interventi commerciali sopra indicati, sono stati effettuati interventi strutturali volti al ri-orientamento dei flussi di transito dei passeggeri, forzando i flussi a transitare verso le aree commerciali a maggior valore aggiunto.

La seconda fase del Piano, prevista per il 2015, ha preso le mosse alla fine della stagione 2014 e prevede alcune ottimizzazioni, alcune nuove aperture e alcuni restyling, per un totale di oltre dieci progetti di investimento a forte impatto commerciale.

La valutazione commerciale e strategica che non sarà possibile sconfiggere in tempi brevi la forte stagionalità del traffico, ha indirizzato Geasar a selezionare sub-concessionari che siano in grado di sfruttare tutte le opportunità commerciali legate alla forte concentrazione nei mesi di punta.

Andando nello specifico, i macrofenomeni da segnalare nel 2014 sono stati:

- una attenuazione della crisi dei piccoli operatori del rent-a-car, con un rafforzamento degli operatori più strutturati, che ha prodotto nel complesso un risultato positivo di crescita dei ricavi del 3,42%;
- una marginale ripresa del settore retail, anche grazie all'introduzione dell'area walk-through;
- il rafforzamento del business generato dai ricavi per sub concessione da società controllate (+ 12,84%) con l'apertura di uno spazio di Food & Beverage a marchio *Cosas Bonas* ed un nuovo punto vendita retail a marchio *Karaltaly*, entrambi in "airside";
- la buona crescita dei proventi legati a locali non commerciali, che si incrementano del 7,11%;
- una sostanziale tenuta dei ricavi diversi che crescono del 1,97%;

Sono continuate per tutto il 2014 le attività di supporto e di marketing a sostegno degli operatori della galleria commerciale, in special modo attraverso il progetto *Artport* con il quale si è cercato di attirare, con una particolare enfasi in bassa stagione, la componente residente attraverso programmi culturali. Il calendario Art-Port 2014 ha ospitato 12 mostre ed esposizioni culturali nelle quali gli artisti si sono distribuiti sui diversi spazi espositivi al piano terra e al mezzanino, con l'obiettivo di sostenere i flussi commerciali verso l'aeroporto.

E' stata rafforzata la collaborazione con l'Università di Sassari, il Polo Universitario di Olbia e SPS, dando vita alla seconda edizione del *Tourism Career Day*, due giorni di eventi e seminari dedicati a far incontrare la domanda e l'offerta di professionalità turistiche, alla quale hanno partecipato 20 aziende del territorio regionale ed extraregionale e sono stati raccolti oltre 1.500 curricula.



Cortesa S.r.l.

Grazie al piano strategico di sviluppo delle attività commerciali, la società Cortesa ha ottenuto apprezzabili risultati economici, riuscendo ad ottimizzare la gestione, modellandola in maniera ancora più mirata sulla forte stagionalità del business aeroportuale.

	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	585.563	343.386	242.177	70,53
Ricavi per servizi Parcheggio automatico/custodito	1.425.314	1.332.412	92.902	6,97
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	2.900.589	2.492.912	407.677	16,35
Ricavi area Food & Beverage	4.849.766	4.443.127	406.638	9,15
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comm.le	867.311	1.004.487	-137.176	-13,66
Commerciali non aviation	10.628.543	9.616.324	1.012.219	10,53
Altri Ricavi Non Aviation	269.767	245.637	24.130	9,82
Totale Ricavi	10.898.309	9.861.960	1.036.349	10,51

Il fatturato complessivo si è incrementato di 1 milione di Euro circa, superando la soglia dei 10 milioni di Euro complessivi.

Le nuove attività di retail in *airside* mediante un nuovo concept di prodotti tipici regionali Italiani a marchio proprietario Karaltaly hanno prodotto proventi aggiuntivi per oltre 400.000 Euro. Sempre in *airside* si segnala l'apertura di un nuovo concept bar Food&Beverage a marchio *Cosas Bonas* che, forte della partnership con il RIAS (la principale rete di imprese dell'agroalimentare Sardo) e con il Consorzio del Vermentino di Gallura, ha prodotto ricavi per oltre 260.000 Euro.

Di rilievo anche la modifica alla viabilità concordata con Enac, che ha consentito l'apertura di una nuova superficie di parcheggio denominata "sosta breve" all'interno di un'area identificata come ZTC "zona a traffico controllato". I riflessi sul fatturato del parcheggio sono stati interessanti ed hanno invertito il trend di calo dei ricavi evidenziato nello scorso esercizio, generando ricavi aggiuntivi per oltre 90.000 Euro.

Il calo del fatturato per attività *in-flight catering* risulta invece in forte diminuzione rispetto ai volumi 2013, soprattutto a causa di un calo di traffico sul terminal Eccelsa e a sua volta legato a fenomeni di instabilità politica in alcuni mercati primari di riferimento (in particolare Russia e Ucraina).

Oltre al suddetto calo di ricavi legato al servizio catering sui voli privati (140.000 Euro circa), il fatturato del ristorante presso il terminal Eccelsa si è ulteriormente ridotto (20.000 Euro circa) a causa della chiusura dello stesso durante il periodo estivo. Sino al 2013, infatti, il ristorante garantiva una apertura al pubblico nei mesi da Giugno a Settembre, che è stata interrotta nel 2014, limitando la attività a soli servizi su prenotazione. A questo fattore negativo si aggiunga che durante la stagione invernale 2014 (primi mesi dell'anno), la società aveva tentato un'azione di rilancio del Ristorante che ha comportato un incremento di costi per il personale impiegato in cucina, ma che non ha condotto al risultato sperato in termini di presenze, influenzando ancor più negativamente il risultato dell'anno.

Sul fronte dei costi, il forte incremento degli oneri del personale e dei prodotti destinati alla rivendita è principalmente legato all'apertura delle nuove attività di *Kara Italy* e *Cosas Bonas*.

Per quanto attiene i costi del personale si registra un incremento (203.000 Euro circa), legato al numero delle risorse aggiuntive impiegate (+7,58 rispetto al 2013) anche se malgrado ciò, si evidenzia un buon risparmio sugli straordinari grazie a una migliore pianificazione delle attività (+42.000 Euro circa).

L'incremento delle prestazioni di servizi (402.000 Euro circa) invece è prevalentemente correlato al canone che la società controllata Cortesa cede a Geasar per la sub concessione degli spazi. Il volume del canone è correlato a quello delle vendite; l'incremento per l'anno 2014 legato alle nuove attività *Kara Italy* e *Cosas Bonas* risulta pari a circa 94.000 Euro, mentre quello legato ai maggiori proventi registrati dal Parking e dal Kara Café risulta pari a circa 222.000 Euro.

Si segnala, inoltre, l'incremento del costo per servizi amministrativi che Cortesa acquista da Geasar per l'attività Kara Café, che nell'anno 2013 non era contrattualmente dovuta trattandosi dell'anno di start-up. Contribuiscono all'incremento del costo per prestazioni di servizi anche gli oneri per i servizi commerciali acquisiti da terzi per un particolare evento commerciale, per i quali esiste tuttavia ampia copertura in termini di ricavi.

In definitiva il forte incremento dei costi per i canoni e i servizi amministrativi verso Geasar ha condotto ad un contenuto incremento dei risultati della società, ma lo stesso incremento ha d'altro canto positivamente influenzato il risultato operativo di Geasar, mantenendo i benefici all'interno del Gruppo.

Il Margine operativo Lordo pari a 1.231.311 Euro, si incrementa sull'anno precedente di circa 57.000 Euro (circa il 5%), come evidenziato dalla tabella sottostante.

Il Risultato operativo cresce del 2,37% malgrado l'incremento delle sopravvenienze passive (nella misura di 29.000 Euro circa) e degli ammortamenti (nella misura di 19.000 Euro circa). Le prime registrano un incremento prevalentemente per costi del personale relativi all'esercizio 2012 superiori a quanto stanziato, nel pieno rispetto degli accordi sindacali in essere. Gli ammortamenti aumentano per via dei nuovi investimenti effettuati per lo sviluppo dell'airside.

L'Utile Lordo mostra un delta positivo del 2,36% rispetto al 2013.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.628.543	9.616.324	1.012.219	10,53
- Altri ricavi e proventi	269.767	245.637	24.130	9,82
Valore della produzione "tipica"	10.898.309	9.861.960	1.036.349	10,51
- Personale	-2.828.861	-2.625.606	-203.255	-7,74
- Materiali di consumo e merci	-3.576.277	-3.202.072	-374.205	-11,69
- Prestazioni, servizi e varie	-3.261.861	-2.859.834	-402.026	-14,06
<i>di cui Canoni e Servizi amm.vi vs la Controllante</i>	<i>-2.655.659</i>	<i>-2.289.692</i>	<i>-365.967</i>	<i>-15,98</i>
Costi Operativi	-9.666.999	-8.687.512	-979.487	-11,27
Margine Operativo Lordo	1.231.311	1.174.448	56.862	4,84
Ammortamenti e svalutazioni	-202.822	-183.842	-18.980	-10,32
Saldo proventi e oneri diversi	-138.087	-120.801	-17.286	-14,31
Risultato Operativo	890.401	869.805	20.596	2,37
Proventi - Oneri finanziari	-72.048	-70.320	-1.728	-2,46
UTILE LORDO	818.353	799.485	18.868	2,36
Proventi - Oneri straordinari	22.754	-8.935	31.689	-355
UTILE ANTE IMPOSTE	841.107	790.550	50.557	6,40
Imposte correnti	-238.434	-256.275	17.841	6,96
Imposte anticipate e differite	-2.413	23.711	-26.124	110,18
UTILE NETTO	600.260	557.986	42.274	7,58
	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
FTE's	70,4	62,7	7,70	12,29
Passeggeri Aviazione Commerciale	2.095.828	1.950.615	145.213	7,44

Nel corso del 2014 **gli investimenti** effettuati dalla società sono pari a Euro 319.792 e sono riferibili principalmente a:

- allestimento dei punti vendita Cosas Bonas e Kara italy
- acquisto di nuove attrezzature ed arredi vari per i punti vendita Food

Eccelsa Aviation S.r.l.

➤ Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Nell'anno 2014, il traffico di Aviazione Privata nell'aeroporto di Olbia è stato parzialmente condizionato dalla crisi politica internazionale, che si aggiunge alla perdurante situazione di difficoltà politica ed economica nel nostro Paese. In particolare si è riscontrata una totale mancanza dei movimenti di privati Ucraini e un'ulteriore diminuzione dei passeggeri italiani. I periodi di bassa stagione hanno particolarmente risentito dell'impatto negativo causato dalla forte diminuzione dei movimenti di aerei privati nazionali.

Nel confronto con l'anno precedente, i dati di traffico mostrano una riduzione, sebbene limitata, di tutti gli indicatori: tonnellate -1,2%; passeggeri -1,9%; movimenti - 2,1%.

D'altra parte vi è stato un incremento dei velivoli di grosso cabotaggio che hanno consentito di elevare il tonnellaggio medio, riuscendo a compensare parzialmente l'effetto economico della perdita di movimenti.

Traffico Aviazione Generale	2014	2013	Δ 14-13
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	20.768	21.173	-1,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	210	423	-50,4%
Totale Passeggeri	20.978	21.596	-2,9%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	9.166	9.366	-2,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	266	344	-22,7%
Totale Movimenti	9.432	9.710	-2,9%
Aviazione Generale (<i>Voli paganti</i>)	158.750	160.677	-1,2%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	2.750	4.518	-39,1%
Totale Tonnellaggio	161.500	165.195	-2,2%

Nonostante una lieve perdita dei ricavi di handling, allineata con la diminuzione del tonnellaggio complessivo, un forte incremento di ricavi extra-handling (+232.000 Euro, circa +20%) è stato conseguito grazie alle maggiori vendite di servizi supplementari in area piazzale (equipaggiamenti di rampa tipo scale, G.P.U., A.S.U.etc., pulizie aa/mm), vendita mirata della parte VVIP/Cerimoniale, charges per gli extra luggage services, etc.

Anche i ricavi per in-flight catering subiscono un calo, in parte correlato ai fenomeni di instabilità politica su alcune aree geografiche connesse ai mercati di primo riferimento come Russia, Ucraina.

Nel totale pertanto, grazie al recupero dei servizi extra-handling, il totale dei ricavi aviation si attesta allo stesso livello del 2013 con +0,57%, pari a circa 28.000 Euro.

I ricavi non Aviation rimangono sostanzialmente invariati. I risultati in termini di vendita degli spazi pubblicitari e sponsorizzazioni nel terminal Eccelsa, raggiunti negli anni precedenti rimangono consolidati, nonostante il calo di traffico.

La voce Altri ricavi e Proventi si decrementa di circa 70.000 Euro. Nel 2013 la società ha acquisito da terzi dei servizi di noleggio auto, successivamente rivenduti a società del gruppo Alisarda. Tale contratti, non più in essere da Giugno del 2014, hanno generato un calo di ricavi al quale è tuttavia collegato un pari risparmio di costi.

Inoltre, nel 2013 il volume dei ricavi *non aviation* era stato influenzato dallo storno di costi commerciali sovrastimati nel bilancio 2012. Il bilancio 2014 evidenzia invece sopravvenienze attive di importo più contenuto.

	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.020.054	2.046.746	-26.693	-1,30
Ricavi extra-handling	1.362.705	1.130.625	232.079	20,53
Ricavi in-flight catering	1.133.803	1.281.816	-148.013	-11,55
Dritti e Tasse	463.662	492.861	-29.199	-5,92
Ricavi Aviation	4.980.224	4.952.050	28.175	0,57
Commerciali non aviation	743.442	750.517	-7.076	-0,94
<i>di cui Ricavi per sponsorizzazioni</i>	<i>544.030</i>	<i>538.029</i>	<i>6.001</i>	<i>1,12</i>
<i>di cui Royalties</i>	<i>199.412</i>	<i>212.488</i>	<i>-13.077</i>	<i>-6,15</i>
Altri ricavi e proventi	189.882	260.805	-70.923	-27,19
Sopravvenienze attive non straordinarie	21.761	130.138	-108.377	-83,28
Ricavi Non Aviation	955.084	1.141.460	-186.376	-16,33
Totale Ricavi	5.935.309	6.093.510	-158.201	-2,60

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.723.666	5.702.567	21.099	0,37
- Altri ricavi e proventi	211.643	390.943	-179.300	-45,86
Valore della produzione "tipica"	5.935.309	6.093.510	-158.201	-2,60
- Personale	-950.689	-1.003.135	52.445	5,23
- Materiali di consumo e merci	-17.349	-30.325	12.976	42,79
- Prestazioni, servizi e varie	-3.239.973	-3.470.865	230.892	6,65
Costi Operativi	-4.208.011	-4.504.325	296.313	6,58
Margine Operativo Lordo	1.727.297	1.589.185	138.112	8,69
Ammortamenti e svalutazioni	-151.931	-266.072	114.141	42,90
Risultato Operativo	1.575.367	1.323.113	252.253	19,07
Proventi - Oneri finanziari	433	-27.087	27.520	101,60
UTILE LORDO	1.575.800	1.296.026	279.774	21,59
Proventi - Oneri straordinari	37.499	741	36.757	-4.958,43
UTILE ANTE IMPOSTE	1.613.298	1.296.767	316.531	24,41
Imposte correnti	-483.832	-430.564	-53.268	-12,37
Imposte anticipate e differite	-7.826	28.431	-36.257	-127,53
UTILE NETTO	1.121.640	894.634	227.006	25,37
	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
FTE's	20,5	21,2	-0,70	-3,32
Tonnellaggio Aviazione Generale	158.750	160.677	-1.927	-1,20

Nell'area dei costi, le voci che maggiormente evidenziano un risparmio sono collegate a prodotti destinati alla rivendita e pertanto interamente correlati alla diminuzione di tale tipologia di ricavi.

Per quanto attiene i costi del personale si registra un risparmio (52.000 Euro circa), malgrado l'incremento in termini di FTE's pari al 3,32%, prevalentemente legato al risparmio sugli straordinari e al fatto che nel 2013 era presente il costo per il rinnovo delle divise, non replicato nel 2014.

Sui costi per prestazioni si registrano alcuni risparmi (54.000 Euro circa) legati ai servizi commerciali da correlarsi alla perdita dei relativi ricavi commerciali, parzialmente riassorbita con l'ingresso di nuovi partners e nuovi contratti di diversa tipologia.

Grazie a tale stretto controllo sui costi, il risultato in termini di **Margine Operativo Lordo** è in incremento sull'anno precedente (circa il 9%), circa 138.000 Euro in termini assoluti.

Il **Risultato operativo** risulta positivamente influenzato dal minore adeguamento al fondo svalutazione crediti, rispetto a quello della chiusura 2013 e pertanto in valore assoluto il delta sul 2013 si incrementa sino a +252.000 Euro circa.

L'**Utile Lordo** mostra un delta positivo del 21,59% anche per effetto degli interessi attivi per finanziamenti vs Meridiana Fly, la controllante Geasar e la collegata Cortesa.

Le percentuali del Margine Operativo Lordo e del Risultato Operativo sui ricavi, rispettivamente al 29% e 27%, sono entrambe in crescita rispetto al 2013.

Gli **investimenti del 2014** sono pari a 104.257 Euro e sono riferibili all'acquisto di:

- ✓ N.1 trattore Lektro
- ✓ N.1. veicolo elettrico a quattro posti
- ✓ N.1 auto Hyundai

➤ **Eccelsa Aviation - Award 2014**

Per il settimo anno consecutivo, la pubblicazione Britannica - "Business Destinations Magazine"- ha confermato l'Award come migliore Struttura di Aviazione Privata (FBO) in Europa. Per effetto delle preferenze espresse principalmente dai passeggeri.

Inoltre, EBAN, la più autorevole rivista europea del settore, principalmente espressione degli equipaggi, ha classificato Eccelsa Aviation al 2° posto nella classifica dei migliori FBO in Europa, Asia, Russia e Medio Oriente, in un contesto che considera le migliori 400 strutture che offrono il servizio di assistenza all'aviazione privata nelle aree geografiche succitate.

La classifica finale viene stilata secondo criteri di valutazione rigorosi e selettivi che considerano il livello di qualità del servizio offerto, l'affidabilità, la competenza tecnica, le infrastrutture di cui si dispone e la capacità ricettiva.

Oltre che per la fortissima concorrenza anche con colossi del settore Aviation presenti in tutto il mondo (Jet Aviation, Signature, Landmark, JetEx...etc), e capaci di investimenti straordinari, queste tipologia di riconoscimenti assumono un particolare valore poiché vengono assegnati direttamente dagli utilizzatori del servizio che basano il giudizio sulla soddisfazione di precise aspettative dopo una comparazione fra le tante strutture presenti nel settore a livello mondiale.

➤ **Proiezione 2015**

Nell'ambito del settore turistico locale, direttamente collegato al settore aeroportuale e in particolar modo per l'aviazione privata di Olbia (il cui traffico è quasi interamente *leisure*), la risoluzione del conflitto Ucraino appare essenziale per raggiungere quanto pianificato nel budget del 2015.

Difatti, la mancanza di turisti provenienti dall'area Russa (russi e ucraini) danneggerebbe oltremodo la economia turistica locale anche nel periodo di alta stagione, come peraltro avvenuto nelle località turistiche invernali (italiane, francesi, svizzere e austriache), nel periodo invernale 2014/2015.

Un ulteriore elemento di incertezza potrebbe essere rappresentato da talune vicende giudiziarie che hanno recentemente interessato le strutture alberghiere della Costa Smeralda.

Un elemento positivo sarebbe invece rappresentato dall'atteso sviluppo della struttura ospedaliera Mater Olbia, la cui apertura è prevista per l'anno 2015 e che potrebbe dare un importante stimolo allo sviluppo del traffico in bassa stagione anche per l'Aviazione Generale.

Risorse Umane

L'esercizio 2014 vede il numero medio di dipendenti (Fte) delle tre società Geasar Spa, Eccelsa Aviation srl e Cortesa srl ripartito come di seguito, per qualifica e tipologia di contratto:

**Organico equivalente medio annuo Gruppo Geasar Spa,
Cortesa Srl, Eccelsa Aviation Srl**

Categorie	al 31/12/2014	al 31/12/2013
CTI	247,3	250,5
Dirigenti	3,0	3,0
Quadri	10,0	10,0
Impiegati	121,6	124,0
Operai	112,7	113,5
CTD	63,2	52,7
Impiegati	27,2	22,5
Operai	36,0	30,1
TOTALE	310,5	303,1

Anche nel 2014 continua a evidenziarsi un incremento di Fte (Full Time Equivalent) pari al 2% rispetto al 2013.

Il fenomeno è da collegarsi principalmente all'ampliamento delle attività Travel Retail e Food & Beverage in "Airside", con la controllata Cortesa Srl che evidenzia la crescita percentuale più importante (12%) a seguito delle nuove aperture del Kara Italy, store destinato alla rivendita di prodotti tipici nazionali, e del Cosa Bonas, che completa l'offerta Food & Beverage in Airside.

Di contro, nella società deputata alla gestione delle attività di Commercial Aviation, Geasar Spa, nonostante l'ulteriore importante incremento del traffico (+7,9% rispetto al 2013), si è avuto un lieve decremento di organico, pari allo 0,5%, circa, attribuibile principalmente a fenomeni di tipo gestionale.

Infatti la Società ha contenuto le sostituzioni di aspettative, maternità o uscite per pensionamento ed ha fronteggiato l'impatto delle decisioni della Corte di Appello di Cagliari, sezione staccata di Sassari, che aveva confermato la riammissione in servizio a causa della nullità dei contratti a termine stipulati nel 2003/2004, di 7 operai, attraverso una complessa procedura di negoziazione grazie alla quale si è giunti all'accordo di consolidare i ricorrenti attraverso contratti a tempo indeterminato di tipo part-time verticale di 7 mesi o misto, a fronte della rinuncia a proseguire con i ricorsi in cassazione per la richiesta di un contratto 12 mesi full time.

In Eccelsa, società di handling di aviazione privata, all'inverso, l'incremento del 3% circa dell'organico è determinato dal computo in organico di risorse in distacco, pertanto in utilizzo presso altre società del Gruppo, necessariamente sostituite per far fronte all'operatività.

Come anche negli anni precedenti, in considerazione del sempre più importante incremento di attività nella stagione estiva, per far fronte al picco di attività *Aviation*, si è reso necessario richiedere lo sfioramento dalla quota di personale a termine stabilita dall'art.2 D. Lgs. 368/01, alla Direzione Territoriale del Lavoro, sfioramento autorizzato dalla medesima in virtù della forte connotazione di stagionalità che contraddistingue l'aeroporto Olbia Costa Smeralda.

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

GEASAR SPA

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2014	al 31/12/2013
CTI	191,3	193,1
Dirigenti	3,0	3,0
Quadri	9,0	9,0
Impiegati	98,8	100,6
Operai	80,5	80,5
CTD	27,6	26,9
Impiegati	18,6	18,7
Operai	9,0	8,2
TOTALE	218,9	219,9

CORTESA SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2014	al 31/12/2013
CTI	40,5	41,6
Dirigenti		
Quadri	1	1
Impiegati	14,4	14,7
Operai	25,1	25,9
CTD	29,9	21,1
Impiegati	6,1	1,7
Operai	23,8	19,4
TOTALE	70,4	62,7

ECCELSA AVIATION SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2014	al 31/12/2013
CTI	15,5	15,8
Dirigenti		
Quadri		
Impiegati	8,4	8,7
Operai	7,1	7,1
CTD	5,7	4,7
Impiegati	2,5	2,1
Operai	3,2	2,6
TOTALE	21,2	20,5

➤ *Aspetti organizzativi*

Nel corso del 2014 i fatti di maggior rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato la società di Gestione che, con l'obiettivo di definire una chiara ed efficace separazione delle funzioni di Gestore aeroportuale dalle funzioni di Handler, anche tenuto conto del raggiungimento della soglia dei 2 mln di passeggeri annui, ha suddiviso le aree di **Airport Operations** (Movimento e Terminal) dall'area **Handling Operations**, prima accorpate sotto l'egida di un unico Post Holder Terminal, Movimento e Handling Manager, con l'individuazione di nuovi Manager responsabili per le tre sezioni.

La scelta organizzativa ha determinato l'ottimizzazione e la razionalizzazione, anche in termini di organico, dei servizi di assistenza offerti ai Vettori, Passeggeri e Merci, grazie anche ad una maggiore attività di controllo legata alla separazione delle operazioni e all'utilizzo di sinergie nell'ambito della Società.

Come già anticipato in premessa, la controllata Cortesa, con l'apertura delle nuove attività Kara Italy e Cosas Bonas in Air side, ha proceduto ad un arricchimento dell'offerta Retail e Food in un'area, l'airside, fino ad oggi non satura commercialmente e dall'elevato potenziale di sviluppo.

➤ *Relazioni industriali*

Nel corso del 2014 la Società ha visto l'opposizione del fronte sindacale, con conseguente apertura della procedura di raffreddamento, per l'utilizzo di strumenti di flessibilità necessari a fronteggiare variazioni imprevedibili dei volumi di traffico stagionali nei picchi di attività.

La procedura si è chiusa con l'accordo a sperimentare eccezionalmente lo strumento del Voucher come soluzione in grado di rispondere alle esigenze di flessibilità organizzativa e, contestualmente a consentire l'impiego del bacino di stagionali della società, altrimenti non impiegabili, a fronte dei limiti imposti dal CCNL Assaeroporti sulla durata minima delle ore settimanali contrattuali dei part time.

A livello nazionale il 1° Ottobre, con ratifica avvenuta nel mese di Dicembre, è stato rinnovato il CCNL Assaeroporti (di riferimento per Geasar e Eccelsa) per il triennio 2014-2016 con conseguente erogazione, nel mese di Gennaio 2015, di Una Tantum e arretrati per il periodo di vacanza contrattuale ai dipendenti con contratto a tempo indeterminato.

Rimangono ancora aperti invece i negoziati per il rinnovo dei CCNL Terziario e Turismo Pubblici Esercizi, di riferimento per la controllata Cortesa Srl, scaduti entrambi nel 2013, per i quali sono state accantonate le somme a bilancio.

➤ *Attività di formazione e addestramento*

Nel corso dell'esercizio sono state erogate circa 6.500 ore di attività specialistica e formativa con oltre 950 partecipanti e una media di 7 ore /individuo circa.

Oltre alla riqualificazione e mantenimento delle certificazioni richieste per gli operatori dedicati ad attività Aviation, per i quali è previsto l'obbligo di recurrent periodici per le singole e specifiche mansioni tecniche, una importante quota di attività formativa si è concentrata sui temi della Sicurezza e Salute sul lavoro e in particolare sulla riqualificazione e aggiornamento degli addetti all'utilizzo delle attrezzature di lavoro, conformemente alle prescrizioni dell'accordo Stato Regioni del 22 febbraio 2012.

Per la realizzazione del piano di formazione e addestramento la società si è avvalsa come sempre di propri istruttori interni certificati nelle materie prettamente Aviation e ha fatto ricorso ai finanziamenti specifici di

Fondimpresa per il recupero dei costi sostenuti per le attività erogate da Società terze in materia di Sicurezza e Salute del lavoro, per un importo totale di 40.000 euro circa sulle società del Gruppo.

➤ *Contenzioso*

Nel corso del 2014 la Corte di Appello di Cagliari, sezione staccata di Sassari, si è pronunciata sugli 8 ricorrenti, già confermati e riammessi in servizio a tempo indeterminato a seguito delle sentenze di nullità del termine apposto ai relativi contratti stipulati tra il 2003 e il 2004 pronunciate dal Giudice di Primo grado del Tribunale di Tempio Pausania (sentenze dell'11 aprile e del 9 maggio 2013).

Tra l'Aprile e il Maggio del 2014, il Tribunale di secondo grado ha confermato le riammissioni in servizio di 7 operai, ribaltando invece la sentenza di primo grado per uno degli 8.

Sempre nello stesso periodo si è pronunciato il Giudice di Primo grado del Tribunale di Tempio Pausania sulla vertenza insorta in Eccelsa, disponendo la riammissione in servizio a tempo indeterminato del ricorrente.

A seguito di una complessa procedura di negoziazione, le società Geasar ed Eccelsa hanno raggiunto un accordo con l'87% dei ricorrenti sui contratti a termine per la rinuncia a proseguire in via giudiziale il riconoscimento di un contratto a tempo indeterminato 12 mesi full time, a fronte del riconoscimento di un contratto *part time* verticale di 7 mesi per gli operai e di 10 mesi *part time* misto per le impiegate già stabilizzate.

Allo stato rimangono ancora da definire 9 vertenze, tra Primo grado e Cassazione, nel corso del 2015, salvo rinvii.



Assetto normativo in ambito aeroportuale e altri fatti di rilievo

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

Come noto la legge 27.12.2006 n. 296 ha introdotto, a carico delle società gestori aeroportuale l'onere di costituzione di un fondo annuale a sostegno delle operazioni per il servizio antincendio, pari a 30 Milioni di Euro su base nazionale. A partire dall'anno 2008, preso atto che le risorse impegnate dalle società di gestione aeroportuali sono di fatto state destinate, da parte delle Amministrazioni in questione, ad un capitolo di spesa differente da quello stabilito con la legge istitutiva dello stanziamento, la Geasar ha promosso, insieme ad altri 13 Aeroporti, un'azione giudiziaria congiunta. L'azione in oggetto è ancora in corso ed un pronunciamento definitivo sulla vicenda non è pertanto ancora ipotizzabile in tempi brevi, e comunque prima della approvazione del Bilancio al 31.12.2014.

Pertanto, tutte le società di gestione aeroportuale che hanno impugnato i diversi atti dispositivi, sono tenute ad accantonare tutte le attuali e future somme richieste a titolo di contribuzione per il c.d. "Fondo Antincendi" sino al pronunciamento definitivo. Conseguentemente la Geasar ha accantonato, anche nel Bilancio chiuso al 31.12.2014, la quota richiesta pari a circa 391.143 Euro nel fondo accantonamento rischi da contenzioso, permanendo alla data di redazione del bilancio in capo alla Società l'obbligazione derivante dalla menzionata legge. Il fondo rischi complessivamente accantonato nel bilancio della Società al 31 dicembre 2014 assomma a 2.134.031 Euro (periodo 2009-2014).

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

In data 15 Gennaio 2014, la nuova Autorità di regolazione dei Trasporti ha dichiarato la piena operatività ai sensi della Legge 24 Gennaio 2012 n.1 ed è diventata il riferimento per la revisione dei diritti aeroportuali.

In data 22 settembre 2014, sono stati pubblicati i modelli tariffari aeroportuali. Gli stessi descrivono i criteri di calcolo che il Gestore è tenuto ad applicare per l'aggiornamento del sistema dei diritti aeroportuali e del loro ammontare, sulla base di differenti soglie di traffico. I modelli sono stati elaborati con l'obiettivo di fornire ai Gestori adeguati margini di flessibilità e, allo stesso tempo, garantire la trasparenza sui costi e sul processo di determinazione dei diritti aeroportuali. Nel redigerne i testi si è, altresì, tenuto conto della necessità di mantenere la continuità operativa con la situazione esistente e con la consultazione avviata dall'ENAC sulla materia.

Nel predisporre i modelli si è tenuto conto dei principi ispiratori della Direttiva 2009/12/UE. In particolare il fatto che la determinazione e revisione dei diritti aeroportuali sia effettuata nel contesto ed all'esito di una consultazione con gli Utenti con la possibilità di ricorrere alla Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo tra Gestore e Utente.

Nei modelli posti in consultazione l'intensità della regolazione diminuisce al ridursi dei volumi di traffico. Così, il modello per aeroporti con livelli di traffico inferiori a tre milioni è semplificato rispetto a quelli per aeroporti con traffico annuo superiore. Tale modulazione riflette l'esigenza di assicurare maggiori garanzie agli Utenti degli aeroporti di più grandi dimensioni (il cui Gestore potrebbe disporre di significativo potere contrattuale), e prevedere alcune semplificazioni procedurali a favore dei Gestori di aeroporti con volumi di traffico inferiori ed, in tutti i casi, ridurre progressivamente i costi connessi alla implementazione della regolamentazione.

Riguardo al trattamento dei margini commerciali e della eventuale misura in cui, nel fissare i diritti aeroportuali, si possa tener conto delle entrate risultanti dalle attività commerciali, l'Autorità ritiene che, a regime, essi debbano basarsi su un accertamento del grado di concorrenzialità e di efficiente gestione di ciascun aeroporto, che non risulta essere stato ancora effettuato con riferimento alle realtà aeroportuali nazionali. Pertanto, in sede di prima applicazione della regolazione proposta, è prevista l'applicazione di un regime tariffario di tipo *duall till* riservandosi, tuttavia, l'Autorità di applicare i correttivi ritenuti necessari.

Si segnala che, la Legge di Stabilità 2015, vigente dal 1 gennaio 2015, abroga il vincolo di definire i modelli tariffari nel rispetto dei principi e dei criteri di cui all'articolo 11-nonies della legge 2 dicembre 2005, n. 248; ossia la cosiddetta legge sui requisiti di sistema che ha introdotto il *single till* parziale, ossia la contribuzione dei margini delle attività commerciali all'abbassamento delle tariffe derivanti dalla applicazione del modello.

Pertanto, la Società di recente ha provveduto ad aggiornare la contabilità regolatoria in aderenza ai modelli di cui sopra dopo aver ottenuto da ENAC, con nota 1986/ENAC/CIA del 09.01.2015, parere favorevole sul Piano Quadriennale degli interventi, il Piano di Tutela ambientale, il Piano della qualità, presentati per il periodo 2015-2018. L'approvazione di tale piani è infatti condizione indispensabile per poter aprire un processo di revisione tariffaria

E' stata sviluppata una proposta di dinamica tariffaria quadriennale, in aderenza a quanto indicato nel MOD 3 per aeroporti con una soglia di traffico inferiore ai 3 Milioni, sulla base della contabilità regolatoria e del Piano quadriennale degli interventi approvato, nell'intento di attivare una procedura di consultazione degli utenti sulla proposta di revisione dei diritti.

A tal fine, è stato pianificata una preliminare condivisione con l'Autorità del modello sviluppato; anche tenuto conto delle peculiarità dell'aeroporto di Olbia in termini di marcata stagionalità dei flussi e con una significativa quota di movimenti di traffico di Aviazione Generale serviti con infrastrutture dedicate. L'obiettivo è sottoporre al comitato degli Utenti una proposta tariffaria in grado di contemplare le suddette specificità.

Conclusa tale fase di preliminare condivisione, a breve la società convocherà il Comitato Utenti per sottoporre la propria proposta tariffaria e, nella speranza di non incorrere in opposizione alcuna, l'applicazione del nuovo livello di diritti aeroportuali è auspicabile entro la fine del 2015.

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

Contributi Regionali ex L.10/2010

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

La Commissione Europea, con decisione del 23 Gennaio 2013, ha però avviato un procedimento formale d'indagine con riferimento alle misure di sostegno per lo sviluppo del trasporto aereo sardo di cui alla L.R. 10/2010 relative al periodo 2010-2013. Tale procedimento è indirizzato a verificare se i contributi erogati dalla Regione Sardegna a favore degli aeroporti sardi siano o meno compatibili con le norme sulla concorrenza previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e quindi configurabili o meno come aiuti di Stato. A seguito di tale indagine, Geasar e le altre parti interessate, avvalendosi del

supporto di legali specializzati nel settore, hanno approntato quanto necessario per fornire chiarimenti adeguati alle richieste della Commissione Europea.

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

Le risorse finanziarie erano state ripartite secondo un piano annuale proposto dalle società di gestione degli aeroporti ed approvato dalla Giunta regionale.

Sulla base delle attività di marketing svolte sino al 2013, Geasar ha richiesto Euro 3,9 milioni nel 2010, Euro 3 milioni nel 2011, Euro 3,1 milioni nel 2012 e Euro 3,8 milioni nel 2013, rilevando tali importi come ricavi per contributi in conto esercizio nel proprio conto economico. La Regione Sardegna ha corrisposto interamente i contributi richiesti sino al 2012, mentre, in attesa della definizione di tale procedimento, ha sospeso l'erogazione delle risorse economiche ex L.10/2010 relative al 2013 (3.795.935 Euro). Nel mese di Marzo 2015, l'Assessorato ai Trasporti ha comunicato alla società di non poter provvedere, al momento, all'erogazione del contributo in quanto la suddetta procedura di indagine è ancora in corso. Secondo il parere dei consulenti legali incaricati di assistere Geasar nella vertenza, si ritiene meramente possibile il rischio di un'eventuale restituzione dei contributi per il sostegno al trasporto aereo e, conseguentemente, non si è proceduto ad alcun accantonamento a fondo rischi nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 relativamente a tale fattispecie.

Contributi Marketing Annualità 2009

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

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

In seguito al mancato pagamento del contributo, Geasar ha inviato una richiesta al Direttore Generale della Presidenza e in assenza di risposte da parte dell'Ente, adirà alle vie legali per fare accertare l'esistenza del credito nei confronti degli aventi causa dell'Agenzia Sardegna Promozione, le eventuali responsabilità e i danni derivati dalla mancata erogazione delle somme spettanti.

Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

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

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

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

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

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

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

➤ Analisi dei risultati reddituali

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.248.783	26.963.019	3.285.763	12,19
- Altri ricavi e proventi	1.057.484	4.838.682	-3.781.198	-78,15
- Sopravvenienze attive non straordinarie	64.881	235.051	-170.170	-72,40
Valore della produzione "tipica"	31.371.147	32.036.753	-665.606	-2,08
- Personale	-11.501.322	-11.408.252	-93.070	-0,82
- Materiali di consumo e merci	-420.496	-462.911	42.416	9,16
- Prestazioni, servizi e varie	-10.343.663	-13.589.267	3.245.604	23,88
- Saldo proventi e oneri diversi	-540.079	-608.743	68.664	11,28
- Sopravvenienze passive non straordinarie	-7.859	-25.936	18.077	69,70
Costi Operativi	-22.813.419	-26.095.110	3.281.691	12,58
Margine Operativo Lordo (MOL)	8.557.728	5.941.643	2.616.085	44,03
Ammortamenti e svalutazioni	-1.332.853	-1.552.258	219.405	14,13
Accantonamenti per rischi e oneri	-408.009	-378.371	-29.638	-7,83
Risultato Operativo	6.816.867	4.011.015	2.805.852	70,0
Proventi - Oneri finanziari	29.525	-39.598	69.122	174,56
UTILE LORDO	6.846.391	3.971.417	2.874.974	72,4
Proventi - Oneri straordinari	102.446	141.089	-38.643	-27,39
UTILE ANTE IMPOSTE	6.948.837	4.112.506	2.836.331	68,97
Imposte correnti	-2.005.624	-1.345.004	-660.620	-49,12
Imposte anticipate e differite	-92.432	38.686	-131.118	-338,93
UTILE NETTO	4.850.781	2.806.188	2.044.593	72,86

Nell'esercizio 2014 il valore della produzione ammonta complessivamente a 31.371.147 Euro con un decremento rispetto al 2013 di 665.606 Euro.

	2014	2013	Δ assoluto	Δ %
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	8.557.499	7.531.601	1.025.898	13,62
Servizi Centralizzati e PRM	2.202.210	1.811.133	391.077	21,59
Diritti e tasse aeroportuali	6.258.215	5.779.165	479.050	8,29
Diritti servizi controllo di sicurezza	4.482.308	3.456.775	1.025.533	29,67
Totale Ricavi Aviation	21.500.233	18.578.674	2.921.558	15,73
Subconcessioni	7.528.391	6.992.168	536.223	7,67
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.804.202	2.485.167	319.035	12,84
Pubblicità	1.116.860	1.286.440	-169.580	-13,18
Altre Attività Commerciali	103.299	105.738	-2.438	-2,31
Ricavi Commerciali non aviation	8.748.550	8.384.345	364.205	4,34
Altri ricavi	1.057.484	4.838.682	-3.781.198	-78,15
di cui contributo RAS al supporto dello sviluppo del traffico		3.795.935	-3.795.935	-100,00
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	40.552	42.417	-1.866	-4,40
Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi	9.806.034	13.223.028	-3.416.994	-25,84
Sopravvenienze attive non straordinarie	64.881	235.051	-170.170	-72,40
Totale Ricavi	31.371.147	32.036.753	-665.606	-2,08

Come già argomentato nella sezione dedicata, i **ricavi aviation** crescono rispetto al 2013 di 2.921.558 Euro (15,73%). I risultati delle singole voci evidenziano un trend in linea con i drivers di traffico, ad esclusione dell'Handling ed Extra Handling che evidenziano una maggior crescita anche per effetto di una rimodulazione della politica di sconti e dei Diritti servizi controllo di sicurezza che registrano un forte incremento per effetto dell'adeguamento tariffario avvenuto nel mese di Gennaio 2014 con D.M. 28 novembre 2013.

Nel dettaglio, i ricavi correlati ai servizi di Handling ed Extra Handling crescono di +1.025.898 (+13,62%), i servizi centralizzati ed il PRM di +391.077 (+21,59%); mentre i Diritti servizi controllo di sicurezza crescono di +1.025.533 Euro (+29,67%). Gli introiti per Diritti e Tasse aeroportuali, perlopiù correlati alla crescita passeggeri, evidenziano un incremento allineato al trend del traffico pagante (+7,3%).

Il totale dei **ricavi non aviation/altri ricavi**, invece, decresce di 665.606 Euro (-2,08%).

In particolare, i **ricavi commerciali non aviation** crescono complessivamente di 364.205 Euro (+4,34%). La variazione positiva è principalmente legata ai ricavi da sub concessione da parte della controllata Cortesa (circa +320.000 Euro), da correlarsi ai maggiori volumi di ricavi del Park, del Kara Café e alle nuove attività avviate nell'area air side (Kara Italy e Cosas Bonas). Oltre a ciò crescono i ricavi da sub concessione verso terzi (circa +100.000 Euro), principalmente per effetto dell'adeguamento contrattuale stipulato con Ambrosio Olbia Fly Shop e per le maggiori royalties di Carboil, e i ricavi da sub concessione dei rent a car (circa +70.000 Euro), che, malgrado la perdita di alcuni clienti storici, in parte sostituiti dal nuovo sub concessionario Noleggiare, registrano un incremento per effetto di maggiori Royalties (prevalentemente Locauto). Registrano, invece, una perdita i ricavi di Pubblicità (circa -170.000 Euro) per effetto della riduzione dei contratti Nada e Meridiana, e per la perdita di alcuni importanti contratti solo parzialmente compensati con i nuovi ingressi. In termini di ricavi pesa, nel confronto con il 2013, l'evento ISDE dello scorso ottobre 2013, legato al motocross mondiale ed il mancato rinnovo del rapporto di partnership, sempre nel settore motomondiale, con BMW.

Gli **Altri Ricavi** diminuiscono di 3.781.198 Euro. Tale variazione è da correlarsi al contributo della Regione Sardegna per la destagionalizzazione del traffico (nel 2013 il suo valore era pari a 3.795.935 Euro). Tale decremento include maggiori ricavi per servizi amministrativi verso le controllate Eccelsa e Cortesa, maggiori ricavi verso la consociata Meridiana Fly per alcuni distacchi di personale operativo.

Le **Sopravvenienze Attive non straordinarie** registrano un decremento di 170.000 Euro circa, principalmente per effetto di alcune poste accantonate nel 2012 e riprese a sopravvenienza nel Bilancio 2013 (fra le quali lo storno di un accantonamento per la politica retributiva superiore rispetto a quanto effettivamente erogato). Lo stesso fenomeno non si è ripetuto nel 2014, con un effetto negativo sui ricavi.

Il **Margine Operativo Lordo** è pari a **8.557.728 Euro** e cresce di **2.616.085 Euro** circa rispetto al 2013.

Sul fronte dei costi, la voce "Personale" evidenzia un incremento rispetto al 2013, pari a 93.000 Euro circa, correlato alle usuali dinamiche salariali per anzianità di servizio e progressioni professionali, nonostante la società abbia operato con lo stesso numero di risorse dell'anno precedente.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2014, un importo in decremento rispetto all'anno precedente.

Nel dettaglio si segnalano i risparmi sui costi per:

- materiali di consumo (42.000 Euro circa);

- costi per le manutenzioni delle attrezzature e degli automezzi (42.000 Euro circa), risparmio legato alla rivisitazione del contratto AGS avvenuto ad Aprile;
- utenze (32.000 Euro circa);
- costi per il servizio Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM) (23.000 Euro circa);
- servizio pulizia AA/MM e servizi aggiuntivi BHS (30.000 Euro circa);
- costi di marketing (3.450.000 Euro circa), corrispondente ad analogo decremento dei ricavi derivante dal mancato stanziamento da parte della Regione Sardegna del supporto ai vettori per lo sviluppo di nuove rotte;
- altri costi (92.000 Euro circa), tra i quali i bolli, le tasse e i costi indeducibili;
- sopravvenienze passive non straordinarie (18.000 Euro circa).

A fronte di tali risparmi si registrano alcuni incrementi (seppur pienamente coperti dai risparmi di cui sopra) per i seguenti costi:

- manutenzione sulle strutture di volo (pista, vie di rullaggio e raccordi) (+51.000 Euro circa);
- manutenzione mobili e arredi (Vip lounge) (+11.000 Euro circa);
- manutenzione apparati RX (+30.000 Euro circa) per la rivisitazione contratto di manutenzione degli apparati Gilardoni;
- consulenze e certificazioni (+47.000 Euro circa), legati alla valutazione delle criticità in termini di safety e security al momento della liberalizzazione del mercato di handling;
- servizi di sicurezza (+116.000 Euro circa), dovuti prevalentemente ad un maggior numero di ore per effetto dell'incremento del traffico passeggeri;
- canone di concessione aeroportuale (+23.000 Euro circa) dovuto all'incremento di passeggeri in quanto calcolato sul volume delle WLU;
- assicurazioni (+35.000 Euro circa).

Il Risultato Operativo, pari a **6.816.867 Euro**, cresce di **2.805.852 Euro** rispetto al 2013. Il risultato recepisce l'effetto positivo derivante perlopiù dai seguenti fenomeni:

- ✓ il risparmio dovuto a minori ammortamenti sui cespiti (-219.000 Euro circa);
- ✓ l'accantonamento al fondo nazionale per il servizio antincendio (circa +32.000 Euro) legato all'incremento di traffico.

L'Utile lordo, pari a **6.846.391 Euro**, è positivamente influenzato dal saldo dei proventi e oneri finanziari che ammonta a circa 29.000 Euro. Il miglioramento rispetto al 2013, pari a circa 69.000 Euro, è principalmente dovuto all'effetto congiunto di:

- ✓ riduzione degli oneri bancari;
- ✓ maggiori interessi passivi sui finanziamenti vs la controllata Eccelsa;
- ✓ maggiori interessi passivi su c/c;
- ✓ maggiori interessi attivi di mora sul monte crediti vs Meridiana fly in essere al 31.12.2014.

L'Utile ante imposte, è pari a **6.948.837 Euro**.

L'Utile al netto delle imposte è pari a **4.850.781 Euro**. La percentuale di imposte e tasse sull'utile lordo, beneficia, anche per il 2014, della riduzione delle aliquote IRAP introdotta dall' art. 2 della Legge n. 12 del

23 maggio 2013. Con tale novità normativa, l'aliquota IRAP è stata ridotta per il triennio 2013-2015 dal 4,2% all'1,26%.

➤ Analisi Struttura Patrimoniale

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

	2014	2013	Var. assoluta
A Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	75.268	135.789	-60.521
Immobilizzazioni materiali	20.335.577	20.230.397	105.180
Immobilizzazioni finanziarie	3.976.084	4.193.060	-216.976
Totale Immobilizzazioni	24.386.928	24.559.245	-172.317
B Capitale di esercizio			
Rimanenze di magazzino	99.137	56.445	42.692
Crediti commerciali verso Clienti	34.075.758	25.351.450	8.724.308
Altre attività	6.660.162	7.078.748	-418.586
Debiti commerciali verso Fornitori	-8.996.678	-9.091.084	94.406
Fondi rischi e oneri	-2.546.155	-2.176.383	-369.771
Altre passività	-11.194.847	-8.467.579	-2.727.268
Totale Capitale di esercizio	18.097.377	12.751.597	5.345.780
C Capitale investito			
(dedotte le passività di esercizio) (A+B)	42.484.305	37.310.842	5.173.463
D Trattamento di fine rapporto	1.164.145	1.253.904	-89.759
E Capitale investito			5.263.222
(dedotte le passività di esercizio e tfr) (C+D)	41.320.160	36.056.938	
coperto da:			
F Capitale proprio	36.635.794	31.785.013	4.850.781
Capitale sociale	7.749.000	7.749.000	0
Riserve e risultati a nuovo	24.036.013	21.229.825	2.806.188
Utile dell'esercizio	4.850.781	2.806.188	2.044.593
G Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	4.263.881	1.135.195	-3.128.686
H Indebitamento finanziario netto a Breve Termine			
(Disponibilità monetarie nette)	420.485	3.136.730	-2.716.246
Disponibilità e crediti finanziari a breve	420.485	3.136.730	2.716.246
I Indebitamento			
(Posizione finanziaria netta) (G+H)	4.684.366	4.271.925	-412.441
L Totale come in "E" (F+G+H)	41.320.160	36.056.938	5.263.222

Come evidenziato dal prospetto, il capitale investito, al netto delle passività di esercizio e del TFR, si è incrementato, rispetto al 2013, di circa 5.263.222 Euro.

Il capitale immobilizzato (24.386.928 Euro) registra un decremento di 172.317 Euro per effetto degli investimenti di periodo (+1.372.096 Euro) quasi totalmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio (-1.314.277 Euro), da rettifiche di valore (-13.160 Euro) e dall'utilizzo del finanziamento conseguito a seguito della Convenzione siglata con la Regione Sardegna, per la realizzazione delle opere infrastrutturali «IX lotto funzionale della Strada Statale Sassari-Olbia finalizzate al potenziamento dell'aeroporto di Olbia,

adeguamento della viabilità di accesso e opere connesse – Strada Statale 125 “Orientale sarda” - ponte sul Rio Padrongianus» (-216.976 Euro).

Il **capitale circolante netto** aumenta di 5.345.780 Euro rispetto al 31 dicembre 2013 per effetto essenzialmente dei seguenti fattori:

- il decremento delle “altre attività” di 418.586 euro è sostanzialmente legato a:
 - utilizzazione del credito d’imposta Legge 296/06 con compensazione in F24 del secondo acconto Irap 2013 (3.335 euro) e della liquidazione Iva marzo 2014 (157.202 euro);
 - utilizzazione del credito IRAP con compensazione in F24 del primo acconto Irap 2014 (58.929 Euro);
 - utilizzazione dei crediti verso l’Erario per ritenute subite a compensazione debito Ires 2014 (129.069 Euro);
 - calo dei risconti attivi pluriennali conseguentemente al rilascio delle quote di competenza 2014 sul Leasing finanziario (22.753 Euro - vedi prospetto informativo allegato 4 della nota Integrativa)
 - calo dei risconti attivi per rilascio di componenti positivi di reddito fatturati anticipata nel 2013 e di competenza 2014 (54.180 Euro).
- l’incremento dei “crediti commerciali” per 8.724.308 euro, sostanzialmente legato alla crescita dello scaduto delle società del Gruppo Meridiana fly (10.073.087 euro), è mitigato dal decremento dei crediti verso Clienti Terzi (-877.813 euro) e verso le Controllate (470.966 Euro);
- l’incremento delle “altre passività”, per circa 2.727.268 Euro, è sostanzialmente correlato a:
 - maggiori debiti per addizionale comunale (2.281.225 Euro)
 - maggiori debiti verso dipendenti per la mensilità di dicembre 2014 liquidata il 2 gennaio 2015 (538.612 Euro);
 - il decremento degli “altri debiti” per la liquidazione dell’IMU accantonata nel 2013 (97.176 Euro).

Il **TFR** si decrementa di 89.759 Euro.

Il **fondo per rischi e oneri** si incrementa di 369.771 Euro per:

- accantonamento prudenziale degli oneri derivanti dalla L. 296 del 27/12/2006 per il sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto (391.143 Euro);
- accantonamento per contenzioso con il personale (16.866 Euro);
- utilizzi del fondo relativi alla chiusura di alcune cause del personale (-131.781 Euro).
- accantonamento imposte differite dell’esercizio per 93.543 Euro.

Il **patrimonio netto** cresce di 4.850.781 Euro. Tale incremento riflette l’utile complessivo di periodo.

L’**indebitamento finanziario** aumenta di 3.128.686 Euro per effetto del finanziamento acceso nel corso dell’esercizio con la controllata Eccelsa Aviation pari a 3.300.000 Euro.

La **posizione finanziaria netta 2014** (- 4.684.366 Euro) diminuisce di 412.441 Euro rispetto a fine 2013 in quanto permane un indebitamento finanziario a breve termine conseguente ai fabbisogni di tesoreria derivanti dalla mancata riscossione delle consistenti posizioni creditorie principalmente riferibili alla Meridiana Fly S.p.A.

➤ Rendiconto finanziari e flussi

L'attività di esercizio 2014 ha generato un assorbimento di liquidità pari a 2.716.246 Euro.

Il flusso di cassa dell'attività operativa registra un risultato pari a 729.519 Euro per effetto della variazione positiva del capitale circolante netto che si aggiunge all'attività d'investimento pari a - 1.367.875 Euro, al finanziamento Eccelsa per 3.300.000 Euro e alla modesta gestione finanziaria legata ai finanziamenti per la realizzazione dello spostamento di un tratto della S.S. 125, pari a 54.601 Euro.

Le variazioni sopra indicate sono sintetizzate nella tabella seguente

FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:	2014	2013
Utile d' esercizio	4.850.781	2.806.188
Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:		
Ammortamenti	1.314.277	1.230.031
Variazione netta T.F.R.	-89.759	-6.747
Accantonamento fondi per rischi ed oneri	369.771	299.867
Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità	1.594.289	1.523.151
Variazioni nelle attività e passività correnti:		
Crediti verso Clienti e altri	-8.305.721	-6.159.491
Rimanenze	-42.692	478
Debiti verso Fornitori e altri	2.632.862	986.560
Totale variazioni nelle attività e passività correnti	-5.715.552	-5.172.453
A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa	729.519	-843.114
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:		
Valore di realizzo cespiti alienati	4.221	0
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-1.309.385	-1.063.382
Incrementi nelle attività immateriali	-62.711	-27.456
(incremento) decremento nelle partecipazioni	0	266.385
B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:	-1.367.875	-824.453
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:		
Assunzione di nuovi finanziamenti	4.714.500	146.500
Rimborso di finanziamenti	-1.576.875	-1.462.602
Dividendi distribuiti	0	0
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	216.976	1.251.532
C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:	3.354.601	-64.570
A) + B) + C)	2.716.245	-1.732.137
INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE	2.716.245	-1.732.136
INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI	0	0
	2.716.245	-1.732.136
CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO	-3.136.730	-1.404.594
CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO	-420.485	-3.136.730
	2.716.246	-1.732.136

Attività di direzione e coordinamento

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

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

Tutti i contratti di Gruppo sono regolati da condizioni di mercato.

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

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da rendere la situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente diversa da quella rappresentata al 31 Dicembre 2014, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

Si segnala che, come anticipato in precedenza in tema di finanziamenti pubblici, la Società, ha ottenuto dalla Regione Sardegna, un finanziamento di 1.465.000 Euro per la realizzazione di interventi urgenti sulle aree di decollo, transito e sosta degli aeromobili dell'aeroporto. I lavori relativi ad un 1° stralcio funzionale sono stati eseguiti nel mese di marzo 2015 con una sospensione temporanea dell'attività di volo dei giorni dal 2 al 7. Nonostante le condizioni atmosferiche avverse, che hanno notevolmente rallentato i lavori e creato non poche difficoltà tecniche e operative, i lavori sono stati completati rispettando l'obiettivo temporale dei sei giorni. La chiusura dello scalo ha necessariamente comportato la cancellazione di circa 80 voli, equivalenti a 4.100 passeggeri in partenza (8.200 totali). Geasar ha contribuito a ridurre il potenziale disagio mettendo a disposizione il parcheggio gratuito e promuovendo un servizio navetta verso l'Aeroporto di Alghero, in collaborazione con ENAC e le aziende di trasporto locale. Durante il periodo di inattività dei voli, l'Aeroporto ha organizzato l'evento "Fairport", una rassegna di eventi e attività che hanno permesso ai numerosi operatori del territorio di mettere in mostra prodotti e servizi di grande interesse. Lo stesso è stata un'occasione unica per il territorio di vivere il proprio scalo come centro di aggregazione e di svago. L'evento ha riscontrato un successo ben oltre le aspettative, con un'affluenza di circa 9.000 visitatori in soli due giorni e mezzo.

Principali rischi cui è esposta la Società

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

- Rischi strategici
- Rischi operativi
- Rischi finanziari

- Rischi legali e di compliance

Rischi strategici

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

La Società appartiene al Gruppo Alisarda e svolge una parte significativa della propria attività (nel 2014 pari a circa il 31% del volume d'affari) verso Meridiana fly, compagnia aerea correlata appartenente al medesimo Gruppo. La situazione di tensione finanziaria in cui si versa tale compagnia aerea a seguito delle negative performance economiche degli ultimi esercizi ha determinato un allungamento dei tempi di incasso dei crediti commerciali verso Meridiana fly (pari a Euro 28,4 milioni al 31 dicembre 2014 rispetto al valore di Euro 17,9 milioni del precedente esercizio), situazione che potrebbe far emergere incertezze circa la disponibilità di risorse idonee a perseguire gli obiettivi strategici di sviluppo della Società secondo le previsioni del Piano Industriale.

Tuttavia, tale rischio risulta mitigato dal supporto storicamente sempre assicurato a Meridiana fly e al Gruppo Alisarda dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan, per il tramite di AKFED istituzione finanziaria dal medesimo controllata. In considerazione di tale supporto, oggetto di conferma anche con riferimento all'approvazione del bilancio della compagnia aerea al 31 ottobre 2014, il credito nei confronti di Meridiana fly – per il quale in data 20 gennaio 2015 è stato definito un piano di rientro della durata di 4 anni su cui maturano interessi di mercato – è considerato integralmente recuperabile e, di conseguenza, il bilancio al 31 dicembre 2014 è stato redatto sulla base del presupposto della continuità aziendale.

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

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

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

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

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

➤ **Rischio di immagine e reputazionale**

Una percezione negativa o una cattiva pubblicità possono minare l'immagine pubblica delle società del Gruppo e la sua efficacia nella gestione operativa. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: (i) elevata

qualità delle infrastrutture e del servizio offerto; (ii) efficiente strategia di comunicazione; (iii) dialogo continuo con gli stakeholder e sviluppo delle relazioni con il territorio.

Rischi operativi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rischi finanziari

➤ ***Rischio di credito***

Il rischio di credito è connesso alle attività tipiche di gestione, monitorato costantemente dalla Direzione Affari Generali e Legali con la consulenza di professionisti esterni.

La Società ritiene di essere adeguatamente coperta, dal rischio di credito, grazie anche allo stanziamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base di stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti.

Relativamente al rischio di credito relativo ai rapporti in essere con la correlata Meridiana fly si rimanda a quanto indicato in precedenza circa il "Rischio connesso alla concentrazione dei rapporti commerciali con il vettore Meridiana fly".

➤ **Rischio di liquidità**

La Società, ritiene di non essere esposta al rischio di liquidità, in quanto, pur in presenza del già citato allungamento dei tempi di incasso del credito verso la correlata Meridiana fly, ha provveduto anche per il 2015 a consolidare la posizione debitoria delle linee di credito sufficienti a soddisfare le prevedibili necessità finanziarie per i fabbisogni della gestione operativa corrente e per il fabbisogno finanziario necessario alla realizzazione degli investimenti programmati.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie, non solo di Geasar ma anche delle sue controllate.

➤ **Rischio di cambio**

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

Rischi legali e di compliance

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

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

Pertanto, si segnala che, relativamente al rischio in oggetto, nell'anno 2015 ENAC attiverà, anche in linea con gli ultimi orientamenti comunitari, un monitoraggio per valutare l'effettivo consolidamento del dato 2014 e le modalità con le quali procedere in futuro all'apertura del mercato dell'handling, garantendo adeguati livelli di safety e security.

In tale contesto e sempre nell'ottica di garantire un elevato livello qualitativo delle operazioni e che le stesse siano svolte secondo adeguati standard di safety e security, la Società ha attivato nel corso della stagione estiva una analisi delle proprie attività di handler al fine di mappare i rischi eventualmente correlati alla apertura del mercato di assistenza a terra al raggiungimento della soglia di 2 milioni di passeggeri.

Le rilevazioni effettuate, sui dati statistici e sul campo, sono state condotte da un'equipe specializzata nel settore. Lo studio ha evidenziato una stagionalità marcatissima e non presente in nessuno degli scali mai analizzati, neppure sul panorama internazionale. Sono state esaminate tutte le eventuali criticità e gli spazi

eventualmente disponibili per garantire operazioni con adeguati livelli di safety e security, anche in presenza di un competitor.

Proprio la presenza di una stagionalità esasperata su soli 4 mesi estivi ha suggerito ad ENAC la opportunità di attivare un periodo di osservazione di un anno per verificare se il traffico possa o meno considerarsi consolidato, in quanto raggiunto con una concentrazione esasperata sul periodo estivo. D'altro canto va verificato se "mercato" possa essere considerato quello in cui una marginalità delle operazioni può essere raggiunta solo con i numeri della stagione estiva, a fronte di un periodo di spalla di otto mesi (da ottobre a maggio) in cui le operazioni sono ridotte prevalentemente ai soli collegamenti di continuità territoriale, tra l'altro soggetta a oneri di servizio pubblico con una distribuzione sulle fasce orarie tale da non consentire una ottimizzazione dei costi di gestione.

➤ **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 concessione del 27 ottobre 2004 tra Geasar e ENAC. Il termine della concessione è fissato in 40 anni e cioè fino al 2044. Sulla base di quanto previsto dalla concessione, Geasar ha l'obbligo di mettere in atto gli interventi e gli investimenti necessari per mantenere e sviluppare le aree in concessione, nell'ambito degli accordi di programma definiti, garantendo l'efficienza degli impianti e la fornitura dei servizi aeroportuali secondo regolamenti operativi. Inoltre, al termine della concessione Geasar dovrà riconsegnare i beni in originario stato d'uso, mentre dovrà rilasciare allo Stato eventuali beni immobili, impianti fissi e altre opere comunque realizzate sul suolo demaniale dell'aeroporto. La Società, con il supporto di una relazione redatta da un esperto esterno, verifica ad ogni chiusura di esercizio l'adeguatezza dello stato di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto, confermando con tale valutazione l'assenza di passività in merito a possibili obbligazioni circa il ripristino di condizioni idonee alla restituzione dei beni in concessione.

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

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

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

Come già anticipato, nel mese di gennaio 2013, la Commissione Europea ha avviato un procedimento formale d'indagine volto ad accertare la compatibilità delle misure di sostegno per lo sviluppo del trasporto aereo sardo - di cui alla Legge Regionale n. 10/2010 della Regione Autonoma della Sardegna relativamente

al periodo 2010-2013 - con le norme sulla concorrenza previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

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

Non si può escludere, tuttavia, che Geasar risulti soccombente e, conseguentemente, sia tenuta alla restituzione dei contributi ricevuti, con significativi effetti negativi sui risultati economici e finanziari di Geasar. Infatti, nonostante la Società abbia erogato gli importi corrispondenti ai vettori aerei esclusivamente sulla base dell'analogo stanziamento comunicato da parte della Regione Sardegna, non si esclude che una mancata erogazione in via definitiva dei suddetti contributi relativi all'anno 2013 possa comportare una sopravvenienza passiva di pari importo a carico della Società. In tale ipotesi la Società provvederebbe senz'altro ad attivare ogni rimedio utile nei confronti della Regione Sardegna.

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

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

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

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

Oltre a ciò, gli oneri per la sicurezza negli aeroporti in Italia o altrove, potrebbero aumentare ulteriormente, nel caso di nuovi attacchi terroristici. Ciò comporterebbe una maggiorazione dei costi sia per il Gruppo Meridiana fly – Air Italy che per Geasar e le sue controllate.

Pertanto, eventuali maggiorazioni degli oneri, delle tariffe o degli altri costi che il Gruppo non sia in grado di trasferire sul prezzo del proprio prodotto, potrebbero avere un effetto negativo sulle condizioni finanziarie del Gruppo e sui suoi utili di esercizio.

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

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

Evoluzione prevedibile della gestione

La società continuerà ad operare nei prossimi anni in un contesto influenzato dalle dinamiche della spiccata stagionalità e conseguente concentrazione delle operazioni, oltre che dalla probabile indisponibilità di fondi pubblici da investire per la mitigazione di tale fenomeno. In tale contesto si inserisce la possibilità della apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, attualmente gestiti in regime di monopolio.

Il piano industriale redatto dalla società prevede pertanto, al termine del periodo di monitoraggio del traffico imposto da ENAC, una probabile riduzione degli introiti derivanti da tale attività, sia per quanto attiene il settore di aviazione commerciale, che quello dell'aviazione generale attualmente gestito per il mezzo della controllata Eccelsa Aviation Srl.

Per contro, sul fronte delle tariffe aeroportuali, si prevede un completo adeguamento dei corrispettivi oggi vigenti, che ad esclusione della tassa sicurezza, recentemente adeguata, non sono ancora allineati ai costi sostenuti per il mantenimento del complesso dei beni demaniali e dei servizi obbligatoriamente in capo al Gestore aeroportuale. La applicazione del nuovo regime tariffario garantirà, oltre alla copertura di tutti i costi operativi attuali e di quelli che verranno progressivamente introdotti dall'aggiornamento della normativa aeroportuale, la remunerazione degli investimenti autofinanziati inseriti nel Piano degli interventi approvato da ENAC.

Il quinquennio 2015-2019 prevede, infatti, la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali sia sulle strutture di volo, che all'interno del Terminal passeggeri. Gli interventi principali riguarderanno il prolungamento della pista di volo e l'adeguamento della collegata viabilità di accesso, la completa riqualificazione delle strutture di volo oggi esistenti e importanti interventi all'interno della aerostazione passeggeri, volti al miglioramento del confort e dei livelli di servizio. Fra questi l'ampliamento dei blocchi toilette a disposizione del passeggero e un ammodernamento del sistema di condizionamento, oltreché il parziale ampliamento della attuale aerostazione passeggeri per adeguare gli spazi agli accresciuti flussi di traffico.

A seguito degli orientamenti comunitari in tema di Aiuti di Stato, tutti gli investimenti che prevedono una compartecipazione fra risorse proprie della società e fondi pubblici saranno realizzati con una quota di autofinanziamento pari al 30% della spesa complessiva.

Proseguirà, inoltre, il piano di ammodernamento ed ampliamento della offerta commerciale in essere, che già a partire dal 2015 verrà adeguata con nuovi spazi commerciali, sia dedicati ad attività di terzi sub concessionari, che alla gestione diretta di attività Retail e Food&Beverage da parte della controllata Cortesa. Il piano di sviluppo commerciale si propone di raccogliere al massimo le potenzialità di spesa del passeggero, attraverso un piano di progressivo incremento e diversificazione della offerta.

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

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

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

Informativa sulle parti correlate

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

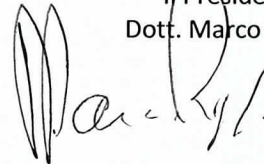
Approvazione del Bilancio

Signori Azionisti,

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

Vi preghiamo ora di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.14 così come predisposto e di procedere con la delibera inerente la destinazione dell'utile così come stabilito dall'Assemblea dei Soci.

Geasar SpA
Il Presidente
Dott. Marco Rigotti



Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda

Capitale sociale Euro 7.749.000 i.v.

Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)

Bilancio al 31 Dicembre 2014

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

31-dic-14

31-dic-13

A) CREDITI V/ SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI:

Totale crediti v/ soci per versamenti ancora dovuti

B) IMMOBILIZZAZIONI:

I Immobilizzazioni Immateriali:

1) costi di impianto e di ampliamento	1.200	
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	20.023	40.047
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	47.304	90.106
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili		325
6) immobilizzazioni in corso e acconti		
7) altre	6.741	5.311
Totale Immobilizzazioni Immateriali	75.268	135.789

II Immobilizzazioni Materiali:

1) terreni e fabbricati	8.856.140	8.919.338
2) impianti e macchinario	25.967	8.671
3) attrezzature industriali e commerciali	1.053.264	771.495
4) altri beni	146.284	98.397
5) immobilizzazioni in corso e acconti		
Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione	10.081.655	9.797.901
6) piazzali e strade	2.644.470	2.767.932
7) fabbricati	5.551.671	5.866.372
8) impianti	623.954	714.379
9) immobilizzazioni in corso e acconti	1.433.826	1.083.813
Totale beni gratuitamente devolvibili	10.253.921	10.432.496
Totale Immobilizzazioni Materiali	20.335.577	20.230.397

III Immobilizzazioni Finanziarie:

	Esigibili entro l'esercizio successivo		
	31/12/2014	31/12/2013	
1) partecipazioni in:			
a) imprese controllate	1.150.000		1.150.000
d) altre imprese	7.150		7.150
2) crediti:			
d) verso altri	2.818.933		3.035.909
Totale Immobilizzazioni Finanziarie	3.976.084		4.193.060
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	24.386.928		24.559.245

12

segue Stato Patrimoniale Attivo

C) ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I Rimanenze:</i>				
1) materie prime, sussidiarie e di consumo			56.073	54.302
4) prodotti finiti e merci			844	2.138
5) acconti			5	5
Totale			56.921	56.445
<i>II Crediti:</i>				
	<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
	<u>31/12/2014</u>	<u>31/12/2013</u>		
1) verso clienti	1.664.600	1.210.563	3.918.155	4.588.744
2) verso impresa controllate			819.806	1.290.772
3 bis) verso imprese consociate	7.551.192	21.434.964	28.986.156	18.661.115
4) verso controllanti			558.864	810.819
4 bis) verso erario per crediti tributari			6.940	354.792
4 ter) verso erario per imposte anticipate	1.245.196	1.244.084	1.245.196	1.244.084
5) verso altri			5.412.105	5.333.650
Totale			40.947.222	32.283.976
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>				
1) depositi bancari e postali			608.308	201.850
2) assegni				
3) danaro e valori in cassa			20.909	22.286
Totale			629.217	224.136
Totale attivo circolante			41.633.360	32.564.557
D) RATEI E RISCONTI:				
ratei e risconti attivi			69.289	146.222
Totale ratei e risconti			69.289	146.222
TOTALE ATTIVO			66.089.577	57.270.025

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO:				
<i>I Capitale sociale</i>			7.749.000	7.749.000
<i>III Riserva di rivalutazione L. 342/2000</i>			1.031.374	1.031.374
<i>IV Riserva legale</i>			1.337.742	1.197.432
<i>VII Altre riserve:</i>				
- Riserva straordinaria			19.115.640	16.449.762
- Riserva amm.ti anticipati			1.864.023	1.864.023
- Riserva per contributi in conto capitale			687.233	687.233
<i>IX Utile (perdita) dell'esercizio</i>			4.850.781	2.806.188
Totale patrimonio netto			36.635.794	31.785.013
B) FONDI PER RISCHI E ONERI:				
2) fondo per imposte differite			156.674	63.131
3) Altri			2.389.480	2.113.252
Totale fondi per rischi e oneri			2.546.155	2.176.383

segue Stato Patrimoniale Passivo

C)	TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		1.164.145	1.253.904
D)	DEBITI:			
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
		<u>31/12/2014</u>	<u>31/12/2013</u>	
	4) debiti verso banche		1.049.701	3.360.867
	5) debiti verso altri finanziatori		63.881	235.195
	6) acconti			
	7) debiti verso fornitori		5.037.507	5.457.945
	9) debiti verso imprese controllate		4.517.258	1.251.334
10 bis)	debiti verso imprese consociate		84.624	1.126.474
	11) debiti verso controllanti		3.588.441	2.155.331
	12) debiti tributari		187.066	148.344
	13) debiti v/ istituti previd. e secur.sociale		345.500	363.467
	14) altri debiti		10.488.922	7.641.623
	Totale debiti		25.362.901	21.740.579
E)	RATEI E RISCOINTI			
	ratei e risconti passivi		380.582	314.146
	Totale ratei e risconti		380.582	314.146
	TOTALE PASSIVO		66.089.578	57.270.025
	CONTI D'ORDINE		31-dic-14	31-dic-13
A)	GARANZIE PRESTATE:			
	1) a terzi:			
	a) fidejussioni		281.156	281.156
	Totale garanzie prestate		281.156	281.156
B)	ALTRI CONTI D'ORDINE			
	- beni demaniali in concessione da Enac		75.727.749	75.727.749
	Totale altri conti d'ordine		75.727.749	75.727.749
	TOTALE CONTI D'ORDINE		76.008.905	76.008.905

CONTO ECONOMICO

31-dic-14

31-dic-13

A) (+) VALORE DELLA PRODUZIONE:			
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	21.231.922	18.656.549
b)	da controllanti	103.299	105.738
c)	da controllate	3.531.889	3.235.340
d)	da consociate	5.381.672	4.965.393
5)	altri ricavi e proventi		
-	altri ricavi e proventi da Controllate	304.304	531.340
-	da controllanti	746.600	688.988
-	contributi in conto esercizio	25.318	3.617
		50.364	3.849.799
Totale		31.375.368	32.036.763
B) (-) COSTI DELLA PRODUZIONE:			
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-420.776	-462.434
b)	da controllanti	-196	
7)	per servizi		
a)	da terzi	-9.332.442	-11.998.787
b)	da controllanti	-2.371	-651.778
c)	da controllate	-46.366	-49.286
d)	da collegate	-230.672	-137.552
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-731.812	-751.864
9)	per il personale:		
a)	salari e stipendi	-8.178.093	-8.110.620
b)	oneri sociali	-2.216.207	-2.222.262
c)	trattamento di fine rapporto	-510.290	-498.672
e)	altri costi:		
e.1)	da terzi	-535.677	-516.380
e.2)	da controllanti	-61.056	-60.318
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	ammortamento delle immobilizz. immateriali	-123.232	-120.823
b)	ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-1.191.045	-1.109.208
d)	svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	-18.576	-322.226
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	476	-478
13)	altri accantonamenti	-408.009	-378.371
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-547.854	-634.525
b)	da controllanti	-85	-155
Totale		-24.554.281	-28.025.738
(A - B) DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE		6.821.087	4.011.025

<i>segue Conto Economico</i>		<i>31-dic-14</i>	<i>31-dic-13</i>
C)	PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
	d) proventi diversi dai precedenti:		
	- verso terzi	340.969	229.961
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
	a) verso terzi	-311.445	-269.559
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Totale	29.525	-39.598
E)	PROVENTI E (ONERI) STRAORDINARI		
20)	<i>(+) proventi straordinari:</i>		
	a) sopravvenienze attive straordinarie	160.982	158.822
	b) plusvalenze da alienazioni immobilizzazioni		
21)	<i>(-) oneri straordinari:</i>		
	b) minusvalenze da alienazioni immobilizzazioni		
	c) sopravvenienze passive straordinarie	-62.757	-17.743
	Totale delle partite straordinarie	98.225	141.079
	Risultato prima delle imposte	6.948.837	4.112.506
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
	a) correnti	-2.005.624	-1.345.004
	b) anticipate	1.112	101.817
	c) differite	-93.543	-63.131
	Totale imposte sul reddito	-2.098.056	-1.306.318
23)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	4.850.781	2.806.188

Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda

Capitale sociale Euro 7.749.000 i.v.

Direzione e coordinamento di Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2014

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

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

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

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

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

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

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

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

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

Criteria di valutazione

I principi contabili di seguito riportati sono stati adeguati con le modifiche, integrazioni e novità introdotte nell'ambito del progetto di aggiornamento dei Principi Contabili Nazionali nel 2014, approvati e pubblicati in via definitiva dall'OIC in data 5 agosto 2014 (con l'eccezione dell'OIC 24 approvato il 28 gennaio 2015). In particolare rispetto alle previgenti versioni sono stati riformulati i seguenti principi contabili:

- OIC 9 Svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali
- OIC 10 Rendiconto finanziario
- OIC 12 Composizione e schemi del bilancio d'esercizio
- OIC 13 Rimanenze
- OIC 14 Disponibilità liquide
- OIC 15 Crediti
- OIC 16 Immobilizzazioni materiali
- OIC 17 Il bilancio consolidato e il metodo del patrimonio
- OIC 18 Ratei e risconti
- OIC 19 Debiti
- OIC 23 Lavori in corso su ordinazione
- OIC 24 Immobilizzazioni immateriali
- OIC 25 Imposte sul reddito
- OIC 26 Operazioni, attività e passività in valuta estera
- OIC 28 Patrimonio netto
- OIC 29 Cambiamenti di principi contabili, cambiamenti di stime contabili, correzione di errori, eventi e operazioni straordinarie, fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- OIC 31 Fondi per rischi e oneri e Trattamento di fine rapporto.

Mentre sono rimasti invariati i restanti principi.

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

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

Alla data del 31 dicembre 2000, come consentito dagli articoli dal 10 al 16 della Legge 342/2000 (Collegato alla Finanziaria per il 2000), la Società si avvale della facoltà di rivalutare talune categorie omogenee di beni risultanti dal bilancio al 31/12/1999. La rivalutazione in parola, in deroga all'art. 2426 del C.C. (all'epoca vigente), comportò l'iscrizione di maggiori valori, comunque non eccedenti quelli attribuibili ai beni con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva, all'effettiva possibilità di economica utilizzazione nell'impresa, nonché ai valori di mercato alla data della rivalutazione.

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

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

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

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

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

Nella tabella che segue vengono riepilogate le vite utili applicate:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

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

RIMANENZE

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

BENI IN LEASING

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

CREDITI

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

DISPONIBILITA' LIQUIDE

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

RATEI E RISCONTI

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

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

FONDI PER RISCHI E ONERI

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

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

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

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

DEBITI

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

CONTI D'ORDINE

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

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

IMPOSTE SUL REDDITO

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

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

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

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

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

CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

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

RICAVI E COSTI

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

In particolare, la competenza viene garantita dal riconoscimento:

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

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-14			31-dic-13		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di impianto e di ampliamento	150.091	-148.891	1.200	148.591	-148.591	
costi ricerca, sviluppo e pubblicita' diritti di brevetto industriale di	474.759	-454.736	20.023	474.759	-434.713	40.047
utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.349.309	-1.302.006	47.304	1.292.099	-1.201.992	90.106
conc., licenze, marchi e diritti simili	22.690	-22.690		22.690	-22.365	325
immobilizz.ni in corso e acconti						
altre	249.418	-242.678	6.741	245.418	-240.107	5.311
	2.813.537	-2.738.269	75.268	2.750.826	-2.615.037	135.789

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

	Saldo	Incrementi	Riclassificazioni	Dismissioni	Ammortamento	SALDO
	31/12/2013					31/12/2014
costi di impianto e di ampliamento		1.500			-300	1.200
costi ricerca, sviluppo e pubblicita' diritti di brevetto industriale di	40.047				-20.023	20.023
utilizzazione delle opere dell'ingegno	90.106	57.211			-100.013	47.304
conc., licenze, marchi e diritti simili	325				-325	
immobil.ni in corso e acconti						
altre	5.311	4.000			-2.570	6.741
	135.789	62.711			-123.232	75.268

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

- licenze software per l'implementazione del sistema per l'informativa al pubblico (31 mila euro);
- nuove licenze microsoft sql per l'handling (1 mila euro)
- nuovo modulo di aggiornamento del database ORACLE (19 mila euro);
- acquisto nuove licenze SITA per il potenziamento sala operativa dello scalo (6 mila euro).

Gli incrementi della voce "Costi di impianto e ampliamento sito internet" sono relativi all'integrazione di nuove funzionalità del sito My Airport, mentre la voce "altre" comprende la redazione del documento di analisi del rischio rumore in ambienti di lavoro.

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 123 mila euro.



II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

Gli investimenti dell'esercizio ammontano a circa 1.310 mila euro, e si riferiscono a:

- realizzazione dei nuovi spazi commerciali in area airside con l'ampliamento dell'edicola e del negozio dell'artigianato, e l'organizzazione dei nuovi spazi commerciali denominati "walk through" dedicati ai prodotti tipici;
- messa in opera di un nuovo impianto a sbarre automatiche per l'ingresso al parcheggio di Aviazione Generale e per l'ingresso alla palazzina Meridiana;
- posizionamento dei nuovi tornelli per la regolazione dei flussi in transito nel molo arrivi;
- potenziamento delle attrezzature in dotazione ai filtri di sicurezza;
- acquisto di un nuovo sistema antitaccheggio per i nuovi spazi commerciali in airside;
- interventi di efficientamento energetico del terminal aerostazione principale;
- realizzazione di uno spazio dedicato a magazzino commerciale nell'area molo;
- adeguamento della viabilità e riqualificazione sosta area breve fronte aerostazione principale;
- l'acquisto di un nuovo Cobus usato;
- realizzazione nuove insegne in area molo;
- acquisto di tre nuove scale passeggeri, due nastri per il trasporto bagagli e quindici carrelli portabagagli;
- realizzazione di nuovi impianti di videosorveglianza per i nuovi locali commerciali in area molo e nell'area operativa dello scalo;
- acquisto dei nuovi monitors e computers per il potenziamento del sistema informativo dei voli;
- realizzazione di un nuovo impianto pubblicitario presso la hall arrivi;
- rifacimento del nuovo impianto di illuminazione nella sala di riconsegna bagagli;
- realizzazione del nuovo impianto di illuminazione nei nuovi spazi commerciali walk through;
- nuovi arredi e stigliature per la nuova area walk through;
- adeguamento della centrale termica;

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

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

- Progettazione e realizzazione degli interventi sulla pista di volo e deviazione SS125;
- Ampliamento bagni molo e zona riconsegna bagagli.

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

COSTO	SALDO 31/12/13	Incrementi	Riclassifiche	Riclassifiche Decr.ti per dismissioni	SALDO 31/12/14
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	498.731	131.137			629.868
- piste e piazzali di proprietà	1.863.982				1.863.982
- terminal aviazione generale	3.269.054				3.269.054
	9.958.771	131.137			10.089.908
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.205.081	26.992			2.232.073
	2.205.081	26.992			2.232.073
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	5.682.403	491.447		-66.115	6.107.735
- mobili e macchine d'ufficio	2.400.930	15.597			2.416.527
- automezzi	2.129.827	83.602			2.213.428
	10.213.159	590.645		-66.115	10.737.690
Immobilizzazioni in corso e acconti					
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	5.929.684				5.929.684
- fabbricati	15.686.860	60.448			15.747.308
- impianti	3.591.367	136.989			3.728.356
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	25.207.911	197.437			25.405.348
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.083.813	363.174	-13.160		1.433.826
	1.083.813	363.174	-13.160		1.433.826
Totale	48.668.735	1.309.385	-13.160	-66.115	49.898.845

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

AMMORTAMENTI	SALDO 31/12/13	Quota di Ammortamento	Riclassifiche	Riclassifiche Decr.ti e riallineamenti	SALDO 31/12/14
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	323.078	44.933			368.011
- piste e piazzali di proprietà	102.786	18.640			121.426
- terminal aviazione generale	613.569	130.762			744.331
	1.039.433	194.335			1.233.768
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.196.410	9.696			2.206.106
	2.196.410	9.696			2.206.106
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	4.910.907	209.678		-66.115	5.054.471
- mobili e macchine d'ufficio	2.315.502	37.669			2.353.172
- automezzi	2.116.857	13.642			2.130.499
	9.343.267	260.989		-66.115	9.538.142
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	3.161.752	123.463			3.285.215
- fabbricati	9.820.488	375.149			10.195.636
- impianti	2.876.988	227.414			3.104.402
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	15.859.228	726.025			16.585.253
Totale	28.438.338	1.191.045		-66.115	29.563.269

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 1.191 mila euro di cui 726 mila euro sono relative ai beni gratuitamente devolvibili.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/14.

VALORE NETTO	SALDO 31/12/13	Incrementi	Ammortamenti	Riclassifiche Decr.ti e riallineamenti	SALDO 31/12/14
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	175.653	131.137	-44.933		261.857
- piste e piazzali di proprietà	1.761.196		-18.640		1.742.556
- terminal aviazione generale	2.655.485		-130.762		2.524.723
	8.919.338	131.137	-194.335		8.856.140
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	8.671	26.992	-9.696		25.967
	8.671	26.992	-9.696		25.967
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	771.495	491.447	-209.678		1.053.264
- mobili e macchine d'ufficio	85.427	15.597	-37.669		63.355
- automezzi	12.969	83.602	-13.642		82.929
	869.892	590.645	-260.989		1.199.548
<i>Totale beni di proprietà</i>	9.797.901	748.775	-465.020		10.081.655
<i>Immobilizzazioni materiali in corso e</i>					
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	2.767.932		-123.463		2.644.470
- fabbricati	5.866.372	60.448	-375.149		5.551.671
- impianti	714.379	136.989	-227.414		623.954
<i>Totale beni gratuitamente</i>	9.348.683	197.437	-726.025		8.820.095
<i>opere in corso e acconti</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.083.813	363.174		-13.160	1.433.826
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	1.083.813	363.174		-13.160	1.433.826
	10.432.496				10.253.921
	20.230.397	1.309.385	-1.191.045	-13.160	20.335.577

III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

1) PARTECIPAZIONI

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

PARTECIPAZIONI - COMPOSIZIONE SALDO

PARTECIPAZIONI	31/12/14			31/12/13		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
IMPRESE CONTROLLATE						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
TOTALE	1.150.000		1.150.000	1.150.000		1.150.000
ALTRE IMPRESE						
Consorzio Energia gallura				1.516	-1.516	
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150	150		150
Consorzio CRIVAS	4.000		4.000	4.000		4.000
TOTALE	7.150		7.150	8.666	-1.516	7.150

PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO	
	31/12/13	INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	ALTRI MOVIM.	31/12/14
IMPRESE CONTROLLATE						
Cortesa S.r.l.	250.000					250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000					900.000
TOTALE	1.150.000					1.150.000
ALTRE IMPRESE						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000					3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150					150
Consorzio CRIVAS	4.000					4.000
TOTALE	7.150					7.150

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto al netto del risultato al 31/12/2013	Risultato 2014	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	1.665.642	600.260	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	4.239.420	1.121.640	100	900.000
Totale						1.150.000

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.



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.

	31/12/14		31/12/13	
	Importo dei crediti scadente:		Importo dei crediti scadente:	
	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
<i>crediti:</i>				
d) verso altri	63.844	2.755.089	280.820	2.755.089
	63.844	2.755.089	280.820	2.755.089

I "Crediti verso Altri" nel corso dell'esercizio hanno registrato una diminuzione di 217 mila euro dovuto all'utilizzo dei fondi erogati da parte della RAS per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla pista di volo, airside e deviazione della S.S. 125 secondo la convenzione 440/4 del 26 luglio 2011 - "Disposizioni Urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari ed Olbia Tempio in relazione alla S.S. Sassari - Olbia".

In base a tale Convenzione, stipulata tra Geasar, ANAS e la RAS, la Geasar è impegnata nella realizzazione dello spostamento della S.S. 125 con conseguente allungamento della pista di volo. La conclusione di tali lavori è prevista entro il 2015. Tali fondi versati in un conto corrente dedicato in via esclusiva è classificato tra i crediti finanziari immobilizzati ed è vincolato alla realizzazione dell'investimento.

I "crediti verso altri" per la quota derivante dal 2014, sono rappresentati dai seguenti depositi cauzionali:

	31/12/14	31/12/13
Telecom Italia S.p.A.	465	465
Enel S.p.A.	1.188	1.188
PP.TT (deposito cauzionale casella postale)	20	20
ENAV (servizio gestione piani di volo)	1.549	1.549
Ministero dei Trasporti (ex art. 17 L. 135/97 e art. 3 D.M. 94/T/98)	2.751.867	2.751.867
Totale	2.755.089	2.755.089

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

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

C) ATTIVO CIRCOLANTE**I - RIMANENZE**

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

Materie prime sussidiarie e di consumo	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	3.506	891	2.615	293,34%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
	56.916	54.302	2.615	4,81%

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

L'analisi delle rimanenze di merci è la seguente:

Prodotti finiti e merci	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Merci catering	844	2.138	-1.294	-60,54%
	844	2.138	-1.294	-60,54%

Le merci catering rilevate tra le rimanenze al 31 dicembre 2014 si riferiscono ai prodotti destinati al servizio catering che nei primi mesi del 2015 sono state completamente utilizzate.

A partire dal mese di luglio del 2014 tale servizio è stato demandato alla controllata Cortesa s.r.l..



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

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

ATTIVO CIRCOLANTE	31/12/14			31/12/13		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
<i>Crediti:</i>						
verso clienti	2.253.555	1.588.216	76.385	3.497.318	915.139	176.287
verso impresa controllate	819.806			1.290.772		
verso imprese consociate	7.551.192	21.434.964		9.114.145	6.827.035	2.719.934
verso controllanti	558.864			810.819		
verso erario per crediti tributari	6.940			354.792		
verso erario per imposte anticipate	1.245.196			1.244.084		
verso altri	5.412.105			5.333.650		
	17.847.658	23.023.180	76.385	21.645.580	7.742.175	2.896.221

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

- Crediti verso clienti pari a circa 3,5 milioni di euro al 31 dicembre 2014, 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 decremento di circa 1 milione di euro rispetto al precedente esercizio sostanzialmente correlato ad una attenta politica del recupero del credito.

- I crediti verso le controllate pari a circa 800 mila euro accolgono principalmente fatture da emettere per 450 mila euro riferite a canoni per servizi amministrativi e congruagli utenze.

- Crediti verso consociate, come indicati nella tabella si riferiscono ai crediti maturati verso Meridiana Fly spa (28,2 milioni di euro al 31 dicembre 2014), i quali mostrano un incremento rispetto al precedente esercizio pari a 10,2 milioni di euro. In data 20 gennaio 2015, la società ha siglato con la consociata Meridiana Fly un piano di rientro della durata di 4 anni su cui maturano interessi di mercato.

Alla data di approvazione del presente bilancio tale piano di rientro – che presenta scadenze mensili - risulta pienamente rispettato. Tenuto conto di ciò, oltre che di quanto indicato nella relazione sulla gestione con riferimento al rischio connesso alla concentrazione dei rapporti commerciali con Meridiana Fly ed in particolare al supporto storicamente sempre assicurato a Meridiana Fly e al Gruppo Alisarda dall'Azionista di riferimento S.A. Karim Aga Khan, per il tramite di AKFED istituzione finanziaria dal medesimo controllata, il credito in parola è considerato integralmente recuperabile. Peraltro, l'adesione al consolidato fiscale di Gruppo ha consentito di mitigare - seppur parzialmente - il credito vantato verso il Gruppo Meridiana con un debito maturato verso Alisarda Spa di circa 3 milioni di euro.

- Crediti verso altri pari a circa 5,3 milioni di euro, sono sostanzialmente riferiti a crediti verso la RAS. Tali crediti sono costituiti dai contributi marketing finalizzati allo sviluppo del trasporto aereo relativi agli anni 2013 (3,7 milioni di euro) e 2009 (1,4 milioni di euro), per un maggior dettaglio si rinvia alla relazione degli Amministratori sulla Gestione.

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2014 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2013	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2014
fondo svalutazione crediti	1.082.495	18.576	-79.991	1.021.080
<i>Totale</i>	1.082.495	18.576	-79.991	1.021.080

Il Fondo Svalutazione Crediti utilizzato per complessivi 80 mila euro a copertura di perdite, per le quali nel corso del 2014 è pervenuta la dichiarazione di fallimento; quali Geogramma, Automotive Logistics e Belle Air.

A seguito dell'utilizzo del fondo svalutazione si è provveduto all'adeguamento del fondo per un importo di 18 mila euro.

CREDITI SOCIETA' DEL GRUPPO

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

	31/12/14		31/12/13	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti verso controllante				
Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)	558.864		810.819	
	558.864		810.819	
crediti verso consociate				
MeridianaFly S.p.A.	7.207.302	21.027.477	9.391.703	8.567.793
Meridiana Maintenance S.p.A.	141.504	231.051	300.106	
Wokita srl	136.112		159.443	
Air Italy S.p.A.	66.274	176.436	242.070	
	7.551.192	21.434.964	10.093.322	8.567.793
crediti verso controllate				
Cortesa S.r.l.	800.378		1.061.698	
Eccelsa Aviation S.r.l.	19.428		229.075	
	819.806		1.290.773	
	8.929.862	21.434.964	12.194.914	8.567.793

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

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

I crediti maturati verso la consociata Meridiana Fly sono relativi a prestazioni di servizi aviation ed addebiti vari effettuati nel corso dell'esercizio e regolati da appositi contratti. Il credito, inoltre, accoglie le fatture da emettere per 412 mila euro, di cui 340 mila euro riferiti agli interessi maturati a seguito dei ritardi nei pagamenti del piano di rientro, in ottemperanza ad un accordo stipulato nell'aprile 2012, in base al quale è stata definita l'applicazione degli interessi moratori al tasso euribor 6M/365 con uno spread di 2 punti percentuali. Inoltre, le fatture da emettere accolgono per 21 mila euro le commissioni per il servizio di biglietteria, 16 mila euro per il recupero utenze e per 23 mila euro per fornitura catering.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l sono ascrivibili a crediti di natura commerciale per 361 mila euro, e crediti per fatture da emettere per circa 439 mila euro.

Le fatture da emettere si riferiscono a :

- conguaglio canone, parte variabile anno 2014 per 145 mila euro;
- conguaglio canone servizi amministrativi resi dalla controllante anno 2014 per 48 mila euro;
- riaddebito utenze per 237 mila euro;
- riaddebito polizza Willis anno 2014 per 6 mila euro;
- riaddebito piante per 3 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per 11 mila euro, e crediti per fatture da emettere per 14 mila euro relativi a conguaglio canoni ed utenze comuni e per 5 mila euro per note di credito da emettere per recupero costi canoni.

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

CREDITI VERSO ALTRI

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

	31/12/14		31/12/13	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti tributari				
crediti verso l'erario per ritenute subite	684		129.069	
credito d'imposta L. 296/2006		1		3.336
crediti per IRAP			58.929	
crediti d'imposta esercizi precedenti		6.255		6.255
crediti per IVA			157.202	
crediti per imposte anticipate:				
crediti per IRES anticipata		1.242.224	241.396	999.532
crediti per IRAP anticipata		2.972		3.157
	684	1.251.452	586.596	1.012.280
crediti v/altri				
crediti verso Regione Autonoma Sardegna per contributi	5.317.846		5.317.846	
crediti verso dipendenti	1.892		87	
altri crediti	61.215		15.717	
anticipi a fornitori	31.152			
	5.412.105		5.333.650	

Il decremento della voce "credito d'imposta L. 296/2006" è dovuto all'utilizzo in compensazione tramite F24 del secondo acconto Irap 2014 (3 mila euro).

La movimentazione della voce "crediti per imposte anticipate" è principalmente riferibile all'accantonamento al Fondo rischi da contenzioso per 164 mila euro come meglio descritto nel paragrafo "fondi per rischi ed oneri", ai compensi degli amministratori (stante il disposto dell'art. 95 comma 5 del T.u.i.r.), al sistema premiante e al fondo svalutazione crediti. Per la relativa movimentazione si rinvia all'allegato n.3.

I "Crediti verso Altri" comprendono:

- credito verso la Regione Autonoma della Sardegna relativo ai contributi in conto esercizio per le attività di marketing, come descritto nel paragrafo "Analisi dei crediti in base alla scadenza" e nella Relazione sulla Gestione a cui si rinvia per maggiori informazioni.

IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 630 mila euro rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Tale voce è dettagliata nella tabella che segue:

In dettaglio 608 mila euro sono rappresentati dal saldo positivo dei conti correnti bancari intrattenuti presso i vari Istituti di Credito, mentre 21 mila euro sono sostanzialmente correlati al fondo cassa a disposizione dell'attività di biglietteria.

	CONSISTENZA FINALE	CONSISTENZA INIZIALE
	31/12/14	31/12/13
DEPOSITI BANCARI		
Banca di Credito Sardo S.p.A.	74.853	200.395
Banca nazionale del Lavoro	475	669
Banco di Sardegna	532.193	
Banco Posta	787	787
TOTALE	608.308	201.850

	CONSISTENZA FINALE	CONSISTENZA INIZIALE
	31/12/14	31/12/13
DENARO E VALORI IN CASSA		
Cassa	20.909	22.286
TOTALE	20.909	22.286

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
Canone telefonici del 1 bimestre		66	-66	
Canone fotocopiatore	205	205		
Canone noleggio auto	115	604	-489	100%
Canone manutenzione automezzi	1.750		1.750	100%
canone annuale servizio open (servizi telefonia)	625	16.500	-15.875	100%
università di Cagliari -dottorato di ricerca	2.888			
Assicurazioni	539	26.312	-25.773	-98%
Canone dominio e connessione internet	3.064	1.638	1.426	87%
Canone assistenza software	2.618	10.504	-7.885	-75%
Abbonamento guide fiscali e riviste economiche	2.073	1.251	822	66%
Adesioni quote associative		5.000	-5.000	100%
Spese di certificazione di bilancio		13.000	-13.000	-100%
Pubblicità	13.552	8.523	5.029	59%
Altre	4.890	2.897	1.993	69%
Totale risconti attivi entro l'esercizio	32.320	86.500	-57.068	-177%
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
risconti attivi pluriennali	36.969	59.722	-22.753	-38%
Totale risconti attivi oltre l'esercizio	36.969	59.722	-22.753	-38%
Totale ratei e risconti attivi	69.289	146.222	-76.933	-53%

I risconti attivi esposti in bilancio al 31/12/2014 registrano un decremento di circa 77 mila euro, sostanzialmente correlato al rilascio delle competenze 2013.

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

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

COMPOSIZIONE CAPITALE (N° Azioni-migliaia)

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	25,83		
CATEGORIA		31/12/13	INCREM.	(DECREM.)	31/12/14
AZIONI ORDINARIE		300.000			300.000
	<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

	N. azioni	Valore complessivo	% capitale
Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)	239.380	6.183.185	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari	30.000	774.900	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro	25.260	652.466	8,42
Regione Autonoma della Sardegna	4.760	122.951	1,59
Consorzio Costa Smeralda	600	15.498	0,20
	300.000	7.749.000	100,00

NATURA, CARATTERISTICHE E MOVIMENTAZIONE DELLE RISERVE DI PATRIMONIO NETTO

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

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale sociale	7.749.000		
Riserva legale	1.337.742	B	
Riserva straordinaria	19.115.640	A, B, C	19.115.640
Riserva di rivalutazione L. 342/2000	1.031.374	A, B	1.031.374
Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le	1.864.023	A, B,C	1.864.023
Riserva per contributi in conto capitale in sospensione di imposta	254.330	A, B	254.330
Riserva per contributi in conto capitale liberamente disponibile	432.903	A, B, C	432.903
Utili portati a nuovo			
Totale	31.785.013		22.698.271
Quota non distribuibile			21.223
Residua quota distribuibile			22.677.048

Legenda:

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

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

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

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

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

	Riserva di rivalutazione L. 342/2000	Riserva Straordinaria	Riserva Amm.ti Anticipati (in sosp.d'imposta)	Riserva Amm.ti Anticipati (liberamente disponibile)	Riserva contributi in conto capitale	Totale
All'inizio dell'esercizio al 31/12/06	1.031.374	5.557.075	68.080	1.795.943	687.233	9.139.705
- Attribuzioni 2007		1.907.833				1.907.833
- Attribuzioni 2008		1.471.074	-68.080	68.080		1.471.074
- Attribuzioni 2009		2.033.755				2.033.754
- Attribuzioni 2010		594.533				594.532
- Attribuzioni 2011		1.049.988				1.049.988
- Attribuzioni 2012		1.539.914				1.539.914
- Attribuzioni 2013		2.295.592				2.295.592
- Attribuzioni 2014		2.665.879				2.665.879
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/14	1.031.374	12.614.258		1.864.023	687.233	22.698.272

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

	SALDO 31/12/13	ACCAN.TO (UTILIZZI)	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/14
<i>Altri:</i>				
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	2.113.252	408.009	-131.781	2.389.480
<i>Totale altri fondi</i>	2.113.252	408.009	-131.781	2.389.480
Fondo imposte differite IRES	63.131	93.543		156.674
<i>Totale</i>	2.176.383	501.552	-131.781	2.546.155

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2014 presenta un saldo di 2,372 milioni di euro, composti per 2,134 milioni di euro da accantonamento legato alla tematica antincendio, 255 mila euro contenzioso relativo a cause con il personale.

L'accantonamento al fondo rischi per contenzioso nel corso del 2014 registra:

- un incremento per 391 mila euro legato alla tematica di cui al Servizio antincendi istituito con la Legge 296/2007 – art. 1 – comma 1328 (Finanziaria 2007) a carico delle Società aeroportuali. Per maggiori dettagli in merito si rimanda a quanto illustrato nella "Relazione sulla gestione" al cap. "Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo";
- un incremento per circa 17 mila per rischi connessi a vertenze del personale.

Gli utilizzi del fondo per 132 mila euro si riferiscono alla chiusura di alcune cause del personale.

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

- periodo di imposta 2008: l'Agenzia delle Entrate non ha emanato alcun atto impositivo e i termini di decadenza risultano ormai spirati;
- periodo d'imposta 2009: gli atti di adesione sono stati sottoscritti il 17/12/2014 con il pagamento di € 12,762,76 per IRES e 1,810, 88 per IRAP.;
- periodo d'imposta 2010/2011/2012: l'Agenzia delle Entrate non ha emanato il relativo atto impositivo i cui termini sono ancora aperti.

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

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

Si segnala inoltre che la Società nel maggio 2014 ha subito dalla Guardia di Finanza una verifica fiscale ai fini IVA con esclusivo riguardo alla tematica dei contributi erogati dalla Regione Autonoma della Sardegna, conclusasi con p.v.c. notificato il 3 giugno 2014. Nell'ambito della verifica, la Guardia di Finanza ha contestato alla Società l'omessa fatturazione delle somme erogate dalla Regione per i periodi 2008/2013 per un importo totale di imponibile pari a circa 13 milioni di euro e Iva pari a circa 3 milioni di euro. In relazione agli accertamenti notificati per gli anni 2008 e 2009 la Società, in data 17/12/2014 ha presentato alla competente Agenzia delle Entrate istanza di accertamento con adesione ex art. 6, D.Lgs. 218/1997 ed, in mancanza di definizione con l'Ufficio, proporrà impugnazione dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Sassari entro il termine ultimo scadente il 7/04/2015, considerato che si ritiene sussistano valide argomentazioni a sostegno della correttezza dell'operato della Società.

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

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/13	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	TRASFERIMENTI VS ALTRI FONDI	SALDO 31/12/14
TFR	1.253.904				1.253.904
maturato dell'anno		510.290			510.290
Anticipazioni TFR			-59.050		-59.050
Liquidazione TFR			-136.040		-136.040
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-404.958	-404.958
Totale	1.253.904	510.290	-195.090	-404.958	1.164.146

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/14, al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito alle dimissioni avvenute nel periodo in esame e di ogni altro diritto dagli stessi acquisito, secondo quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile e dalla legge 297 del 29.05.1982 e dai contratti collettivi del settore. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni erogate ai dipendenti in corso d'anno oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

D) DEBITI

ANALISI DEI DEBITI IN BASE ALLA SCADENZA

Il totale debiti risulta iscritto in bilancio per 24.592 mila euro con un incremento rispetto al precedente esercizio legato agli altri debiti.

	31/12/14			31/12/13		
	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	1.049.701			3.360.867		
debiti verso altri finanziatori	63.881			235.195		
debiti verso fornitori	5.037.507			5.457.945		
debiti verso imprese controllate	4.517.258			1.251.334		
debiti verso imprese consociate	84.624			1.126.474		
debiti verso controllanti	3.588.441			2.155.331		
debiti tributari	187.066			148.344		
debiti v/ istituti previd. e secur.sociale	345.500			363.467		
altri debiti	10.488.922			7.641.623		
	25.362.901			21.740.579		

I "debiti verso banche" sono rappresentati da affidamenti in conto corrente a breve termine per circa 1 milione di euro, accesi per far fronte a necessità di cassa inerenti la gestione. Per la posizione finanziaria netta si rimanda all'"Analisi della struttura patrimoniale" della Relazione sulla Gestione.

I "debiti verso altri finanziatori" accolgono i debiti verso RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (64 mila euro), come descritto nella voce "Immobilizzazioni Materiali" i lavori eseguiti nel corso del 2014 sono pari a circa 1,4 milioni di euro.

I "debiti verso fornitori" che rappresentano il complesso dei debiti per servizi e forniture, riflettenti il normale funzionamento dell'azienda, comprendono anche gli accantonamenti per fatture da ricevere per 1,3 milioni.

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

DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO

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

SOCIETA'	DEBITI FINANZIARI		DEBITI COMMERCIALI		TOTALE
	< 1 ANNO	> 1 ANNO	< 1 ANNO	> 1 ANNO	
CAPOGRUPPO:					
Alisarda S.p.A. (già Meridiana S.p.A.)			3.588.441		3.588.441
IMPRESE CONTROLLATE:					
Cortesa S.r.l.			160.754		160.754
Eccelsa Aviation S.r.l.	4.200.000		156.504		4.356.504
IMPRESE CONSOCIATE					
Meridiana Fly S.p.A.			20.711		20.711
Meridiana Maintenance S.p.A.			56.975		56.975
Wokita S.r.l.					
Air Italy			6.939		6.939
<i>Totale</i>	4.200.000		3.990.324		8.190.324

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

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

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

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

I debiti verso la controllata Cortesa S.r.l sono di natura commerciale regolate da apposite convenzioni inerenti servizi di ristorazione, (catering, acquisti di prodotti via web, e somministrazione di pasti e bevande), comprendono per 159 mila euro le fatture da ricevere, composte da 139 mila euro per la fruizione dei parcheggi subconcessi a Geasar, e per 20 mila euro per i distacchi del personale e per forniture di servizi catering.

ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e debito IVA	105.365	148.344	-42.979	-29%
	50.018		50.018	
<i>Totale</i>	187.066	148.344	38.723	26%

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 2014. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2015.

Il debito IVA maturato a fine esercizio 2014 è stato correttamente versato a gennaio 2015.

ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	287.189	306.186	-18.998	-6%
debiti verso Previdai	16.611	18.600	-1.989	-11%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	855	400	455	114%
debiti vs. INA Assicurazioni polizza integrativa volontaria	27.456	26.698	758	3%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	2.196	1.428	769	54%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	10.676	10.006	670	7%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	517	149	368	248%
<i>Totale</i>	345.500	363.467	-17.967	-5%

I "debiti previdenziali e assistenziali" sono maturati nei confronti degli istituti di previdenza e di assistenza sulle retribuzioni del periodo in esame. Tali debiti sono stati versati nei termini di legge nel mese di gennaio 2015.

ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	152.724	303.476	-150.752	-50%
debiti verso Sindaci per emolumenti	74.765	68.732	6.033	9%
debiti per carte di credito	1.261	2.210	-948	-43%
debiti per ritenute sindacali	2.716	6.453	-3.737	-58%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	239.525	238.376	1.149	0%
debiti per addizionale comunale	6.841.937	4.560.712	2.281.225	50%
debiti verso il personale per ferie non godute	271.336	257.772	13.564	5%
altri debiti per cessioni del quinto	5.491	4.707	784	17%
debiti verso Dipendenti	1.415.826	877.214	538.612	61%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	150.844	162.570	-11.726	-7%
depositi cauzionali di Terzi	16.560	16.560		
debiti v/altri	1.310.578	1.117.963	192.614	17%
Altri debiti diversi v/dipendenti	3.713	4.903	-1.189	-24%
<i>Totale</i>	10.488.922	7.641.623	2.847.300	37%

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2014 ha sostenuto un incremento di circa 2,6 milioni euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra. L'incremento si riferisce a:

- alla voce "debiti per addizionale comunale" (6,8 milioni euro) sui diritti di imbarco dei passeggeri (L.350/03) il quale è correlato all'andamento del credito verso le compagnie aeree, con un rapporto direttamente proporzionale; infatti, il debito viene liquidato in concomitanza all'estinzione del credito da parte delle compagnie;
- alla voce "debiti verso dipendenti" che subisce un incremento legato sostanzialmente al rinnovo del contratto collettivo nazionale e alla mensilità di dicembre liquidata a gennaio 2015.

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

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	229.462	126.189	103.273	82%
	229.462	126.189	103.273	82%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	151.120	187.957	-36.836	-20%
	151.120	187.957	-36.836	-20%
<i>Totale risconti passivi</i>	380.582	314.146	66.436	21%

La variazione positiva dei risconti passivi, di circa 103 mila Euro, riguarda i corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente, mentre, la variazione negativa dei risconti pluriennali per 37 mila euro è relativa al rilascio della competenza 2014 dei contributi in conto impianti correlata al credito d'imposta secondo la legge 296/2006, così come descritto nel paragrafo degli "altri ricavi e proventi" tra i contributi in conto impianti.

CONTI D'ORDINE

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
fidejussioni concesse a favore di terzi	281.156	281.156		
impegni per beni demaniali in concessione da Enac	75.727.749	75.727.749		
beni in leasing	482.403	656.596	-174.193	-26,5%
<i>Totale</i>	76.491.308	76.008.905	-174.193	-26,53%

I conti d'ordine rappresentano gli impegni in essere al 31/12/2014.

Non ci sono gravami sulle immobilizzazioni materiali.

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

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

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

<u>Analisi per categoria di attività:</u>	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	8.645.251	8.278.608	366.643	4,43%
ricavi aeronautici	10.759.709	9.342.734	1.416.975	15,17%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	6.258.215	5.779.165	479.050	8,29%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	4.482.308	3.456.775	1.025.533	29,67%
ricavi per attività commerciali	103.299	105.738	-2.438	-2,31%
	30.248.783	26.963.019	3.285.763	12,19%

ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

<u>Analisi per area geografica:</u>	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	30.248.783	26.963.019	3.285.763	12,19%
	30.248.783	26.963.019	3.285.763	12,19%

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

I ricavi *aviation* in coerenza con l'andamento del mercato nazionale ed internazionale, segnano un incremento del (+15,73%), andamento associato all'aumento del numero di movimenti (+7%) e del tonnellaggio degli aeromobili (+8,3%), ma anche ad un incremento sul provento medio a tonnellata (+3%). Nel corso del 2014 la società ha messo in piedi un'attenta politica tariffaria volta ad una restrittiva applicazione delle tariffe scontate a favore dei vettori charter nel periodo estivo, inoltre, sono state poste in essere attività per l'individuazione dei servizi supplementari erogati durante le operazioni di turnaround. Le due azioni combinate alla revisione ed al rinnovo dei contratti di handling 2014 hanno consentito di raggiungere l'incremento dei ricavi *aviation* di 2,9 milioni di euro.

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI INFRAGRUPPO

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

RICAVI INFRAGRUPPO	RICAVI	RICAVI	RICAVI	RICAVI	RICAVI	TOTALE
	SUBCONC.NI	HANDLING+CATERING	DIRITTI E TASSE	BIGLIETTERIA	E PROVENTI	
<i>Società:</i>						
MeridianaFly S.p.A.	25.791	4.099.993	794.345	20.665	278.617	5.219.412
Cortesa S.r.l.	2.344.488				548.636	2.893.124
Eccelsa Aviation S.r.l.	459.714	463.662			461.989	1.385.365
Wokita S.r.l.	28.344					28.344
<i>Totale</i>	2.858.337	4.563.656	794.345	20.665	1.289.242	9.526.248

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

ALTRI RICAVI E PROVENTI

In dettaglio risultano composti come segue:

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio e impianti	50.364	3.849.799	-3.799.435	-98,7%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	4.221		4.221	100,0%
rimborso danni		20	-20	-100,0%
soppravvenienze attive	64.881	235.051	-170.170	-72,4%
altri ricavi e proventi	1.007.120	988.864	18.257	1,8%
	1.126.586	5.073.733	-3.947.148	-77,80%

Per il commento della voce "contributi in conto esercizio" si rimanda alla relazione sulla gestione.

I "Contributi in conto impianti" si riferiscono a 37 mila euro di competenza 2014 relativi al credito d'imposta istituito dalla Legge 296/06 art.1 commi 271-279. Accolgono per circa 10 mila euro i rimborsi delle accise per il gasolio.

La voce "Soppravvenienze attive" si riferiscono a:

- rettifica maggiore accantonamento 2013 della politica retributiva pari a circa 60 mila euro.

La voce "Altri ricavi e proventi" accoglie i ricavi per servizi amministrativi ed altri recuperi resi alla controllate per circa 772 mila euro; inoltre la voce accoglie gli altri ricavi e proventi derivanti dai bolli e dalle imposte di registro per circa 230 mila euro.

ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
acquisti prodotti alimentari	7.297	26.287	-18.990	-72,2%
acquisti stampati boarding pass	39.001	32.274	6.727	20,8%
acquisti materiali di consumo per automezzi	130.017	143.705	-13.688	-9,5%
acquisti materiali per manutenzione	122.117	124.604	-2.487	-2,0%
acquisti diversi	38.899	37.021	1.878	5,1%
acquisto gasolio per riscaldamento	83.243	97.778	-14.535	-14,9%
trasporti su acquisti	397	765	-368	-48,1%
	420.972	462.434	-41.462	-8,97%

La voce esposta in bilancio presenta rispetto al precedente esercizio un decremento per 41 mila euro, sostanzialmente riferiti ai minori costi sostenuti per gli acquisti dei prodotti alimentari destinati all'attività di catering che dal mese di giugno viene gestito dalla Cortesa s.r.l., e per minori costi sostenuti per il gasolio.

COMPOSIZIONE SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

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

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
servizi industriali	7.939.694	7.672.603	267.091	3,48%
servizi commerciali	310.879	3.816.330	-3.505.451	-91,85%
servizi generali e amministrativi	1.361.278	1.348.471	12.807	0,95%
	9.611.850	12.837.403	-3.225.553	-25,13%

I servizi commerciali sono sostanzialmente composti dai costi per pubblicità, i quali si decrementano per circa 3,5 milioni di euro per la riduzione delle attività pubblicitarie verso vettori terzi a seguito della indisponibilità del contributo della Regione Sardegna, pertanto nel corso dell'esercizio sono state svolte attività pubblicitarie autofinanziate con i vettori Air Baltic e Air Berlin.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	336.982	302.133	34.849	11,5%
- servizi di sicurezza	2.798.874	2.682.707	116.168	4,3%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	497.044	502.063	-5.019	-1,0%
- energia elettrica	1.025.949	1.034.529	-8.580	-0,8%
- consumi idrici	176.627	188.091	-11.464	-6,1%
- consulenze tecniche	86.182	80.056	6.127	7,7%
- servizi per attività operative	784.948	683.511	101.438	14,8%
- manutenzioni immobilizzazioni	970.311	933.724	36.587	3,9%
- altre spese per servizi	1.262.776	1.265.790	-3.014	-0,2%
	7.939.694	7.672.603	267.091	3,48%

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

- maggiori costi per i servizi di sicurezza (+4,3%), dovuto ad un incremento delle ore di servizio e strettamente legato all'andamento del traffico e incremento dei passeggeri;
- maggiori costi per servizi operativi (+14,8%), per i maggiori servizi catering erogati ai vettori, per servizi commerciali coerenti con la crescita dei ricavi aviation;
- maggiori costi per manutenzioni su immobilizzazioni (+3,9%) sostanzialmente riferiti ai costi sostenuti per la vip lounge, ed alla manutenzione degli apparati radiogeni che nel corso del 2014 ha subito una rivisitazione del costo dal contratto;
- maggiori costi per assicurazioni (+11,5%), legate all'incremento del numero dei passeggeri.

Le manutenzioni effettuate nel corso del 2014 assicurano il mantenimento dei beni in "condizioni di uso normale e di regolare funzionamento" per l'intero periodo di validità della convenzione e fino alla consegna all'ENAC, soddisfacendo in tal modo il dettato dell'art. 4 dell'Atto di concessione.

I servizi generali amministrativi includono:

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	185.063	189.943	-4.880	-2,6%
- spese postali	4.854	3.812	1.042	27,3%
- assistenza software	188.517	194.490	-5.973	-3,1%
- canone sistema Arco	102.245	103.849	-1.605	-1,5%
- compenso Amministratori	277.634	292.910	-15.275	-5,2%
- compenso Sindaci	75.656	72.457	3.199	4,4%
- spese telefoniche	71.178	83.270	-12.092	-14,5%
- consulenze amministrative	107.926	164.520	-56.593	-34,4%
- revisioni e certificazioni	100.802	76.975	23.827	31,0%
- altre consulenze	201.035	116.959	84.077	71,9%
- altre spese	46.366	49.286	-2.920	-5,9%
	1.361.278	1.348.471	12.807	0,95%

I servizi generali amministrativi presentano un incremento di circa 13 mila euro, riferito quasi totalmente alle "altre consulenze" che si incrementano di circa 84 mila euro per lo studio sulla liberalizzazione del mercato handling, e le spese di revisione per le nuove procedure di certificazione ISO. In controtendenza si riducono le consulenze amministrative per effetto dell'entrata a regime del contratto di consulenza stipulato nell'esercizio precedente.

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

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

DEL GRUPPO

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

Società:	SERVIZI	SERVIZI	SERVIZI GEN.LI	ALTRI	TOTALE
	INDUSTRIALI	COMMERCIALI	E AMMIN.VI		TOTALE
MeridianaFly S.p.A.				2.371	2.371
Cortesa S.r.l.		50.918	179.754		230.672
Eccelsa Aviation S.r.l.			46.366		46.366
Totale		50.918	226.120	2.371	279.409

COMPOSIZIONE DELLE SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	353.699	330.551	23.148	7,0%
- altri canoni	378.113	421.313	-43.200	-10,3%
	731.812	751.864	-20.051	-2,7%

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 1,5%, secondo il tasso di inflazione programmato 2014 (vedi lettera ENAC del 05/05/2014 prot. n° 0046337/CSE). L'incremento è dovuto all'aumento del numero dei passeggeri.

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

COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente, ivi compresi i passaggi di categoria, il costo delle ferie maturate e non godute e gli accantonamenti di legge derivanti dall'applicazione del Contratto. Il costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente nell'esercizio figura nel conto economico per complessivi 11 milioni circa di euro.

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	8.093.665	8.037.429	56.236	0,70%
- oneri sociali	2.216.207	2.222.262	-6.056	-0,27%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	510.290	498.672	11.617	2,33%
- altri costi del personale	596.733	576.698	20.036	3,47%
- lavoro temporaneo (interinale)	84.428	73.191	11.237	15,35%
	11.501.322	11.408.252	93.070	0,8%

GLI AMMORTAMENTI E LE SVALUTAZIONI

L'importo degli ammortamenti deriva dall'applicazione delle aliquote di ammortamento illustrate nella prima parte della Nota Integrativa. Gli ammortamenti 2014 ammontano a circa 1.314 mila euro.

COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	291.657	302.347	-10.690	-3,5%
Cancelleria e stampanti	65.224	72.150	-6.926	-9,6%
Contributi associativi	40.316	40.585	-270	-0,7%
Abbonamenti riviste e giornali	6.324	15.877	-9.553	-60,2%
Spese di rappresentanza	8.150	22.990	-14.840	-64,5%
Altre sopravvenienze non straordinarie	7.859	25.936	-18.077	-69,7%
Donazioni e liberalità	9.183	10.900	-1.717	-15,7%
Tasse di circolazione automezzi	574	707	-132	-18,7%
Furti ed ammanchi	164	33	131	398,8%
Multe ed ammende	12.478	4.178	8.300	198,7%
Pulizia uffici	31.097	32.220	-1.123	-3,5%
Costi indeducibili	18.666	43.981	-25.315	-57,6%
Altri oneri minori	56.246	62.775	-6.529	-10,4%
	547.939	634.679	-86.741	-13,7%

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un decremento rispetto al precedente esercizio per circa 87 mila euro, dovuto ai minori costi indeducibili ed alle spese di rappresentanza; e rispetto al precedente esercizio alle minori sopravvenienze passive non straordinarie.

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
proventi diversi dai precedenti:				
verso terzi				
Interessi attivi verso banche	79	178	-99	-55,80%
utili di cambio realizzati	733	215	518	241,12%
Interessi attivi di mora	340.157	229.568	110.589	48,17%
Totale	340.969	229.961	111.008	48%

Gli interessi attivi di mora si incrementano in controtendenza all'andamento del tasso euribor applicato (6M su base 365), ma coerentemente con l'incremento del credito verso la consociata MeridianaFly.

COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

La composizione degli altri oneri finanziari è così dettagliata:

Descrizione:	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Oneri finanziari su:				
Perdite su cambi	299	464	-164	-35,41%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento	748	1.251	-503	-40,18%
Interessi su c/c bancari	224.660	183.843	40.817	22,20%
Interessi passivi di mora	5.683	2.602	3.081	118,43%
Commissioni carte di credito	12.437	13.279	-843	-6,34%
Commissioni e spese bancarie di c/c	24.592	46.272	-21.679	-46,85%
Interessi passivi su finanziamento	42.885	21.797	21.088	96,75%
Altri	140	52	88	170,73%
Totale	311.445	269.559	41.886	16%

Gli oneri finanziari si incrementano per effetto dei maggiori interessi passivi maturati per i finanziamenti concessi dalla controllata Eccelsa Aviation S.r.l., e maggior utilizzo delle linee di credito.

E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**COMPOSIZIONE PROVENTI STRAORDINARI**

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Proventi straordinari:				
Sopravvenienze attive e insussistenze passive	160.982	158.822	2.160	1,36%
Totale	160.982	158.822	2.160	1,36%

Le sopravvenienze attive straordinarie si riferiscono sostanzialmente a:

- per 47 mila euro, maturate a fronte della chiusura di alcune partite verso clienti maturate negli anni 2002/2007;
- per 24 mila euro, relativi al rimborso del credito IRES/IRAP del 2003;
- per 55 mila euro, relativi al rimborso del credito IRES/IRAP del 2005/2007;
- per 17 mila euro, rimborsi per assunzioni disabili da parte della Regione Autonoma Sardegna.

46.605,88

COMPOSIZIONE ONERI STRAORDINARI

Descrizione	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Oneri straordinari:				
Sopravvenienze passive e insussistenze attive	62.757	17.743	45.014	253,70%
Totale	62.757	17.743	45.014	253,70%

Handwritten signature or mark.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

Le imposte correnti sul reddito dell'esercizio, pari a 2.005 mila euro sono composte da Irap per 228 mila euro e per Ires per circa 1.778 mila euro.

Gli importi per imposte anticipate pari a circa 92 mila euro misurano l'effetto netto del sorgere e dell'annullamento delle differenze temporanee tra valore civilistico e fiscale.

Per quanto attiene al prospetto di riconciliazione tra utile netto di bilancio ed imponibile fiscale (ai fini IRES e IRAP) ed al prospetto delle variazioni nelle differenze temporanee in essere a fine esercizio, si rimanda agli allegati n. 1, 2 e 3 che fanno parte integrante della presente nota integrativa. L'accantonamento Irap dell'esercizio è stato effettuato ai sensi dell' Art. 2 Legge Regionale n. 12 del 23 maggio 2013 emanato per fa fronte al perdurare dello stato della crisi economica. La Società, in base alle disposizioni di cui al decreto legislativo 6 maggio 2011 n. 68, per il periodo di imposta 2013 ha applicato la riduzione delle aliquote dell'imposta sulle attività produttive (IRAP) esercitate nel territorio della Regione. L'aliquota, per i soggetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettere da a) ad e) del decreto legislativo n. 446 del 1997, è stata ridotta del 70 per cento passando dal 4,20% all'1,26%.

ALTRE INFORMAZIONI**PERSONALE**

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

NUMERO MEDIO DIPENDENTI	2014	2013
-Numero Dirigenti	3,0	3,0
-Numero Quadri	9,0	9,0
-Numero Impiegati CTI	98,8	100,6
-Numero Operai CTI	80,5	80,5
-Numero Impiegati CTD	18,6	18,7
-Numero Operai CTD	9,0	8,2
Totale	218,9	220,0

REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI

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

	31/12/14	31/12/13	Variazione	Variazione %
Compensi Amministratori	277.634	292.910	-15.275	-5,22%
Compensi Sindaci	75.656	72.457	3.199	4,42%
Compensi Società di revisione	64.680	63.186	1.494	2,36%
	417.971	428.553	-10.582	-2,47%

ALISARDA S.P.A
BILANCIO AL 31/12/2013

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

Nel seguente prospetto, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS/IAS, vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato dalla suddetta Società che esercita la direzione e il coordinamento (art. 2497 - bis, quarto comma, c.c.). Segnaliamo, peraltro, che la Alisarda S.p.A. redige il Bilancio Consolidato. Gli importi sono indicati in Euro migliaia.

ATTIVO		31/12/13
A)	Attività non correnti	94.762
B)	Attività correnti	<u>11.487</u>
	Totale attivo	106.249
PASSIVO		
C)	Patrimonio Netto:	148.820
D)	Passività correnti	9.150
E)	Passività non correnti	<u>106.249</u>
	Totale passivo	115.399
CONTO ECONOMICO		
A)	Proventi / (Oneri) netti da Partecipazioni	-148.342
B)	Proventi / (Oneri) finanziari netti	-6.950
	Risultato prima delle imposte	-157.434
	Imposte sul reddito dell'esercizio	<u>-2.438</u>
	Utile (perdita dell'esercizio)	-154.996

* * *

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

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



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

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

DETERMINAZIONE REDDITO IMPONIBILE AI FINI IRES

UTILE ANTE IMPOSTE	6.948.837
VARIAZIONI IN AUMENTO DEL REDDITO	1.677.148
Sopravvenienze passive indeducibili	37.280
Costi di gestione auto	61.285
Compensi amministratori	84.318
Imposte indeducibili o non pagate	120.675
Erogazioni liberali	9.183
Ammortamenti indeducibili	21.103
Accantonamento rischi da contenzioso	408.009
Premi di performance	717.089
Altre variazioni in aumento	218.206
VARIAZIONI IN DIMINUZIONE DEL REDDITO	(1.841.265)
Emolumenti deducibili	-733.785
Altre variazioni in diminuzione	-1.107.480
REDDITO IRES	6.784.720
ACE	-319.910
IMPONIBILE IRES	6.464.810
aliquota Ires	27,5%
IRES CORRISPONDENTE AL REDDITO DELL'ESERCIZIO	1.777.823

ALLEGATO N.2

Base imponibile IRAP

IC1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€	30.248.783
IC5	Altri ricavi	€	1.122.365
IC6	Totale componenti positivi	€	31.371.148
IC7	Costi per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	€	420.972
IC8	Costi per servizi	€	9.611.850
IC9	Costi per il godimento di beni di terzi	€	731.812
IC10	Ammort. Immobilizz. Materiali	€	1.191.045
IC11	Ammort. Immobilizz. immateriali	€	123.232
IC12	variaz. Rim. Materie prime	€	-476
IC13	oneri diversi di gestione	€	547.939
IC14	Totale componenti negativi	€	12.626.374

VALORE DELLA PRODUZIONE NETTA

IC50	Totale variazioni in aumento	€	734.913
IC56	Totale variazioni in diminuzione	€	764.525
Sezione VI			
IC61	Valore della produzione lorda	€	18.715.162
IC62	Deduzioni - art.11 D.Lgs. N. 446/97	€	-660.684
IC70	Valore della produzione netta	€	18.054.478
	aliquota 1,26%		
IR22	IRAP dell'esercizio		227.486

CALCOLO IMPOSTE ANTICIPATE (dati in Euro)	totali al 31/12/14	totali al 31/12/2013	variaz.
Competenze amministratori non commercialisti non ancora liquidati	164.237	315.104	-150.867
Accantonamento svalutazione crediti non deducibile	953.120	953.120	0
Ammortamento terreno AG non dedotto	101.744	84.892	16.852
Fondo rischi ed oneri da contenzioso	2.389.481	2.113.253	276.228
Quota indeducibile ammortamento avviamento (50%)	138.666	170.181	-31.515
Oneri del personale	717.089	793.346	-76.257
Eccedenza manut.ni ex Art. 107 del Tuir		-	0
Tares		31.888	-31.888
Quote associative (non pagate)	7.000	7.000	0
Interessi passivi di mora liquidati in altri esercizi	45.840	43.681	2.159
totale variazioni sui futuri redditi fiscali	4.517.176	4.512.465	4.711
base di calcolo ai fini dell'Ires aliquota Ires	27,50%	27,50%	
Ires anticipata	1.242.223 (A)	1.240.928	1.296
base di calcolo ai fini dell'Irap	235.881	250.544	
aliquota Irap	1,26%	1,26%	
Irap anticipata	2.972 (B)	3.157	-185
CALCOLO IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE (dati in Euro)	totali al 31/12/14	totali al 31/12/2013	variaz.
Differenze attive di mora non pagati	- 569.725	229.568	-799.293
totale variazioni sui futuri redditi fiscali	-569.725	229.568	-799.293
base di calcolo ai fini dell'Ires aliquota Ires	27,50%	27,50%	
Ires anticipata	-156.674 (C)	63.131	-93.543

ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE (A) + (B) = 1.245.196

PASSIVITA' PER IMPOSTE DIFFERITE (C) = -156.674

ADEGUAMENTO 2014 :	
Ricavi/(Costi):	-92.432

ALLEGATO N. 4

CONTRATTO DI LEASING

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

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

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

- canone di leasing per competenza (pari a 176 mila euro);
- gli interessi passivi per il canone di leasing (pari a 13 mila euro);
- debito verso la società di leasing (per un importo 488 mila euro)

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

Per un maggior dettaglio si allega il seguente prospetto:

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

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

- i beni oggetto di locazione iscritti tra le immobilizzazioni al costo storico di 1.195 mila euro;
- i beni sono ammortizzati in 10 anni;
- valore del fondo ammortamento pari a 538 mila euro;
- valore netto delle immobilizzazioni oggetto di locazione pari a 657 mila euro;
- valore delle rate non scadute pari a 329 mila euro.