

## ***Bilancio al 31 Dicembre 2013***



***Geasar S.p.A.***

***Direzione e coordinamento di Meridiana S.p.A.***  
***Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda***  
***Capitale Sociale Euro 7.749.000 interamente versato***

*Handwritten signature or mark.*

*Indice*  
*Relazione sulla Gestione*

<i>SINTESI DELL'ESERCIZIO.....</i>	<i>3</i>
<i>TRAFFICO.....</i>	<i>10</i>
<i>INVESTIMENTI .....</i>	<i>15</i>
<i>SERVIZIO SAFETY – QUALITY &amp; REGULATION .....</i>	<i>19</i>
<i>ATTIVITÀ AVIATION (ASSISTENZA AI VOLI E AI PASSEGGERI).....</i>	<i>20</i>
<i>ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AVIATION E CORTESA S.R.L. ....</i>	<i>22</i>
<i>ECCELSA AVIATION S.R.L. ....</i>	<i>26</i>
<i>RISORSE UMANE.....</i>	<i>30</i>
<i>ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO.....</i>	<i>33</i>
<i>GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA.....</i>	<i>37</i>
<i>ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO.....</i>	<i>45</i>
<i>FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO.....</i>	<i>45</i>
<i>FATTORI DI RISCHIO .....</i>	<i>45</i>
<i>EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....</i>	<i>46</i>
<i>ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE .....</i>	<i>46</i>
<i>INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE.....</i>	<i>46</i>
<i>APPROVAZIONE DEL BILANCIO .....</i>	<i>46</i>

*Prospetti di Bilancio e Nota Integrativa*

## Sintesi dell'esercizio

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'anno 2013.

**Il risultato dell'esercizio al lordo delle imposte** è pari a 4.112.506 Euro ed evidenzia un incremento rispetto alla chiusura 2012 di circa 48.655 Euro.

Dal punto di vista operativo, l'anno 2013 ha rappresentato un ottimo risultato in termini di crescita del numero di passeggeri, con un +4,8%. In controtendenza però, il numero di movimenti serviti è diminuito del -1,2% per effetto di una modesta crescita del settore commerciale (+1,7%) e di una parallela diminuzione dei movimenti di aviazione generale (-4,1%). Come conseguenza, il volume dei ricavi *aviation*, strettamente correlato, oltreché al numero di passeggeri anche al di numero di voli serviti e al tonnellaggio complessivo, si attesta sui volumi dell'anno precedente.

Dal punto di vista commerciale, invece, il perdurare della crisi economica e il limitato potere di spesa dei passeggeri non hanno consentito un trend di crescita dei ricavi allineato a quello del traffico. Le attività *non aviation* si confermano tuttavia vitali per il raggiungimento del risultato aziendale contribuendo, con una crescita seppur percentualmente lieve (+2% circa), al mantenimento di un livello di marginalità operativa in linea con l'anno precedente.

Come di consueto la società si è adoperata per un attento monitoraggio dei costi, per il mezzo di economie di scala sui rilevanti costi necessari per la manutenzione e pulizia del complesso aeroportuale, il minore ricorso a consulenze esterne ed una politica di risparmio energetico. Nonostante ciò, il limitato incremento di ricavi e i maggiori costi operativi legati ai servizi esterni necessari per fronteggiare una incrementata stagionalità dei flussi, oltre ad una accresciuta tassazione sui servizi locali, e l'accantonamento della quota di costo del personale a copertura del futuro rinnovo del contratto nazionale del lavoro, scaduto a Dicembre 2011, hanno determinato un contenuto il miglioramento del Margine Operativo Lordo.

L'**utile netto** pari a 2.806.188, è positivamente influenzato dal beneficio fiscale legato alla riduzione dell'aliquota di tassazione IRAP. In considerazione del perdurare dello stato di crisi economica, infatti, l'art. 2 della Legge Regionale n. 12 del 23 maggio 2013 ha introdotto una riduzione delle aliquote IRAP a decorrere dal 1° gennaio 2013 e per i periodi di imposta 2013, 2014 e 2015. Di conseguenza, per la società Geasar l'aliquota 2013 risulta ridotta del 70%, passando dalla aliquota precedentemente applicabile del 4,20% al 1,26%, con un rilevante impatto positivo sul risultato netto a partire dall'esercizio in corso.

In termini di gestione caratteristica, il risultato raggiunto, segnala un trend di ripresa delle attività rispetto al forte calo di redditività dei passati esercizi. In un contesto economico nazionale molto fragile, infatti, la società ha comunque ricercato le opportunità legate ai segnali di ripresa del traffico internazionale e il consolidamento e il rafforzamento delle proprie attività di business.

A ciò vanno aggiunti gli investimenti realizzati per il potenziamento del retail e della ristorazione in *airside*, volti ad ampliare l'offerta commerciale dell'aeroporto di Olbia, e renderla, attraverso un piano di sviluppo pluriennale, allineata ad uno standard moderno che consenta di trarre il maggiore beneficio dall'utilizzo del terminal da parte degli utenti. In quest'ottica vanno interpretati l'ampliamento degli spazi di vendita retail e la gestione diretta del bar, entrambi operati attraverso la controllata Cortesa Srl, che hanno condotto ad un miglioramento del risultato operativo della società pari a circa 300.000 Euro.

## Il contesto generale

### Contesto esterno

Nel corso del 2013 l'economia mondiale ha proseguito il lento percorso di recupero rispetto alla situazione pre-crisi del 2008.

Tuttavia, secondo il **Fondo Monetario Internazionale**, L'Eurozona continua a essere la parte dell'economia mondiale più preoccupante, con un Prodotto interno lordo 2013 ancora negativo (-0,4%) a causa del forte legame fra attività debole, banche deboli, e la necessità di risanamento dei bilanci degli Stati membri.

Nel 2013 L'Italia ha purtroppo rappresentato il fanalino di coda delle grosse economie europee e ha registrato un calo del prodotto interno lordo pari al -1,8%.

Il **settore del trasporto aereo** ha registrato un sensibile incremento dei volumi a livello mondiale nonostante i costi elevati del carburante e la contenuta crescita economica globale. Il *load factor* medio si è attestato a 79,5% (era 78,1% nel 2011 e 79,1 nel 2012), a riprova della attenta gestione della capacità da parte delle compagnie aeree.

La crescita è stata trainata dai Paesi emergenti nei quali il mercato del trasporto aereo, non ancora maturo, continua ad incrementarsi rapidamente mentre il tasso di crescita dei passeggeri negli aeroporti europei dichiarato dalla Airports Council Association (**ACI Europe**) è stato contenuto e pari al +2,8%.

Nel 2013, il traffico merci negli aeroporti europei è cresciuto del +0,8%, evidenziando un'inversione di tendenza rispetto al 2012 nel quale si registrava un decremento del -2,8% verso l'anno precedente.

Il numero di movimenti di aeromobili si conferma invece in decremento come nel 2012, a causa della tendenza dei vettori ad un utilizzo più efficiente della flotta ed in conseguenza della crisi di diverse compagnie aeree europee che tendono al ridimensionamento ed al taglio di capacità.

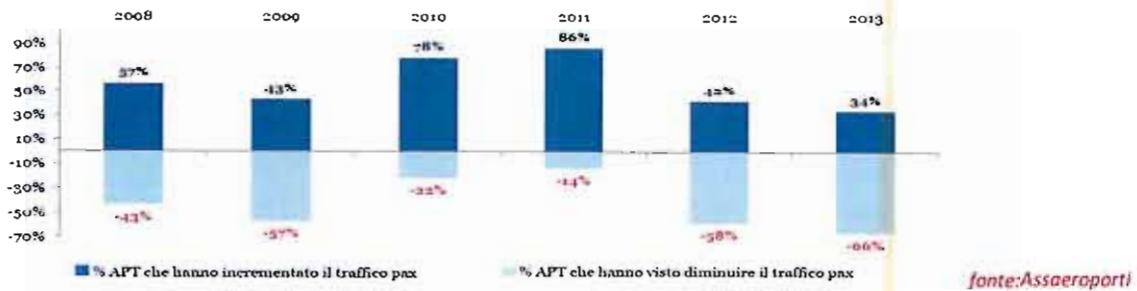
Il **sistema aeroportuale italiano** (fonte Assaeroporti) chiude il 2013 con una contrazione del traffico passeggeri pari al -1,87%, corrispondente a circa 2,7 milioni di passeggeri.



Nello specifico, sono stati 144.144.189 milioni i passeggeri nazionali ed internazionali di aviazione commerciale transitati negli scali aeroportuali italiani attraverso un totale di 1.424.729 movimenti (-6% rispetto al 2012). Coerentemente con il trend europeo, il settore nazionale ha registrato un calo (-6,23%) che è stato solo parzialmente compensato dai passeggeri internazionali in crescita, rispettivamente +0,51% europei e +1,33% extra-europei.

Solo il 34% degli aeroporti in Italia ha incrementato il proprio traffico passeggeri, contro il 42% del 2012 e l'86% nel 2011. Questo trend, chiaramente evidenziato dal grafico sottostante, conferma che, come

segnalato dall'ACI Europe, le compagnie aeree hanno avuto e avranno ancor più in futuro la necessità di conseguire economie anche per il mezzo della minore frammentazione dell'offerta su differenti scali.



La crescente necessità di una maggiore ottimizzazione nell'utilizzo della flotta è evidenziato, negli ultimi anni, da un numero di movimenti che è diminuito più che proporzionalmente rispetto al numero di passeggeri.



Nonostante ciò, ci sono elementi che consentono, anche per il sistema italiano, una moderata fiducia nel futuro, in termini di ripresa del traffico aereo. Fra questi, una sostanziale tenuta del traffico europeo ed un'ancora maggiore vitalità di quello extra-europeo. Ulteriore elemento, in linea con il trend europeo, sono costituiti da un ultimo trimestre 2013 che registra un progressivo recupero del flusso passeggeri e delle merci.

Il sistema aeroportuale della Sardegna ha registrato, in parziale controtendenza con il sistema nazionale, un incremento del volume complessivo dei passeggeri (+ 1,9%). Nel dettaglio, lo scalo di Cagliari evidenzia un sostanziale mantenimento dei passeggeri trasportati (+0,0%) mentre gli scali di Alghero e Olbia registrano, anche nel corso del 2013, un importante incremento dei passeggeri rispettivamente del +3,2% e 4,4%.

I passeggeri nazionali risultano ancora in calo nei tre scali della regione (-25%) mentre i flussi internazionali evidenziano invece una crescita a doppia cifra in conseguenza della maggiore dinamicità economica nei mercati esteri di riferimento rispetto all'Italia.

L'aeroporto di Olbia si conferma lo scalo con la maggiore componente di traffico internazionale sul traffico totale (41% del totale), condividendo, insieme allo scalo di Cagliari, il primato in termini di *market share* per numero di passeggeri internazionali (36,8% sul totale del traffico internazionale sviluppato in Sardegna).

Gli ottimi risultati in termini di volumi di traffico internazionale sono strettamente legati all'ingresso di tre nuove compagnie, Air Baltic, Vueling e Germanwings, all'attivazione di nuove rotte internazionali (Riga,

Barcellona, Kiev, Tel Aviv, Bordeaux, Londra Luton, Nizza, Colonia, Stoccarda e Amburgo) e allo sviluppo di 3 nuovi mercati ad alta potenzialità di crescita quali Israele (Tel Aviv con Meridiana), Ucraina (Kiev con Meridiana) e Lettonia (Riga con Air Baltic).

Le direttrici scelte per lo sviluppo del proprio network, lette congiuntamente ai risultati sui diversi mercati europei e mondiali, evidenziano come la società si sia positivamente indirizzata a mercati in forte espansione e con un alto potenziale in termini di potere di spesa del passeggero, anche con l'obiettivo di un beneficio attendibile sul lato dei ricavi commerciali.

Il programma di potenziamento del traffico passeggeri è stato supportato da diverse attività di marketing e co-marketing realizzate dalla società, la quale è diventata, tra l'altro, promotrice di un progetto di collaborazione tra aeroporto, operatori turistici e compagnie aeree che ha coinvolto una decina di consorzi turistici locali con l'obiettivo di potenziare e creare nuovi flussi turistici durante tutto l'arco dell'anno, attraverso la promozione delle risorse turistiche della destinazione Sardegna.

In quest'ottica sono state inoltre pianificate diverse iniziative, tra cui la partecipazione con il marchio "In Sardegna" alle principali manifestazioni fieristiche internazionali in programma nel 2014 e la sponsorizzazione dell'ISDE (International Six days of Enduro), evento di portata mondiale che ha avuto un importante e positivo impatto sui flussi di traffico, ancora di maggiore rilievo se si considera che lo stesso si è svolto in un periodo di spalla, quale il mese di Ottobre. Il successo di tale iniziativa, in termini di presenze, ha ulteriormente confermato le potenzialità della stagione di spalla.

Anche nel 2013, tuttavia, si è confermata la naturale tendenza dei flussi turistici, legati al prodotto mare, a concentrarsi sui mesi estivi. Tale fenomeno ha ulteriormente esasperato la già fortissima stagionalità che ha da sempre caratterizzato il nostro aeroporto.

Quest'anno nel periodo Aprile - Ottobre la concentrazione è stata pari all'83% (era 80% nel 2011 e 82% nel 2011) e il 70% del totale traffico si è concentrato nel periodo Giugno - Settembre (era 67% nel 2011 e 69% nel 2012). Questa fortissima concentrazione - con un picco ad Agosto di quasi 450.000 passeggeri - ha purtroppo impattato negativamente sulla gestione delle strutture e degli spazi aeroportuali e sull'utilizzo delle risorse umane impiegate nelle attività operative e commerciali.

Nel 2013 è stata avviata una collaborazione con l'aeroporto di Copenhagen con l'obiettivo di definire ed attuare un piano per l'adeguamento operativo e commerciale dell'aeroporto di Olbia. L'aeroporto di Copenhagen è uno dei migliori aeroporti europei in termini di innovazione, efficienza operativa e profittabilità commerciale.

**Sul fronte normativo**, anche per il 2013 non è stato possibile revisionare le tariffe aeroportuali secondo la procedura del Contratto di Programma e la società ha operato con un sistema tariffario non adeguato alla copertura dei costi. La sovrapposizione di ruoli venutasi a creare fra ENAC e nuova Autorità di regolazione dei Trasporti ha infatti, di fatto, bloccato l'iter di approvazione delle nuove tariffe regolamentate e questo stallo burocratico perdurerà probabilmente per buona parte del 2014, comportando per l'aeroporto una penalizzazione economica anche per l'anno prossimo.

**Sul fronte operativo/gestionale interno**, nonostante il segnale positivo legato alla crescita dei passeggeri, la società ha dovuto operare all'interno di un contesto di crisi economica, che, ancora più marcato in Sardegna, si è concretizzato in una forte contrazione di redditi e di consumi, che hanno inciso sulla propensione all'acquisto e sulla spesa media per passeggero.

Anche il 2013 ha visto inoltre un aumento delle difficoltà finanziarie da parte di numerosi sub concessionari con conseguenti problemi nei pagamenti delle fees aeroportuali.

La generale congiuntura economica negativa e l'incremento della stagionalità dei flussi di traffico ha determinato inoltre difficoltà nel trovare *players* di livello internazionale disposti ad investire sul nostro aeroporto e, in alcuni casi, la necessità di rivedere in al ribasso i canoni di sub concessione di operatori in difficoltà.

D'altra parte si segnala l'ottima *performance* dei ricavi legati alla pubblicità, resa possibile attraverso il rafforzamento di una struttura interna dedicata all'attività di vendita diretta degli spazi pubblicitari aeroportuali, che ha consentito di acquisire ulteriori clienti rispetto a quelli riferiti alla società mandataria del servizio di pubblicità.

Altro elemento positivo è stato il subentro della controllata Cortesa nella gestione dello snack-bar in *airside* a partire da Febbraio 2013. La gestione diretta ha consentito alla società di innalzare lo standard qualitativo dell'attività di *food & beverage* e di produrre un'importante marginalità aggiuntiva.

L'operazione ha inoltre rappresentato un test importante per la valutazione dei già noti benefici correlati al potenziamento dell'*airside*, che ha incoraggiato la valutazione e pianificazione di investimenti per l'intera riqualificazione di tutta l'area commerciale dopo i filtri di sicurezza.

Per quanto attiene l'aspetto operativo legato all'assistenza ai voli, come già accennato, la società ha dovuto lavorare, anche nel 2013, con una accentuata concentrazione del traffico (70% circa nei 4 mesi estivi), con conseguenti situazioni di congestionamento delle strutture di movimentazione degli aeromobili e di gestione dei passeggeri durante il picco di Luglio e Agosto. Tuttavia, l'adozione di modalità flessibili nell'utilizzo delle risorse lavorative e l'utilizzo dell'*out-sourcing* hanno consentito la gestione degli eccezionali picchi del week-end, con un buon livello di servizio percepito dal passeggero.

Questo ha necessariamente comportato un incrementato livello di costi correlati, ma la manifesta impossibilità del sistema turistico locale di limitare la concentrazione in questi mesi, ha convinto la società a intravedere una più ampia possibilità di recupero delle marginalità attraverso un potenziamento dell'offerta commerciale, quanto piuttosto nella possibile riduzione dei costi durante il picco. Tale operazione, peraltro possibile a discapito della qualità delle operazioni, non sposa la scelta aziendale di un elevato standard dei servizi aeroportuali.

Nonostante la fortissima stagionalità, anche per l'anno 2013, i livelli di gradimento espresso dagli utenti nei riguardi dei servizi aeroportuali si attestano su valori complessivamente alti. La soddisfazione supera il 90% per 20 degli indicatori della Carta dei Servizi (su un totale di 26 monitorati) e, complessivamente il 97% dei passeggeri intervistati ha espresso un giudizio positivo.

**Per quanto attiene le attività di Aviazione Generale**, il traffico è stato ancora fortemente condizionato dalla persistente situazione di grande incertezza economica e politica del nostro Paese. Dall'analisi dei dati, è evidente la minore affluenza di cittadini Italiani. Il traffico in termini di movimenti dei velivoli immatricolati in Italia, in pochi anni è passato da circa il 50% del totale a poco oltre il 20%. L'effetto è stato comunque compensato dalla sempre maggiore affluenza straniera, principalmente originante dalla Russia, dal Medio Oriente e dal resto dell'Europa con velivoli di alto cabotaggio. Grazie al tonnellaggio medio in crescita e alla correlata maggiore richiesta di servizi *extra-handling* per gli aeromobili di grandi dimensioni, la società controllata Eccelsa ha conseguito un miglioramento dei propri margini.

Anche Nel 2013, la pubblicazione Britannica di settore - "Business Destinations Magazine"- ha confermato, sulla base delle preferenze espresse dai passeggeri, l'Award a Eccelsa come migliore Struttura di Aviazione Privata (FBO) in Europa. Inoltre, EBAN, espressione degli equipaggi e più autorevole rivista europea del settore, ha classificato Eccelsa nella top 10 dei migliori FBO in Europa, Asia, Russia e Medio Oriente, in un contesto che considera le migliori strutture del settore, nelle rispettive aree geografiche.

**Sul piano infrastrutturale** si segnala che i lavori 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 2013 e il loro completamento è previsto nel 2014.

Per quanto attiene invece i lavori di allungamento della pista di volo, suddivisi in 2 lotti funzionali, il 1° lotto, che prevede lo spostamento di un tratto della S.S. 125, è stato appaltato nel corso del 2013 ed è attualmente in corso. L'ultimazione è prevista entro il primo semestre del 2014. Il quadro economico delle opere prevede una spesa totale di 6.407.100 Euro di cui €6.150.000 a carico dello Stato e la restante quota parte di €257.100 autofinanziata dalla Società.

Inoltre, in data 12 Agosto 2013, è stato firmato un accordo fra Regione Autonoma della Sardegna, Enac e Geasar, per la realizzazione del 2° lotto esecutivo con l'assegnazione di fondi pubblici per 16.725.000 Euro. La quota di investimento a carico della società per questo 2° lotto funzionale è pari a 851.300 Euro. Il progetto esecutivo è in fase di definizione e l'inizio dei lavori è prevedibile a fine 2014.

Un'equipe di docenti dell'Università di Cagliari e del Politecnico di Milano hanno monitorato le strutture di volo dello scalo nel corso dell'ultimo biennio. Sono emerse necessità di riqualificazione della pista di volo che hanno indotto la società a richiedere ed ottenere dalla Regione Sardegna un finanziamento pubblico di 1.465.000 Euro per interventi che verranno eseguiti nel corso del 2014.

E' proseguito, nel corso del 2013, il piano di miglioramento delle performance operative e del livello di confort in aerostazione. A tal fine si è provveduto alla realizzazione del sistema automatico di apertura delle cupole sulla hall centrale, al potenziamento del sistema di climatizzazione del molo imbarchi e a interventi sull'illuminazione di alcune aree operative dell'aerostazione. Questi interventi hanno tra l'altro consentito un risparmio sui consumi energetici.

Sul piano operativo l'impianto di smistamento bagagli è stato adeguato, contestualmente all'adeguamento delle tre macchine radiogene di controllo dei bagagli, ai nuovi standards security, come previsto dalla normativa. La modifica del software di funzionamento ha tra l'altro consentito una riduzione consistente dei tempi di funzionamento del sistema.

Sul fronte commerciale invece è iniziato il piano di revisione del layout di alcune aree. Gli interventi hanno consentito una migliore distribuzione delle superfici, un incremento degli spazi commerciali ed un miglioramento logistico dei magazzini. Fra questi la riqualificazione del bar del molo imbarchi (Kara Kafè), l'ampliamento del negozio Kara Sardegna airside, e la diversificazione dell'offerta gastronomica presso il Kara Kiosk, mediante la creazione della grigliera.

Altri interventi sulle aree aeroportuali hanno riguardato il recupero di n.6 alloggi, in passato prevalentemente utilizzati dal personale ENAC in forze alla DA di Olbia, e di alcuni locali del fabbricato denominato "Olbia 2". Tali implementazioni hanno dato luogo in alcuni casi a ricavi da sub-concessione, in altri, come in occasione dell'alluvione che ha colpito la città di Olbia nel novembre 2013, hanno consentito alla società di accogliere a titolo di liberalità 10 nuclei familiari rimasti senza dimora.

Nel mese di ottobre 2013, a seguito di un accordo con la facoltà di economia di Olbia, è stato realizzato, all'interno del vecchio terminal di Aviazione generale, un polo di formazione con aule formative ed uffici.

**Sotto il profilo dell'organizzazione e della formazione**, a partire dal mese di luglio, l'organizzazione della B.U. Commercial Aviation è stata oggetto di un importante progetto di rilevazione e analisi finalizzata all'implementazione di un re-engineering del settore Handling. Il progetto è volto a migliorare l'efficacia e l'efficienza dei processi, con contestuale accrescimento della qualità del servizio offerto, secondo i migliori standard internazionali. Dagli esiti di tale studio scaturirà una riorganizzazione dell'area che verrà realizzata nel primo trimestre del 2014.

Nell'ottica di favorire l'incontro fra la domanda e l'offerta di professionalità turistiche e del continuo miglioramento, in collaborazione con il Polo Universitario di Olbia, è stata organizzata la prima edizione del Tourism Career Day. Due giorni di eventi ed incontri che sono stati arricchite dalla *lectio magistralis* di uno dei guru della qualità del servizio, il prof. Parasuraman della Business School di Miami.

## Traffico

### ➤ Contesto Nazionale e Regionale

#### Il sistema aeroportuale italiano

Per il secondo anno consecutivo, il traffico aereo commerciale italiano registra un calo nel numero dei passeggeri. Nel 2013, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono transitati oltre 144 milioni di passeggeri, l'1,9% in meno rispetto al 2012, pari a circa 2.740.000 passeggeri. Analogamente si riscontra una riduzione del 6% del traffico complessivo dei movimenti di aeromobili.

La generalizzata crisi economica ha pesato soprattutto sul traffico domestico (-6,2%), mentre si è notata una crescita del +1,3% del traffico internazionale.

Gli aeroporti con traffico passeggeri tra 1 e 5 milioni hanno registrato un calo del -1,9%. Su 15 aeroporti appartenenti a questa categoria, lo scalo di Olbia si è posizionato al quarto posto dopo Trapani, Firenze e Roma Ciampino, registrando un incremento del +4,9% rispetto al 2012.

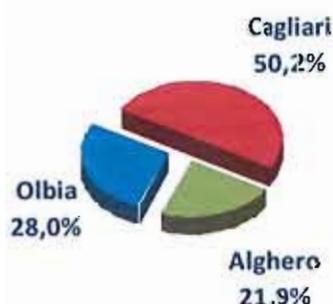
**Gli Aeroporti Sardi**, in controtendenza rispetto alla media nazionale, hanno registrato un incremento del traffico passeggeri del +1,9% rispetto al 2012. La crescita è stata determinata in particolare dalle performance positive dell'Aeroporto di Olbia che ha consuntivato un incremento del +4,9% e secondariamente dall'Aeroporto di Alghero che ha registrato un + 2,4%, mentre l'Aeroporto di Cagliari sostanzialmente si è mantenuto in linea con il last year.

La crescita del traffico passeggeri in Sardegna è determinata dallo sviluppo del traffico internazionale +13,3% rispetto al 2012. Mentre il traffico domestico evidenzia una contrazione del -2,3% dovuta in particolare alla flessione registrata negli Aeroporti di Cagliari e Alghero.

#### Analisi comparativa aeroporti Sardi

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	<% 2013/2012	Passeggeri Inter. II	Market Share	<% 2013/2012	Totale Commerciale	<% 2013/2012	Aviazione Generale	Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)	Market Share	<% 2013/2012
Olbia	1.155.043	23,5%	-0,5%	795.572	36,6%	13,5%	1.950.615	4,8%	21.595	58	1.972.269	27,7%	4,4%
Cagliari	2.775.484	56,5%	-3,6%	799.126	36,9%	15,7%	3.574.610	0,1%	6.323	6.974	3.587.907	50,4%	0,0%
Alghero	980.005	20,0%	-1,4%	568.999	26,3%	9,7%	1.549.004	2,4%	888	14.016	1.563.908	22,0%	3,2%
<b>Totale Sardegna</b>	<b>4.910.532</b>		<b>-2,5%</b>	<b>2.163.697</b>		<b>13,3%</b>	<b>7.074.229</b>	<b>1,9%</b>	<b>28.807</b>	<b>21.048</b>	<b>7.124.084</b>		<b>1,9%</b>
<b>Totale Italia</b>	<b>56.383.650</b>		<b>-6,2%</b>	<b>86.855.758</b>		<b>1,3%</b>	<b>143.239.408</b>	<b>-1,8%</b>	<b>263.832</b>	<b>640.949</b>	<b>144.144.189</b>		<b>-1,9%</b>

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



## ➤ Aeroporto di Olbia

L'Aeroporto di Olbia chiude l'anno 2013 con un traffico totale (aviazione commerciale e generale) di 1.972.211 passeggeri, in crescita del +4,8% rispetto al 2012.

In movimenti mostrano una riduzione del -1,2% rispetto al 2012, mentre il tonnellaggio evidenzia una crescita del 2,0%.

<b>Traffico Totale Aeroporto di Olbia</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Δ 13-12</b>
Aviazione Commerciale	1.950.615	1.861.075	4,8%
Aviazione Generale	21.173	21.261	-0,4%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	423	155	172,9%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.972.211</b>	<b>1.882.491</b>	<b>4,8%</b>
Aviazione Commerciale	17.866	17.566	1,7%
Aviazione Generale	9.366	9.765	-4,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	344	590	-41,7%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>27.576</b>	<b>27.921</b>	<b>-1,2%</b>
Aviazione Commerciale	1.161.714	1.142.623	1,7%
Aviazione Generale	160.677	155.960	3,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	4.518	2.382	89,7%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>1.326.909</b>	<b>1.300.905</b>	<b>2,0%</b>
<b>Totale Kg di Merce</b>	<b>283.904</b>	<b>138.183</b>	<b>105,5%</b>

*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)**

	2013			2012			Delta 2013/2012		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
<b>Gennaio</b>	34.801	2.775	37.576	38.020	2.529	40.549	-8,5%	9,7%	-7,3%
<b>Febbraio</b>	32.356	3.402	35.758	30.973	3.264	34.237	4,5%	4,2%	4,4%
<b>Marzo</b>	42.159	5.229	47.388	42.474	5.708	48.182	-0,7%	-8,4%	-1,6%
<b>Aprile</b>	57.628	27.051	84.679	59.573	33.711	93.284	-3,3%	-19,8%	-9,2%
<b>Maggio</b>	68.207	69.403	137.610	67.940	79.878	147.818	0,4%	11,9%	6,6%
<b>Giugno</b>	147.831	124.362	272.193	144.958	109.265	254.223	2,0%	13,8%	7,1%
<b>Luglio</b>	217.143	161.413	378.556	226.292	134.184	360.476	-4,0%	20,3%	5,0%
<b>Agosto</b>	262.966	182.696	445.662	267.096	148.364	415.460	-1,5%	23,1%	7,3%
<b>Settembre</b>	136.716	133.864	270.580	140.152	119.868	260.020	-2,5%	11,7%	4,1%
<b>Ottobre</b>	62.941	57.639	120.580	57.264	54.734	111.998	9,9%	5,3%	7,7%
<b>Novembre</b>	43.600	4.486	48.086	41.878	5.334	47.212	4,1%	-15,9%	1,9%
<b>Dicembre</b>	48.695	3.252	51.947	43.790	3.826	47.616	11,2%	-15,0%	9,1%
<b>TOTALE</b>	<b>1.155.043</b>	<b>795.572</b>	<b>1.950.615</b>	<b>1.160.410</b>	<b>700.665</b>	<b>1.861.075</b>	<b>-0,5%</b>	<b>13,5%</b>	<b>4,8%</b>

L'incremento del traffico di aviazione commerciale è stato determinato dall'importante crescita del traffico internazionale +13,5% (+94.907 passeggeri) rispetto al 2012, che conferma il trend positivo degli ultimi anni: +12,3% (+76.958 passeggeri) nel 2012 rispetto al 2011 e +1,69% (90.330 passeggeri) nel 2011 rispetto al 2010. I passeggeri internazionali sono così passati da 533.377 del 2010 a 795.572 del 2013.

Il mercato domestico evidenzia un lieve calo del -0,5% (-5.367 passeggeri). La negatività di questo dato è mitigata dall'analisi dell'andamento mensile del traffico, in quanto l'ultimo trimestre del 2013 si è chiuso in crescita, evidenziando un'inversione di tendenza del trend.

L'andamento del traffico domestico è stato influenzato positivamente dalle ottime performance registrate da Meridiana, principale vettore dell'Aeroporto di Olbia che sviluppa il 73% del traffico domestico. In particolare, il mercato domestico ha beneficiato dell'applicazione della nuova continuità territoriale, entrata in vigore in coincidenza con la stagione Winter IATA 2013/14 che ha previsto l'estensione delle tariffe agevolate anche ai non residenti sulle rotte Milano LIN e Roma FCO. Inoltre, il vettore Volotea, durante il periodo estivo, ha ampliato la sua attività sull'Aeroporto di Olbia attivando la nuova rotta per Genova e incrementando l'offerta dei collegamenti per/da Venezia e Palermo inaugurati nel 2012. Il calo del traffico è stato determinato dalla cancellazione della rotta per/da Venezia di Alitalia.

Gli ottimi risultati in termini di volumi di traffico internazionale sono strettamente legati alla strategia di posizionamento sui mercati strategici con conseguente incremento di offerta dei principali vettori partner e all'ingresso di tre nuove compagnie: Air Baltic, Vueling e Germanwings. Nel dettaglio, nel 2013 sono state attivate dieci nuove rotte internazionali (Riga, Barcellona, Kiev, Tel Aviv, Bordeaux, Londra Luton, Nizza, Colonia, Stoccarda e Amburgo) e sviluppati tre nuovi mercati ad alta potenzialità di crescita quali: Israele (Tel Aviv con Meridiana), Ucraina (Kiev con Meridiana) e Lettonia (Riga con Air Baltic).

Lo sviluppo del network aeroportuale è stato supportato dalle diverse attività di marketing e co-marketing realizzate dalla Geasar al fine di promuovere la destinazione Sardegna e i collegamenti con l'Aeroporto di Olbia nei mercati esteri.

La Geasar, si è inoltre proposta, come promotrice di un progetto che coinvolge l'aeroporto e il sistema turistico locale, beneficiando delle sinergie derivanti dalle partnership con le compagnie aeree e i Tour Operator. Con questo spirito è nato il progetto di collaborazione tra operatori turistici che ha coinvolto una decina di consorzi turistici locali e punta a promuovere le attrattive e le risorse turistiche della destinazione Sardegna.

L'obiettivo comune è quello di potenziare e creare nuovi flussi turistici durante tutto l'arco dell'anno, avvalendosi del contributo prezioso di tutti i partecipanti ed in particolare del grande potenziale offerto dall'Aeroporto Olbia Costa Smeralda, che conferma sempre di più il suo ruolo strategico di porta d'ingresso dei flussi internazionali in Sardegna. In quest'ottica sono state pianificate diverse iniziative, tra cui la partecipazione con il marchio "In Sardegna" alle principali manifestazioni fieristiche internazionali in programma nel 2014. Nell'ottica di promuovere eventi diretti ad ampliare la stagione turistica, come il mototurismo, la Geasar ha inoltre sponsorizzato l'ISDE International Six days of Enduro, evento di portata mondiale che ha avuto un importante e positivo impatto sui flussi di traffico, incrementando le presenze turistiche in Gallura, grazie alla movimentazione oltre che dei seicento piloti di fan e appassionati che per oltre un mese si sono distribuiti sul nostro territorio legando all'evento un'occasione di vacanza.

### **Composizione traffico Aeroporto Aviazione Commerciale**

Il 92% del traffico dell'Aeroporto di Olbia è sviluppato da voli di linea, mentre il segmento charter rappresenta il 7,6%. 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. In particolare, nel 2013 sono stati programmati dei collegamenti di linea dalla Francia che prima venivano operati esclusivamente con l'ausilio dei tour operator, come ad esempio i collegamenti per/da Nantes e Bordeaux.

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

Dati di traffico passeggeri	2013	Share 13	2012	Share 12	2013/2012
Linea	1.147.847	99,4%	1.152.654	99,3%	-0,4%
Charter	7.196	0,6%	7.756	0,7%	-7,2%
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	<b>1.155.043</b>	<b>59,2%</b>	<b>1.160.410</b>	<b>62,4%</b>	<b>-0,5%</b>
Linea	654.137	82,2%	528.649	75,4%	23,7%
Charter	141.435	17,8%	172.016	24,6%	-17,8%
<b>TOTALE INTERNAZIONALE</b>	<b>795.572</b>	<b>40,8%</b>	<b>700.665</b>	<b>37,6%</b>	<b>13,5%</b>
<b>TOTALE LINEA</b>	<b>1.801.984</b>	<b>92,4%</b>	<b>1.681.303</b>	<b>90,3%</b>	<b>7,2%</b>
<b>TOTALE CHARTER</b>	<b>148.631</b>	<b>7,6%</b>	<b>179.772</b>	<b>9,7%</b>	<b>-17,3%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.950.615</b>		<b>1.861.075</b>		<b>4,8%</b>

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	2013	Share 13	2012	Share 12	Δ 13-12
Italia	1.155.043	59,2%	1.160.410	62,4%	-0,5%
Germania	288.354	14,8%	271.250	14,6%	6,3%
Francia	191.123	9,8%	173.733	9,3%	10,0%
Svizzera	92.809	4,8%	75.989	4,1%	22,1%
Inghilterra	89.366	4,6%	71.194	3,8%	25,5%
Austria	36.174	1,9%	45.613	2,5%	-20,7%
Scandinavia	20.416	1,0%	11.308	0,6%	80,5%
Spagna	15.254	0,8%	16.832	0,9%	-9,4%
Polonia	11.072	0,6%	8.094	0,4%	36,8%
Belgio	9.677	0,5%	6.630	0,4%	46,0%
Olanda	8.410	0,4%	8.459	0,5%	-0,6%
Lettonia	7.728	0,4%			
Federazione Russa	5.232	0,3%	4.842	0,3%	8,1%
Altri Paesi	19.957	1,0%	6.721	0,4%	196,9%
<b>Totale Internazionale</b>	<b>795.572</b>	<b>40,8%</b>	<b>700.665</b>	<b>37,6%</b>	<b>13,5%</b>
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.950.615</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.861.075</b>	<b>100,0%</b>	<b>4,8%</b>

**Mercato Nazionale:** l'Italia rappresenta il primo mercato di riferimento con una quota del 59,2%, che si sta progressivamente riducendo a vantaggio del traffico internazionale. Quest'ultimo negli ultimi anni ha registrato un notevole sviluppo raggiungendo il 40,8%, ovvero un incremento di 3,2 punti percentuali rispetto al 2012, in cui si è registrata una crescita di 3,5 punti rispetto all'anno precedente. Il 70,28% del mercato domestico è sviluppato da Meridiana, seguita da easyJet (18,57%), Air One (5,83%) e Volotea (3,93%).

**Mercati internazionali:** in crescita quasi tutti i principali mercati tradizionali, si evidenzia lo sviluppo di nuovi mercati con alte potenzialità come Polonia, Lettonia, Ucraina, Russia e Israele

- ✓ **Mercato tedesco:** si conferma il principale mercato estero (share del 14,8%). Nel 2013 evidenzia una crescita del 6,3% dovuta all'ingresso del nuovo vettore Germanwings che ha attivato i collegamenti per Stoccarda, Colonia e Amburgo. In crescita anche il traffico sviluppato da Air Berlin, principale vettore del mercato tedesco (Share 62%) che collega Olbia con Berlino, Colonia, Norimberga, Stoccarda da Aprile ad Ottobre e da/per Dusseldorf e Monaco su base annuale.
- ✓ **Mercato francese:** conferma l'importante trend di crescita degli ultimi anni dovuta in particolare allo sviluppo dei collegamenti charter, ai collegamenti di linea del vettore Volotea che ha attivato il

nuovo collegamento per Bordeaux e incrementato l'offerta del collegamento per/da Nantes inaugurato nel 2012. Inoltre, easyJet ha attivato il nuovo collegamento per Nizza che si aggiunge ai collegamenti per Parigi Orly e Lyon.

- ✓ Mercato svizzero: in crescita grazie all'incremento di offerta di easyJet sulle rotte Ginevra e Basilea operate per l'intera stagione *summer* IATA, all'incremento di offerta del vettore Skywork sul Berna e alle nuove rotte per Ginevra e Zurigo operate da Swiss.
- ✓ Mercato inglese: in espansione grazie al vettore easyJet che ha attivato la nuova rotta Londra Luton e ampliato il collegamento per Londra LGW su base annua.
- ✓ Mercato austriaco: la flessione è dovuta al fatto che nel mese di Aprile 2012 sono stati operati dei voli charter spot.
- ✓ Mercato scandinavo: importante incremento determinato dall'estensione dell'operativo di Oslo, Stoccolma e Copenhagen del vettore Norwegian.
- ✓ Mercato spagnolo: grandi potenzialità di sviluppo grazie all'ingresso del vettore Vueling che ha attivato il nuovo collegamento per Barcellona. Il decremento di traffico è imputabile alla perdita della rotta Madrid di easyJet a causa della chiusura della base operativa
- ✓ Mercato polacco: forte incremento del mercato grazie ai collegamenti charter da Varsavia e al nuovo collegamento charter da Katowice
- ✓ Mercato belga: in forte espansione grazie all'incremento di offerta sulla rotta da/per Bruxelles.
- ✓ Mercato olandese: sostanzialmente in linea con il 2012.
- ✓ Mercato Lettone: nuovo mercato sviluppato grazie all'ingresso del vettore Air Baltic che ha attivato con successo il nuovo collegamento da/per Riga.
- ✓ Mercato Russo: nel 2013 ha registrato 5.232 passeggeri in aumento del +8,1% rispetto al 2012. La destinazione Mosca è stata servita con un solo volo settimanale di linea da Meridiana e da alcuni vettori charter. Per il 2014 si attende un ulteriore incremento di offerta su questa destinazione ad alta potenzialità di sviluppo.
- ✓ Altri mercati: si segnala lo sviluppo dei flussi di traffico da/per Ucraina e da/per Israele grazie al vettore Meridiana che ha attivato i nuovi collegamenti per Kiev e Tel Aviv.

## Investimenti

L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2013 - esposto in nota integrativa - è pari a 1.090.838 Euro (di cui 1.063.382 Euro per Immobilizzazioni Materiali ed 27.456 Euro per Immobilizzazioni Immateriali). Tale incremento rappresenta il totale delle opere realizzate nel corso dell'anno; di queste 62.699 Euro sono opere realizzate nel 2013, ma rimaste in corso di esecuzione. Entrambe le voci di investimento sono esposte al netto delle quote di finanziamento pubblico. Durante l'anno 2012, infatti, la Regione Sardegna aveva messo a disposizione 1.532.502 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 2013, seppur derivanti anche dagli anni precedenti, è pari a 2.535.885 Euro di cui 1.452.072 Euro coperte dal finanziamento pubblico di cui sopra. Le stesse non sono computate all'interno degli incrementi di immobilizzazioni, ed al lordo di tale contribuzione, le opere effettivamente realizzate nel corso dell'esercizio sono pari a 2.519.316 Euro.

Una considerevole quota di immobilizzazioni, ancora in corso da anni precedenti, 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 i 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 2014.

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; i lavori sono attualmente in corso e l'ultimazione è prevista entro il primo semestre del 2014. La Società sta regolarmente ricevendo dalla Regione Sardegna le tranches dei fondi vincolati alla realizzazione di tali interventi strutturali. 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. 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 e l'inizio dei lavori si può prevedere entro la fine del 2014.

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 saranno eseguiti nel corso del 2014.

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

Descrizione opera	Costo
Immobilizzazioni su aree in concessione	819.603
Piazzali e strade	
Fabbricati	248.676
Impianti	570.927
Impianti in concessione	
Costi impianto sito internet	
Terreni e Fabbricati	
Costruzioni leggere	
Costi ricerca, sviluppo e pubblicita'	
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	27.456
Oneri pluriennali	
Impianti e macchinari	0
Attrezzature	157.529
Mobili e macchine d'ufficio	23.550
Automezzi	
Immagini in corso	62.699
<b>Totale</b>	<b>1.090.838</b>

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

- ✓ Alloggi Geasar: Riqualficazione beni in concessione
- ✓ Ampliamento parcheggio Rent a Car: infrastrutturazione aree
- ✓ Impianto di smistamento bagagli: adeguamento ai nuovi standards di sicurezza e modifica software per l'efficientamento energetico
- ✓ Adeguamento funzionale ex terminal AG: creazione del polo di formazione TEA
- ✓ Recupero funzionale alloggi "Olbia 2"
- ✓ Revisione spazi commerciali Terminal principale
- ✓ Adeguamento alla normativa europea degli apparati radiogeni ai filtri di sicurezza

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

- ✓ Acquisto n.2 trattorini portabagagli
- ✓ Arredi alloggi Geasar, Polo formativo e Cappella votiva aerostazione
- ✓ Allestimenti area informativa collegamenti bus da/per aeroporto
- ✓ Potenziamento server aziendali

#### ➤ **Progettazione e sviluppo**

Sono proseguite, nel corso del 2013, 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.

#### ➤ **Principali opere infrastrutturali ed impiantistiche**

- ✓ Alloggi Geasar – Riqualficazione beni in concessione: un'importante azione di recupero funzionale e di riqualficazione ha reso nuovamente fruibili 6 alloggi, in passato prevalentemente utilizzati dal personale ENAC in forze alla Direzione Aeroportuale di Olbia. I lavori hanno interessato sia la parte infrastrutturale che quella impiantistica, inclusa la manutenzione e sostituzione degli infissi. Al fine di migliorarne il confort, 3 di essi sono stati dotati di impianto di climatizzazione. L'arredamento

interno è stato realizzato con criteri di praticità e flessibilità per gli occupanti. Questo recupero funzionale ha reso fruibili gli alloggi per il personale stagionale e/o altri soggetti che a vario titolo ne hanno già beneficiato nel corso del 2013.

- ✓ Ampliamento parcheggio Rent a Car – infrastrutturazione aree: La crescente domanda di veicoli a noleggio ha reso opportuna una redistribuzione degli spazi allocati alla sosta riservata a tali operatori. La revisione del layout dei parcheggi ha consentito di incrementare la dotazione del parcheggio rent di circa 50 unità, tramite la creazione della necessaria viabilità di accesso e circolazione.
- ✓ Impianto di smistamento bagagli – adeguamento ai nuovi standards di sicurezza e modifica software per l'efficientamento energetico: L'esperienza manutentiva maturata ed il lavoro di rilevamento svolto attraverso il personale Geasar sull'impianto di smistamento bagagli (BHS) nelle fasi operative più critiche, ha consentito la concezione di una nuova "filosofia" di impiego dello stesso, sviluppata poi attraverso l'intervento di una società specializzata. La logica implementata consente una riduzione consistente dei tempi di funzionamento del sistema, che supera il 50% in alcune condizioni di utilizzo (soprattutto nei mesi di bassa stagione) lasciando invariate le performance in termini di capacità oraria. Gli effetti di tale modifica, oltre ad avere effetti immediati sui costi operativi (energia) consentiranno una potenziale riduzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, con incremento dell'affidabilità e diminuzione dei costi. Sul fronte security, si è provveduto contestualmente all'adeguamento delle tre macchine radiogene di controllo dei bagagli.
- ✓ Adeguamento funzionale ex terminal AG – creazione del polo di formazione TEA: Nel mese di ottobre 2013 si è dato corso ai lavori per l'adeguamento della struttura in oggetto, parzialmente utilizzata dopo il trasferimento delle attività di Aviazione Generale nel luglio 2009. Le opere realizzate hanno riconfigurato gli ambienti per accogliere tre aule di formazione e quattro uffici, oggetto di un accordo commerciale con la Università degli studi di Sassari.
- ✓ Recupero funzionale alloggi "Olbia 2": I tragici eventi che hanno colpito la città di Olbia nel novembre 2013 hanno reso necessario un intervento di recupero funzionale degli alloggi presenti nello stabile denominato "Olbia 2", che sono stati riattati e dotati del necessario per accogliere 10 nuclei familiari sfollati a seguito dell'alluvione.
- ✓ Revisione spazi commerciali: l'avvicendamento di alcune realtà imprenditoriali all'interno degli spazi in concessione, ha determinato l'opportunità di revisione del layout di alcune aree commerciali. In particolare, una migliore distribuzione delle superfici ha consentito un incremento della funzionalità degli spazi commerciali. Sono state interessate da variazioni sostanziali gli spazi occupati tra gli altri da Feltrinelli, Yamamay e quelle acquisite dalle nuove attività sul lato est della hall centrale. Per quanto riguarda le attività del gruppo, sono definiti, a valere dalla stagione estiva 2013, la riqualificazione del bar/punto ristorazione del molo imbarchi (Kara Kafè), l'ampliamento del negozio Kara Sardegna airside, e la diversificazione dell'offerta gastronomica presso il Kara Kiosk, mediante la creazione della grigliaria. Rientrano in questo contesto anche le opere infrastrutturali realizzate per migliorare la logistica dei magazzini e il trasferimento delle merci tra gli esercizi commerciali del gruppo.

Tra gli altri interventi, che hanno interessato gli impianti aeroportuali, si annoverano principalmente:

- Realizzazione del sistema automatico di apertura delle cupole sulla hall centrale, per consentire la possibilità di ventilazione naturale del terminal ed incrementarne il confort, limitando al contempo l'uso della più energivora ventilazione forzata

- Riqualificazione del sistema di climatizzazione del molo imbarchi. L'intervento ha consentito un incremento del 40% delle potenzialità dell'impianto con un impegno economico contenuto.
- Riqualificazione energetica dell'illuminazione di alcune aree operative dell'aerostazione, che hanno consentito una riduzione immediata dei consumi energetici superiori al 60%, oltre a rendere possibile la gestione automatizzata delle aree.
- Efficientamento dei sistemi di backup energetico.
- 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.

Nel corso del 2013 la società, oltre all'ordinaria attività di gestione, manutenzione dei sistemi ed help desk, ha sviluppato i seguenti progetti principali:

- ✓ Nuova copertura wi-fi dell'aeroporto: grazie all'accordo di partnership con la società Tiscali, che ha sponsorizzato il progetto, è stato possibile realizzare una nuova rete wi-fi che raggiunge capillarmente tutte le aree dell'aeroporto migliorando in termini di estensione, velocità e usabilità l'impianto precedente. I costi dell'iniziativa sono stati coperti con uno spazio pubblicitario dedicato a Tiscali, presso l'area arrivi.
- ✓ Potenziamento CED – prima fase: in funzione di una sempre maggiore sicurezza delle informazioni custodite dai sistemi informativi, è stato realizzato il primo blocco di un progetto di rafforzamento e messa in sicurezza delle aree più critiche del CED. In particolare è stata sostituita, raddoppiandola e centralizzandola ulteriormente, la piattaforma di *storage* di rete, che ha comportato, come beneficio secondario, la semplificazione di tutti i processi manutentivi e di backup.
- ✓ FIDS – modulo attesa filtri: è stata introdotta l'informazione dinamica dei tempi di attesa stimati ai filtri di sicurezza, tramite l'opportuno posizionamento di alcuni display presso la zona commerciale landside. Tale informativa intende agevolare i passeggeri, in attesa di imbarco, che vogliono dedicare in tranquillità un po' di tempo allo shopping in aeroporto.
- ✓ FIDS – modulo orari autobus: è stata introdotta l'informazione sugli orari degli autobus da e per l'aeroporto, con destinazioni, finali, intermedie e piazzole di sosta. Tale informativa è veicolata tramite monitor dedicati in area smistamento bagagli, arrivi e prossimamente anche presso il terminal degli autonoleggi.
- ✓ Amadeus: è stato attivato presso la biglietteria il servizio di prenotazione tramite piattaforma Amadeus, che permette ai passeggeri di poter accedere a qualunque tipo di prenotazione aerea su tutto il network mondiale.
- ✓ FIDS – riqualificazione info corner: è stata completamente sostituita la batteria dei monitor installati presso l'infodesk dell'area arrivi, utilizzando pannelli led di ultima tecnologia e di grande impatto visivo, e dotati di un sistema di regia centralizzata per la gestione del palinsesto.
- ✓ Riqualificazione TVCC: l'impianto è stato aggiornato alla più moderna tecnologia ed una riprogettazione complessiva ha consentito di migliorare le prestazioni e l'affidabilità dell'intero impianto, prevalentemente con finalità di security rendendo agevole un controllo remoto dalla locale sala operativa della Polaria.
- ✓ Bugtracker – sviluppo: con un nuovo step nello sviluppo del sistema di tracciatura delle azioni manutentive è stato integrato il modulo di gestione del magazzino e quello della reportistica, che consentono un ottimale sfruttamento delle scorte di materiali e una più efficace politica di approvvigionamento. Tutto il progetto è stato realizzato sfruttando esclusivamente il know-how interno all'azienda.

## **Servizio Safety – Quality & Regulation**

Nel corso del 2013, il Servizio Safety Management System - Quality & Regulation ha espletato il piano di verifiche previste nell'audit plan e ha consolidato la gestione della sicurezza (SMS e prevenzione infortuni) dell'ambiente e della qualità dei servizi.

### ➤ **Certificazioni integrate**

Il 10 Settembre 2013 l'Ente Certificatore (DNV) ha effettuato con esito favorevole la verifica triennale di ricertificazione degli standard di qualità ISO9001. La prima certificazione era stata conseguita alla fine del 2010. Il nuovo certificato ISO9001 è valido fino al 2016.

Inoltre, il mantenimento inoltre degli standard previsti per le certificazioni di Qualità ISO900, ISO14001 (gestione degli standard dell'ambiente) e quella relativa alla sicurezza sui posti di lavoro OHSAS18001 (*Occupational Health and Safety Assessment Specification*) è stato verificato dagli Enti Certificatori ENAC e DNV. Nessuna delle verifiche ha evidenziato scostamenti dagli standard dichiarati nelle procedure.

Inoltre, ENAC ha dato corso, con esito favorevole, all'audit per il rinnovo della certificazione di aeroporto.

### ➤ **La Carta dei Servizi del 2013**

La società ha redatto la carta dei servizi secondo lo schema indicato dall' ENAC circolare APT12/02 in collaborazione con la locale Unità di Gestione della Carta dei Servizi che comprende il Responsabile della Qualità, i Rappresentanti della Direzione Aeroportuale ENAC di Olbia ed i Rappresentanti dei Vettori.

Gli indicatori monitorati sono in totale 54. Di questi, 27 sono relativi al livello di soddisfazione del passeggero soddisfatti nei relativi servizi erogati dall'aeroporto. All'interno di questi 27, i risultati 2013 evidenziano che il livello di soddisfazione è superiore al 90% per 21 indicatori, e che il livello di soddisfazione si attesta per 4 di questi oltre il 99%, ponendo così l'aeroporto di Olbia fra i migliori aeroporti italiani nella percezione del passeggero.

### ➤ **SMS**

Il Safety Management System ha effettuato 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.

Le 3 esercitazioni d'incidente aereo previste dal Piano di Emergenza dell'Aeroporto hanno evidenziato il buon standard della safety aeroportuale; non sono emerse infatti non conformità al piano ma solo osservazioni che son state valutate e recepite dall'organizzazione.

Inoltre, a seguito di un accurato studio di rischio per le operazioni di rifornimento carburante con i passeggeri a bordo, che ha evidenziato le azioni e procedure necessarie a tenere il rischio di tale operazione nei limiti di accettabilità, questa delicata operazione è stata inserita nella procedura del Manuale di Aeroporto PO22. A tal fine, il personale di scalo ha frequentato un corso per una efficace applicazione della stessa ed ENAC ha autorizzato l'Aeroporto di Olbia ad effettuare operazioni di rifornimento con i passeggeri a bordo.

## Attività aviation (assistenza ai voli e ai passeggeri)

I totale ricavi aviation migliorano rispetto al 2012 di 77.160 Euro (+0,42%).

Nel dettaglio i ricavi correlati ai servizi di Handling ed extra-Handling decrescono di -400.386 Euro (-4,11%). Al contrario gli introiti per Diritti e Tasse aeroportuali e i Diritti per i controlli di sicurezza, interamente correlati alla crescita passeggeri, evidenziano un incremento allineato al trend del traffico pagante (rispettivamente +4,89% e +6,40%).

	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.342.734	9.743.121	-400.386	-4,11
Diritti e tasse aeroportuali	5.779.165	5.509.588	269.577	4,89
Diritti servizi controllo di sicurezza	3.456.775	3.248.806	207.969	6,40
<b>Totale Ricavi Aviation</b>	<b>18.578.674</b>	<b>18.501.514</b>	<b>77.160</b>	<b>0,42</b>

Nel 2013, infatti, si è registrato un incremento del numero di movimenti (+1,7%) più contenuto della crescita registrata sui passeggeri (+4,8%). Tale disomogeneità denota una tendenza delle compagnie aeree ad operare con aeromobili sempre più grandi. Ciò da un lato comporta una crescita nei ricavi per diritti e tasse aeroportuali, ma dall'altro una riduzione nei ricavi di handling, in quanto le tariffe per tali servizi sono, nella maggior parte dei casi, tarate per tipologia di aeromobile e non per tonnellaggio.

La gestione di aeromobili di fascia di tonnellaggio superiore ha condotto ad un notevole aumento del fabbisogno di personale operativo (accettazione, controllo di sicurezza, smistamento-riconsegna bagagli e operazioni di carico e scarico aeromobile). Fabbisogno coperto con un maggiore impiego di risorse (interne e in outsourcing). Tali incrementi di costi hanno conseguentemente ridotto la marginalità economica legata ai servizi. In parallelo al trend di crescita del tonnellaggio degli aeromobili, sono aumentate le richieste da parte dei vettori ad operare soprattutto in alcuni giorni della settimana (VEN-SAB-DOM) e in alcune fasce orarie. Questa concentrazione ha comportato ulteriore stress alla gestione degli operativi.

Al fine di avviare utili strumenti per il governo di tali criticità, la società di gestione, in collaborazione con l'aeroporto di Copenaghen, sta valutando l'attuale capacità aeroportuale e l'eventuale passaggio dello scalo da aeroporto interamente non coordinato a scalo con orari facilitati, con una sperimentazione anche su base estiva, che consentirebbe l'accesso, per un numero limitato di mesi, alla tipologia aeroporto con orari facilitati.

La eventuale implementazione di questo strumento dovrebbe infatti consentire una riduzione della congestione operativa su alcune fasce orarie. Riducendo i picchi di traffico e ridistribuendo parte dei movimenti in fasce orarie meno congestionate, l'obiettivo è quello di aumentare gli standard qualitativi dei servizi di handling offerti ai passeggeri e ai vettori.

Inoltre, a seguito di test ed analisi della struttura aviation, eseguiti durante tutta la stagione summer 2013, si sta valutando l'opportunità dell'impiego di software utili ad una migliore pianificazione e gestione della turnazione del personale, con l'obiettivo di meglio articolare la distribuzione delle risorse in coerenza con la programmazione del traffico.

Sotto il profilo della soddisfazione del passeggero, comunque, nonostante i flussi del 2013 abbiano esasperato la già fortissima stagionalità e portato la concentrazione di traffico nei 4 mesi da Giugno a Settembre al 70% (era 69% nel 2012), l'adozione di modalità flessibili nell'utilizzo delle risorse lavorative

(anche con l'utilizzo dell'*out-sourcing*), hanno consentito la gestione degli eccezionali picchi di traffico con un buon livello di servizio percepito dal passeggero.

Le rilevazioni della Carta dei servizi, mostrano risultati degli indicatori in linea con gli obiettivi e le promesse.

<b>Indicatore di performance</b>	<b>Promessa 2013</b>	<b>Rilevazioni 2013</b>	<b>Unità di misura</b>
<b>Sicurezza del viaggio</b>			
Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza	97%	98%	% passeggeri soddisfatti
<b>Regolarità del servizio</b>			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	2%	2%	n. ritardi/tot voli pax in partenza
Ritardi complessivi	20%	19,5%	n. ritardi complessivi/tot voli pax in partenza
Bagagli disguidati complessivi	f per mille	0,4 per mille	n. bagagli disguidati/1.000 passeggeri in partenza
Tempi di riconsegna bagagli	20 min / 30 min.	17' 26" / 25' 34"	tempo di riconsegna 1°ultimo bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	3' 09"	tempo di attesa block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	96%	97%	% passeggeri soddisfatti
<b>Servizi per passeggeri a ridotta mobilità</b>			
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
<b>Servizi di informazione al pubblico</b>			
Percezione complessiva efficacia delle informazioni	95%	95,1%	% passeggeri soddisfatti
Presenza di numero verde/Sito internet	si	Sito internet	si/no
<b>Aspetti relazionali e comportamentali</b>			
Percezione sulla cortesia del personale	98%	98,7%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sulla professionalità del personale	98%	99%	% passeggeri soddisfatti
<b>Servizi di sportello e varco</b>			
Attesa in coda al check-in	10 min	4' 47"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	93%	97,3%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	4'	1'41"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al controllo passaporti	94%	81,3%	% passeggeri soddisfatti

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

La valutazione dei risultati conseguiti dalla *business unit* commerciale *non aviation* merita un approfondimento, al fine di poter analizzare e comprendere i numerosi fenomeni – spesso di segno opposto – che li hanno determinati.

La crisi economica non ha dato segni significativi di inversione di tendenza nel corso del 2013. Dall'analisi del quadro regionale l'ennesima contrazione di arrivi ha ulteriormente depresso un comparto turistico ormai in emergenza, che anche a livello nazionale evidenzia le sue enormi difficoltà (- 19,8 i viaggi dei residenti e -16,8 le notti trascorse in albergo, fonte Istat).

Un segnale positivo viene peraltro dal traffico passeggeri, che mantiene il suo trend crescente, sebbene si sia accentuata ulteriormente la forte concentrazione del traffico sui mesi estivi, che ha esasperato la già fortissima stagionalità dello scalo di Olbia. Il coefficiente di stagionalità, misurato dal rapporto di traffico passeggeri nei mesi di Febbraio e Agosto, passato nel biennio 2011-12 da 8 al valore 12, ha raggiunto il valore 12,5.

I sub concessionari, solo se strutturati adeguatamente riescono a sfruttare tutte le opportunità commerciali legate alla forte concentrazione nei mesi di punta, per poi vedere i ricavi deprimersi improvvisamente durante il periodo invernale. Questo fenomeno ha reso complessa la quadratura dei conti su base annua e per questa ragione anche il 2013 ha visto aumentare le problematiche legate ai pagamenti da parte di diversi sub concessionari, con una crescita dei tempi medi di incasso. Solo le realtà aziendali più strutturate ed importanti, infatti, riescono a fronteggiare l'elevata stagionalità adattandosi alla complessa natura del business mediante scelte organizzative e strategiche molto mirate.

In generale, i macrofenomeni 2013 da segnalare sono stati:

- una crisi abbastanza generalizzata dei piccoli operatori del *rent-a-car*, con un rafforzamento degli operatori più strutturati ed aggressivi, che ha prodotto un importante incremento di *royalties*;
- una generalizzata crisi del settore *retail* che ha comportato molte difficoltà a trovare *players* di livello internazionale disposti ad investire sul nostro aeroporto;
- il subentro della controllata Cortesa nella gestione dello snack-bar in *airside*, dopo che la gara di assegnazione è andata deserta;
- la necessità, quale alternativa alla chiusura degli spazi, di revisionare al ribasso i canoni di sub concessione legati al *travel retail*;
- la creazione di una struttura interna dedicata alla pubblicità che ha consentito una rilevante crescita dei ricavi

Relativamente ai micro-fenomeni 2013, di seguito:

- ✓ l'apertura, in area arrivi, di due nuovi spazi commerciali dedicati all'abbigliamento i bimbi e a quello sportivo,
- ✓ la progressiva riduzione degli spazi sub concessi a Meridiana Fly e Meridiana Maintenance, connessa alla ristrutturazione aziendale in corso;
- ✓ l'assegnazione ad un concessionario locale (Ambrosio), già presente sullo scalo con alcuni punti vendita, dei due spazi – *airside* e *landside* - del *multistore travel retail*;

- ✓ la riduzione degli spazi di vendita della librerie Feltrinelli e l'ampliamento degli spazi dedicati a Yamamay;
- ✓ l'apertura dello spazio di abbigliamento sportivo Jaked, sempre del gruppo Yamamay;
- ✓ l'inaugurazione di uno studio dentistico e di servizi odontoiatrici per passeggeri e operatori.

La società ha continuato a sviluppare, nel corso del 2013, 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 politiche di incentivazione sulle tariffe del parcheggio. Il calendario Art-Port 2013 ha ospitato 16 artisti che si sono distribuiti sui diversi spazi espositivi al piano terra ed al mezzanino con l'obiettivo di sostenere i flussi commerciali verso l'aeroporto.

Sono state inoltre organizzate attività musicali e culturali che potessero rappresentare momenti di richiamo ed aggregazione sociale, oltre ad una serie di eventi studiati ad *hoc* come la collaborazione con Epson per la mostra Grounding Pass – un ritratto sociale dell'Aeroporto - che ha coinvolto il fotografo Gianmario Cutroneo ed ha ravvivato l'immagine dell'aeroporto con l'esposizione di oltre 600 fotografie di operatori, passeggeri e accompagnatori.

Inoltre, in collaborazione con l'Università di Sassari, col Polo Universitario di Olbia ed SPS, è stata organizzata la prima edizione del Tourism Career Day, due giorni di eventi ed incontri dedicati a far incontrare la domanda e l'offerta di professionalità turistiche, che sono state impreziosite anche dalla lectio magistralis di uno dei guru della qualità del servizio, il prof. Parasuraman della Business School di Miami.

#### I risultati economici

Nonostante le difficoltà sopra menzionate, il risultato evidenzia una sostanziale tenuta dei valori, registrando un incremento di ricavi di 177.252 Euro, pari al +2,16%.

L'andamento positivo dei settori autonoleggi e pubblicità, oltre al positivo contributo di Cortesa per il canone pagato a Geasar per il nuovo spazio F&B in *airside*, hanno più che compensato il calo dei proventi da terzi sub concessionari.

	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	6.992.168	7.023.167	-30.999	-0,44
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.485.167	2.301.363	183.804	7,99
Pubblicità	1.286.440	1.071.015	215.424	20,11
Altre Attività Commerciali	105.738	112.911	-7.174	-6,35
<b>Ricavi Commerciali non aviation</b>	<b>8.384.345</b>	<b>8.207.093</b>	<b>177.252</b>	<b>2,16</b>

#### ➤ Cortesa S.r.l.

Ferme restando le considerazioni espresse per le attività commerciali non aviation e pur all'interno di uno scenario di crisi, la società Cortesa ha ottenuto, nel corso del 2013, apprezzabili risultati economici.

Il fatturato complessivo si è incrementato di 1,4 milioni di Euro, raggiungendo i 9,8 milioni di Euro.

La strategia di sviluppare le attività in *airside* – segnatamente lo sviluppo delle superfici del Karasardegna e dello snack bar – ha dato risultati molto importanti.

Il negozio di prodotti tipici Karasardegna, in *landside* continua a soffrire delle limitazioni legate alla normativa sull'imbarco dei liquidi e del calo vertiginoso dell'artigianato. Al contrario, in *airside*, a fronte di un incremento di spazi commerciali per circa 70 mq., sono stati prodotti ricavi aggiuntivi per oltre 300.000 Euro.

In aggiunta lo snack-bar *airside*, a seguito del subentro di Cortesa nella gestione, ha incrementato i ricavi del precedente sub concessionario per una percentuale superiore al 30%, attestandosi su un fatturato di circa 1,3 milioni di Euro.

Al fine di fronteggiare l'incremento della stagionalità e i picchi di traffico sono state attuate sinergie tra i vari punti vendita. A tal fine, grazie al coinvolgimento delle risorse impiegate, si è riuscita ad attuare la maggiore flessibilità possibile, al fine di ottimizzare le aperture dei locali in concomitanza della partenza dei voli. Entrambi i punti vendita hanno performato su valori ben superiori ai tassi di incremento del traffico, evidenziando un potenziale ancora inespresso in area *airside*.

	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	343.386	459.945	-116.559	-25,34
Ricavi per servizi Parcheggio automatico/custodito	1.332.412	1.399.744	-67.333	-4,81
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	2.492.912	2.188.545	304.367	13,91
Ricavi area Food & Beverage	4.443.127	3.101.893	1.341.234	43,24
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comn	1.004.487	1.038.070	-33.583	-3,24
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>9.616.324</b>	<b>8.188.198</b>	<b>1.428.126</b>	<b>17,44</b>
<b>Altri Ricavi Non Aviation</b>	<b>245.637</b>	<b>246.709</b>	<b>-1.072</b>	<b>-0,43</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>9.861.960</b>	<b>8.434.906</b>	<b>1.427.054</b>	<b>16,92</b>

In controtendenza rispetto alla crescita dei ricavi prodotti dai punti all'interno del terminal passeggeri, le performance del Parcheggio. Nel corso del 2013, l'attività ha subito un calo di ricavi pari a circa 180.000 Euro, pari alla somma fra quanto andato perduto in termini di proventi direttamente correlati alla sosta, e ricavi generati da attività di sponsorizzazione all'interno di tali aree. Per quanto attiene i ricavi di gestione caratteristica, un incremento di passeggeri totali, correlato al solo sviluppo dei flussi internazionali, ha prodotto una diminuzione nel numero di passeggeri che hanno transitato presso l'area di parcheggio. I flussi nazionali, infatti, sono quelli che conservano una maggiore propensione all'utilizzo del servizio, e la loro diminuzione rispetto ai volumi 2012 ha comportato una importante riduzione di ricavi.

In aggiunta, nel periodo Settembre-Ottobre 2012 l'area del parcheggio aveva ospitato l'evento di presentazione della nuova Golf 7. del *partner* Volkswagen. Tale fenomeno, non ricorrente su base annuale, ha negativamente inciso nel confronto con l'anno precedente. Infatti, al contrario tutte le altre attività di sponsorizzazione legate alla presenza dei prodotti all'interno dei punti vendita di prodotti tipici in aeroporto ed on line, oltre che nei punti di ristoro, hanno evidenziato un trend in crescita rispetto all'anno precedente in gran parte correlato all'incremento di volumi, come su evidenziato.

Il calo del fatturato per attività *in-flight catering* invece, seppur in incremento per quanto attiene il traffico di aviazione generale, risulta nel complesso in diminuzione rispetto ai volumi 2012 per via della scelta gestionale di affidare completamente il servizio di aviazione commerciale ad una società terza, già fornitrice del servizio alla società MeridianaFly.

L'incremento di costi è strettamente correlato agli incrementi di attività del negozio Kara Sardegna e del nuovo bar in *airside*. La gestione ha infatti comportato sia un incremento dei prodotti destinati alla rivendita, che delle risorse necessarie all'apertura del nuovo bar. L'incremento delle prestazioni di servizi è invece 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 e l'incremento per l'anno 2013 legato alla nuova attività bar *airside* è pari a circa 275.000 Euro.

Come conseguenza dei suddetti fenomeni, il Risultato operativo di Cortesa registra un forte incremento, come evidenziato dalla tabella sottostante.

<b>ANALISI CONTO ECONOMICO</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Δ assoluto</b>	<b>Δ %</b>
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.616.324	8.188.198	1.428.126	17,44
- Altri ricavi e proventi	210.260	235.985	-25.725	-10,90
- Sopravvenienze attive non straordinarie	35.376	10.723	24.653	229,90
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>9.861.960</b>	<b>8.434.906</b>	<b>1.427.054</b>	<b>16,92</b>
- Personale	-2.625.606	-2.275.281	-350.325	-15,40
- Materiali di consumo e merci	-3.202.072	-2.661.008	-541.063	-20,33
- Prestazioni, servizi e varie	-2.859.834	-2.651.140	-208.695	-7,87
- Saldo proventi e oneri diversi	-117.599	-86.835	-30.764	-35,43
- Sopravvenienze passive non straordinarie	-3.203	-10.763	7.560	70,24
<b>Costi Operativi</b>	<b>-8.808.313</b>	<b>-7.685.027</b>	<b>-1.123.286</b>	<b>-14,62</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>1.053.647</b>	<b>749.879</b>	<b>303.768</b>	<b>40,51</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-183.842	-166.630	-17.212	-10,33
<b>Risultato Operativo</b>	<b>869.805</b>	<b>583.249</b>	<b>286.556</b>	<b>49,13</b>
Proventi - Oneri finanziari	-70.320	-61.796	-8.524	-13,79
<b>UTILE LORDO</b>	<b>799.485</b>	<b>521.453</b>	<b>278.032</b>	<b>53,32</b>
Proventi - Oneri straordinari	-8.935	85.279	-94.214	-110
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>790.550</b>	<b>606.732</b>	<b>183.818</b>	<b>30,30</b>
Imposte correnti	-256.275	-204.042	-52.233	-25,60
Imposte anticipate e differite	23.711	-5.638	29.349	520,59
<b>UTILE NETTO</b>	<b>557.986</b>	<b>397.053</b>	<b>160.933</b>	<b>40,53</b>

	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Δ assoluto</b>	<b>Δ %</b>
FTE's	62,7	55,9	6,76	12,09
Passeggeri Aviazione Commerciale	1.950.615	1.861.075	89.540	4,81
Ricavi di vendita / Risorse impiegate	153.471	146.479	6.992	4,77
Ricavi di vendita / Passeggeri	4,93	4,40	0,53	12,05

Nel corso del 2013 gli investimenti effettuati dalla società sono pari a Euro 287.262 e sono riferibili principalmente a:

- ✓ Ampliamento punto vendita Kara Sardegna in airside
- ✓ Revisione layout, arredi ed attrezzature commerciali del nuovo bar in airside
- ✓ Nuova grigliera nel chiosco esterno all'aerostazione passeggeri

## **Eccelsa Aviation S.r.l.**

### ➤ Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Nell'esercizio del 2013, il traffico di Aviazione Generale è stato ancora condizionato dal perdurare di una situazione di grande incertezza economica e politica nel nostro Paese. Come conseguenza, il traffico in termini di movimenti dei velivoli immatricolati in Italia, in pochi anni è passato da circa il 50% del totale a poco oltre il 20%. Nel contesto generale, è evidente soprattutto la minore affluenza di cittadini Italiani durante la bassa stagione, periodo in cui, il cliente nazionale in passato visitava spesso il nostro scalo per diverse ragioni.

Questo effetto è stato fortunatamente contrastato dalla sempre maggiore affluenza dal mercato straniero, principalmente originante dalla Russia, dal Medio Oriente e dal resto dell'Europa con aeromobili di stazza superiore rispetto a quelli nazionali. La gestione di questa tipologia di traffico ha permesso di raggiungere numeri superiori all'anno precedente con un incremento del tonnellaggio di oltre il 3%. Tale fattore ha fortemente contribuito al raggiungimento di risultati positivi dal punto di vista economico per effetto del maggior tonnellaggio medio e della correlata richiesta di servizi extra-handling, che nei velivoli di alto cabotaggio è superiore in termini di numeri di richieste e di valore economico.

Rispetto al 2012, dati di traffico pagante mostrano una crescita delle tonnellate del +3%, i passeggeri rimangono allineati (-0,4%) e i movimenti presentano una flessione del -4,1%.

<b>Traffico Aviazione Generale</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Δ 13-12</b>
Aviazione Generale ( <i>Voli paganti</i> )	21.173	21.261	-0,4%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	423	155	172,9%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>21.596</b>	<b>21.416</b>	<b>0,8%</b>
Aviazione Generale ( <i>Voli paganti</i> )	9.366	9.765	-4,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	344	590	-41,7%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>9.710</b>	<b>10.355</b>	<b>-6,2%</b>
Aviazione Generale ( <i>Voli paganti</i> )	160.677	155.980	3,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	4.518	2.382	89,7%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>165.195</b>	<b>158.362</b>	<b>4,3%</b>

Per effetto della crescita del tonnellaggio totale e medio, che sono i principali drivers per i ricavi, il risultato i ricavi aviation 2013 si incrementano di un +4,79% rispetto al 2012. La crescita è stata principalmente determinata dalle maggiori vendite di servizi supplementari di extra handling in area piazzale (equipaggiamenti di rampa tipo scale, G.P.U., A.S.U. ....etc., pulizie aa/mm,) con + 115.000 Euro circa, servizi catering (+44.000 Euro circa), maggiori ricavi aviation e tasse aeroportuali (+ 55.000 Euro) generati direttamente dall'aumento del tonnellaggio totale.

Per quanto attiene l'area non aviation, si segnala una riduzione dei ricavi da correlarsi alla riduzione di spazi pubblicitari in sub concessione che ha dato luogo ad un calo di ricavi da sponsorizzazione di circa 70.000 Euro. La riduzione di alcuni contratti è collegata alla crisi economico finanziaria che in alcuni casi ha indotto alcuni partners a ridurre gli investimenti in pubblicità. Il fenomeno è stato in parte limitato da un incremento di Royalties, correlate al rifornimento carburante e giustificate dalla presenza sullo scalo di aeromobili di maggiore cabotaggio.

Infine la voce Altri ricavi e proventi include i maggiori ricavi derivanti dalla locazione di mezzi di rampa durante il periodo di minore utilizzo, prevalentemente in bassa stagione.

Incide inoltre positivamente sul volume dei ricavi il volume delle sopravvenienze attive da correlarsi ad una sovrastima nella valutazione di alcuni costi commerciali nel corso del 2012.

	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.046.746	1.991.021	55.725	2,80
Ricavi extra-handling	1.130.625	1.014.993	115.632	11,39
Ricavi in-flight catering	1.281.816	1.237.184	44.633	3,61
Diritti e Tasse	492.861	482.413	10.448	2,17
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>4.952.050</b>	<b>4.725.611</b>	<b>226.438</b>	<b>4,79</b>
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>750.517</b>	<b>800.266</b>	<b>-49.749</b>	<b>-6,22</b>
<i>di cui Ricavi per sponsorizzazioni</i>	<i>538.029</i>	<i>609.573</i>	<i>-71.544</i>	<i>-11,74</i>
<i>di cui Royalties</i>	<i>212.488</i>	<i>190.694</i>	<i>21.795</i>	<i>11,43</i>
Altri ricavi e proventi	252.608	179.118	73.491	41,03
Sopravvenienze attive non straordinarie	130.138	6.431	123.707	1.923,57
<b>Ricavi Non Aviation</b>	<b>1.133.264</b>	<b>985.815</b>	<b>147.449</b>	<b>14,96</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>6.085.313</b>	<b>5.711.426</b>	<b>373.887</b>	<b>6,55</b>

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.702.567	5.525.878	176.689	3,20
- Altri ricavi e proventi	252.608	179.118	73.491	41,03
- Sopravvenienze attive non straordinarie	130.138	6.431	123.707	1.924
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>6.085.313</b>	<b>5.711.426</b>	<b>373.887</b>	<b>6,55</b>
- Personale	-1.003.135	-942.963	-60.172	-6,38
- Materiali di consumo e merci	-30.325	-22.123	-8.202	-37,07
- Prestazioni, servizi e varie	-3.468.522	-3.379.645	-88.877	-2,63
- Sopravvenienze passive non straordinarie	-2.343	-13.375	11.032	82,48
<b>Costi Operativi</b>	<b>-4.504.325</b>	<b>-4.358.106</b>	<b>-146.219</b>	<b>-3,36</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>1.580.989</b>	<b>1.353.320</b>	<b>227.668</b>	<b>16,82</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-266.072	-185.183	-80.889	-43,68
<b>Risultato Operativo</b>	<b>1.314.917</b>	<b>1.168.138</b>	<b>146.779</b>	<b>12,57</b>
Proventi - Oneri finanziari	-27.087	-31.378	4.291	13,67
<b>UTILE LORDO</b>	<b>1.287.829</b>	<b>1.136.760</b>	<b>151.070</b>	<b>13,29</b>
Proventi - Oneri straordinari	8.938	-437	9.375	2.148
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>1.296.767</b>	<b>1.136.323</b>	<b>160.444</b>	<b>14,12</b>
Imposte correnti	-430.564	-420.604	-9.960	-2,37
Imposte anticipate e differite	28.431	2.335	26.096	1.117,76
<b>UTILE NETTO</b>	<b>894.634</b>	<b>718.054</b>	<b>176.581</b>	<b>24,59</b>

Nell'area dei costi, le voci di costo in incremento sono sostanzialmente collegate a prodotti destinati alla rivendita o alla acquisizione da terzi di prestazioni necessarie per i servizi aggiuntivi aviation e pertanto interamente coperti da tale tipologia di ricavi.

Per quanto attiene i costi del personale l'incremento, pur a parità di risorse impiegate, è da correlarsi ad un costo unitario cresciuto in linea con la contrattazione collettiva, oltre che ai costi necessari per il necessario rinnovo delle divise del personale operativo, sostituite nel corso del 2013, al fine di dotare lo staff di una uniforme adeguata rispetto al livello di servizio offerto.

Come anticipato, si registra una invarianza in termini di *full time equivalent*. Tale risultato è stato possibile, seppur a fronte di una tipologia di aerei serviti di maggiore dimensione, grazie ad una ottimizzazione delle unità necessarie a garantire il servizio di assistenza sottobordo.

Grazie a tale stretto controllo sui costi, i risultati in termini di **Margine Operativo Lordo** sono in forte incremento sull'anno precedente (circa il 17%), circa 230.000 Euro in termini assoluti.

Il **Risultato operativo**, sempre positivo del 12,57%, risulta influenzato dalla necessità di adeguare il fondo svalutazione crediti ai potenziali rischi che incombono su posizioni creditorie in essere, indebolite dalla attuale situazione economico finanziaria.

Le percentuali del Margine Operativo Lordo e del Risultato Operativo sui ricavi, rispettivamente al 26% e 22%, sono comunque entrambe in crescita rispetto al 2012.

Gli **investimenti del 2013** sono stati limitati a poco più di € 7.000 e sono relativi al rinnovo del marchio Eccelsa (€ 3700 circa) e all'acquisto di attrezzatura minuta per i servizi sottobordo.

#### ➤ **Eccelsa Aviation - Business Destinations Award – Bets FBO 2013 Europe**

Anche per l'anno 2013, la pubblicazione Britannica di settore - "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 nella Top 10 dei migliori FBO in Europa, Asia, Russia e Medio Oriente, in un contesto che considera le migliori strutture del settore, per un totale di 376 partecipanti. Il premio è stato assegnato alla società in base a riferimenti che prendono principalmente in considerazione il livello di qualità del servizio offerto, l'affidabilità, la competenza tecnica, le infrastrutture di cui si dispone e la capacità ricettiva.

#### ➤ **Proiezione 2014**

La positiva definizione del nuovo assetto politico nazionale e l'attivazione di tutte le riforme necessarie al recupero dei posti di lavoro sarà determinante per il tanto atteso rilancio economico del Paese. Determinante sarà l'innalzamento del livello di fiducia alla spesa nel proprio paese dei cittadini italiani, che al momento si rivolgono al mercato straniero. Attualmente, infatti, altre aree del Mediterraneo e destinazioni turistiche (Spagna, Grecia, Turchia, Croazia, Francia....), registrano significativi numeri di crescita dei turisti italiani, per la maggiore propensione del cittadino italiano, anche del segmento lusso, a trascorrere le proprie vacanze all'estero.

Oltre al panorama politico nazionale, sarà molto importante capire quanto accadrà a livello regionale. Se infatti la nuova Giunta Regionale riuscirà a tenere alto l'*appeal* di potenziali investitori stranieri, e di conseguenza attiverà le necessarie azioni per attrarre capitali e investimenti esteri, l'economia dell'isola ne trarrà enormi benefici e di conseguenza anche il settore dell'aviazione privata. A questo proposito, la definizione di importanti progetti di crescita ed espansione da parte del Qatar in Costa Smeralda e Olbia,

avranno un ruolo di rilievo, con benefici diretti per l'aeroporto sia dal lancio della nuova struttura Ospedaliera che dalla potenziale espansione della stagionalità in Costa Smeralda.

Allo stato attuale, le previsioni di traffico nel settore dell'aviazione privata per il 2014 evidenziano una crescita, seppur lieve, soprattutto per merito del traffico internazionale generato dalle stesse comunità che hanno sostenuto il trend in crescita degli ultimi anni.

Inoltre, in termini generali, si registra un aumento delle vendite – e di conseguenza un atteso maggiore utilizzo anche sullo scalo di Olbia - dei Jet privati sia in Europa ed Asia, che negli USA.

Rimane invece imprevedibile l'effetto sul sistema turistico del territorio sardo della attuale situazione politica Ucraina. Eventuali inasprimenti politici e bellici, con un diretto coinvolgimento della Russia, danneggerebbero direttamente anche la nostra economia turistica e in particolare il settore dell'aviazione privata, anche in considerazione del contributo importante al sostegno del comparto da parte di entrambe le comunità, registrato negli ultimi anni.

## Risorse Umane

Nell'esercizio 2013 il numero medio di dipendenti (Fte) delle tre società Geasar Spa, Eccelsa Aviation srl e Cortesa srl è il seguente, così ripartito per qualifica e tipologia di contratto:

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

Categorie	al 31/12/2013	al 31/12/2012
CTI	250,5	245,2
Dirigenti	3	3
Quadri	10	9,6
Impiegati	124,0	122
Operai	113,5	110,6
CTD	52,7	52,9
Impiegati	22,5	26,4
Operai	30,1	26,5
<b>TOTALE</b>	<b>303,1</b>	<b>298,1</b>

La variazione incrementale di organico del Gruppo, pari all' 1,7%, è anche nel 2013 collegata all'acquisizione di nuove attività nell'area Food & Beverage in Cortesa.

Nel mese di Febbraio 2013, infatti, la società controllata incaricata alla gestione delle attività *retail e F&B*, ha acquisito, allo scadere dell'appalto del servizio, la gestione del Bar del Molo in airside, dalla società Grip Srl. Tale operazione ha completato la dinamica delle acquisizioni nell'area del F&B in ambito aeroportuale, determinando un importante incremento dell'organico rispetto al 2012, pari al 12% circa.

La Geasar SpA, che gestione delle attività di *commercial aviation*, evidenzia invece, nonostante l'apprezzabile incremento del traffico (+5% circa rispetto al 2012) in particolare nel periodo di massimo picco, un lieve decremento, pari al -1%. Tale decremento è attribuibile a fenomeni di tipo gestionale. Da un lato, infatti, alcuni elementi esogeni hanno prodotto un impatto sull'organico a tempo indeterminato. Nel dettaglio, le decisioni del Giudice di Primo Grado di Tempio di riammettere in servizio, a causa della nullità dei contratti a termine stipulati nel 2003/2004, 8 operai a partire dalla fine di aprile, pari a 2,8 Fte. La società ha tuttavia bilanciato tali inserimenti (effettuati nel periodo di picco delle attività) con la contrazione, nei medesimi periodi, di ingressi di contratti a termine, oltrechè con mancate sostituzioni di aspettative, maternità o uscite anticipate.

In Eccelsa, società di handling di aviazione privata, all'inverso, l'incremento del 2% circa dell'organico è determinato dal progressivo rientro dalla maternità di risorse a tempo indeterminato solo parzialmente sostituite nell'esercizio precedente.

Anche nel 2013, in considerazione della sempre più marcata concentrazione di attività nella stagione estiva, per far fronte al picco di attività nel settore della assistenza agli aeromobili, si è reso necessario richiedere lo sfioramento dalla quota di personale a termine stabilita dall'art.2 D. Lgs. 368/01 alla Direzione Provinciale 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 Geasar

Categorie	al 31/12/2013	al 31/12/2012
CTI	193,1	190,4
Dirigenti	3,0	3,0
Quadri	9,0	8,6
Impiegati	100,6	99,4
Operai	80,5	79,4
CTD	26,9	31,6
Impiegati	18,7	21,8
Operai	8,2	9,8
<b>TOTALE</b>	<b>219,9</b>	<b>222,0</b>

**CORTESA SRL**

Organico equivalente medio annuo Cortesa

Categorie	al 31/12/2013	al 31/12/2012
CTI	41,6	39,8
Dirigenti		
Quadri	1	1
Impiegati	14,7	14,5
Operai	25,9	24,3
CTD	21,1	16,1
Impiegati	1,7	1,9
Operai	19,4	14,2
<b>TOTALE</b>	<b>62,7</b>	<b>55,9</b>

**ECCELSA AVIATION SRL**

Organico equivalente medio annuo Eccelsa

Categorie	al 31/12/2013	al 31/12/2012
CTI	15,8	15,0
Dirigenti		
Quadri		
Impiegati	8,7	8,1
Operai	7,1	6,9
CTD	4,7	5,2
Impiegati	2,1	2,7
Operai	2,6	2,5
<b>TOTALE</b>	<b>20,5</b>	<b>20,2</b>

➤ *Aspetti organizzativi*

Nel corso del 2013 i fatti di maggior rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato come già anticipato la controllata Cortesa, con l'acquisizione dell'ultima attività Food & Beverage non in gestione diretta locata in airside, dalla società Grip Srl.

Con l'acquisizione avvenuta alla fine di Febbraio del nuovo bar KaraCaffè in airside, si è proceduto ad un arricchimento dell'offerta *food* rispetto alla precedente gestione, con l'introduzione della sezione pizzeria.

In Geasar, a partire dal mese di luglio, l'organizzazione della B.U. Commercial Aviation è stata oggetto di un importante progetto di rilevazione e analisi dell'*As is*, finalizzata all'implementazione di un re-engineering del settore Handling volto a migliorare l'efficacia e l'efficienza dei processi con contestuale accrescimento della qualità del servizio offerto, secondo i migliori standard internazionali. Da tale progetto scaturirà una riorganizzazione dell'area che verrà presentata nel primo trimestre del 2014.

➤ *Relazioni industriali*

Nel corso del 2013, si è avviato un serrato confronto con le OOSS in merito all'accordo integrativo sul sistema premiante, che ha portato a rivedere l'intesa esistente con la rivisitazione di alcuni dei parametri relativi ad obiettivi di Qualità. Il raggiungimento dell'accordo ha determinato la revoca dello sciopero unitario proclamato dalle tre sigle sindacali.

In relazione alla società controllata Cortesa il confronto ha riguardato l'acquisizione della unità operativa di in airside. La società, in accordo con le OOSS, ha convenuto di acquisire parte dell'organico della società Grip Srl, già assunto con contratto a tempo indeterminato, con la modalità del contratto a termine e per un periodo non superiore alla conclusione della stagione (ottobre 2013).

A livello nazionale è infine proseguito il confronto per il rinnovo del CCNL Assaeroporti (di riferimento per Geasar e Eccelsa), scaduto il 31/12/2011 e non ancora rinnovato. Per far fronte agli esborsi futuri, a copertura del periodo di vacanza 2013, sono state accantonate somme pari all'1,8% dell'imponibile lordo in Geasar e Eccelsa.

➤ *Attività di formazione e addestramento*

In termini di formazione e addestramento nel corso dell'esercizio sono state erogate circa 7.500 ore di attività specialistica e formativa con oltre 500 partecipanti e una media di 15 ore /individuo. L'attività si è sviluppata lungo le direttrici del:

- miglioramento del livello di servizio e attenzione al Cliente attraverso percorsi di formazione sulla Customer Care e la Qualità dei servizi;

- miglioramento di competenze specifiche (corsi di lingua inglese, corsi tributari e fiscali etc)

In particolare per la realizzazione di tale piano formativo sono stati reperiti specifici finanziamenti per il recupero dei costi sostenuti.

➤ *Contenzioso*

Con l'entrata in vigore del Collegato Lavoro L.4 novembre 2010 n.183 e successiva Legge di conversione del Decreto Milleproroghe, legge n.10 del 26 febbraio 2011, si è aperto in Geasar e in Eccelsa il contenzioso del lavoro per il riconoscimento della nullità dei contratti a termine ( 21 ricorrenti in Geasar e 1 in Eccelsa).

Nel corso del 2013 sono pervenute le prime decisioni, relative ad 8 ricorrenti a tempo determinato, per le quali è stata disposta con sentenza la nullità dei contratti a termine e la immediata riammissione in servizio dei ricorrenti ( sentenze dell'11 aprile e del 9 maggio 2013).

Avverso tali 8 sentenze di riammissione in servizio, la Geasar ha proposto appello di secondo grado e le udienze sono fissate per le date del 30 aprile e del 21 maggio 2014.

## **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 31.12.2013.

Pertanto, tutte le società di gestione aeroportuale che hanno impugnato i diversi atti dispositivi, sono legittimate 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 31.12.2013, la quota richiesta pari a circa 358.000 Euro nel fondo accantonamento rischi da contenzioso.

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

La **Delibera CIPE 38/2007**, in materia di Regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali, aveva individuato nel Contratto di Programma lo strumento giuridico atto alla definizione del sistema tariffario applicabile dagli aeroporti italiani. Nonostante ciò, solo alcune società di gestione hanno potuto vedere in questi anni completata l'istruttoria e l'adeguamento delle proprie tariffe.

Nel Marzo del 2012, tuttavia, è stato convertito in Legge il Decreto Legge 24 Gennaio 2012 n.1 che ha recepito la Direttiva comunitaria 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali. La nuova normativa ha stabilito la **introduzione di un Authority quale autorità indipendente di regolazione dei trasporti** e la definizione da parte della stessa di schemi tariffari per la definizione di una dinamica tariffaria basata su differenti fasce di traffico. La stessa legge ha previsto che, nelle more dell'istituzione dell'autorità indipendente di regolazione dei trasporti, le funzioni dell'Autorità di vigilanza sono svolte dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Pertanto, nel mese di Febbraio 2013, la società ha fatto istanza di avvio di una consultazione locale con il comitato utenti sulla base del lavoro già svolto da Enac. L'Ente ha però comunicato che la approvazione di una dinamica che prescindesse dalla applicazione dei nuovi schemi tariffari, non avrebbe potuto essere approvata e pertanto applicata.

Nel Giugno del 2013 è stato emanato il suddetto atto di indirizzo che ha attribuito ad ENAC le funzioni riconosciute dalla Legge 24 Gennaio 2012 n.1 all'Authority, in attesa della operatività della stessa, e ha incaricato l'ENAC di predisporre gli schemi tariffari calibrati sulla base del traffico annuo e verificare la corretta applicazione degli stessi da parte dei gestori aeroportuali.

Il 18 Luglio 2013 - in attuazione dell'Atto di Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 220 del 7.06.2013 - l'Ente ha predisposto e reso pubblici i Modelli di regolazione tariffaria, aprendo la procedura di consultazione con tutte le parti interessate, prevista per legge.

Nel Dicembre 2013, a seguito del parziale accoglimento delle osservazioni e proposte formulate dagli operatori di settore, Enac ha inviato gli schemi ai Ministeri competenti per la necessaria approvazione. Al termine dei 90 giorni, gli stessi sarebbero dovuti risultare gli schemi di riferimento in vigore e dare il via all'accoglimento e valutazione delle istanze degli aeroporti, fra le quali quella di Olbia.

Ciò nonostante, in data 15 Gennaio 2014 la nuova Autorità di regolazione dei Trasporti ha dichiarato la piena operatività e sono cessate le funzioni di Enac, quale Autorità *pro tempore*. A partire da tale data, la nuova Autorità è diventato il riferimento per la revisione tariffaria dello scalo, e la società sta predisponendo una dettagliata informativa di tutte le azioni sinora avviate con Enac a tale scopo da inviare alla stessa.

Tuttavia, le notizie di un avvio formale, ma non pienamente operativo della stessa Autorità, non rendono tale processo attuabile in tempi brevi e la società sarà costretta ad operare anche per l'anno 2014 con un sistema tariffario non adeguato ai propri costi operativi.

Si segnala però, quale parziale accoglimento di tutte le istanze di adeguamento tariffario sinora prodotte, la pubblicazione dei Decreti interministeriali n.428-429 del 28 Novembre 2013 di adeguamento dei corrispettivi per il servizio di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano.

A seguito, infatti, di una istruttoria sulla verifica dei costi per i suddetti servizi, conclusasi con esito positivo nell'anno 2007, a distanza di 6 anni, e precisamente a partire dal 19 Gennaio 2014, la società ha potuto adeguare i propri corrispettivi. La tariffa complessiva per sicurezza passeggero e bagaglio da stiva è stata incrementata da Euro 3,5 a Euro 4,5 per passeggero in partenza, con un beneficio economico sull'anno 2014.

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

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

La Commissione Europea, con decisione del 23 Gennaio 2013, ha avviato di 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 (norma regionale di riferimento in materia di contributi marketing) relative al periodo 2010-2013. Tale procedimento è indirizzato a verificare se le compensazioni erogate 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 dell'avvio del suddetto procedimento d'indagine formale I tre aeroporti sardi e la Regione Sardegna, con il supporto dei propri consulenti legali esperti del settore, hanno fornito chiarimenti adeguati alle richieste della Commissione Europea. Tale procedimento d'indagine si concluderà con la decisione della Commissione Europea solo al termine dell'esame, da parte di quest'ultima, delle osservazioni formulate dagli Enti competenti.

Nonostante, a seguito dell'avvio del suddetto procedimento formale d'indagine da parte della Commissione Europea, la Regione Sardegna avesse inizialmente sospeso l'erogazione delle risorse economiche ex L.10/2010 relative al 2012, nel corso del 2013 la stessa ha interamente erogato alla società tali risorse.

Nel mese di Febbraio 2014, è stata ufficialmente consegnata all'Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna, la rendicontazione dell'attività svolta nel 2013, oggetto di contributi ai sensi della ex L.R. n° 10, la cui erogazione è prevista nel corso del 2014.

Sulla base di quanto sopra esposto ed in considerazione di una procedura della Commissione complessa ed ancora allo stato iniziale, gli Amministratori della Geasar, supportati da pareri scritti dei suddetti legali, ritengono ad oggi solo meramente possibile il rischio di una eventuale restituzione dei contributi per il sostegno al trasporto aereo relativi al periodo 2010-2013.

Con il 2013, si esaurisce l'applicabilità della suddetta legge ed al momento non vi è una norma regionale di riferimento che disciplini la materia dei contributi marketing. Nelle more delle nuove indicazioni normative regionali in tema di contributi pubblici, dal 2014 i contratti di co-marketing con i vettori sono stati sospesi, senza impatti significativi sulla programmazione IATA summer 2014 pianificata dai vettori.

➤ **Commissione Europea: nuove linee guida sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle linee aeree**

Sempre, nel mese di Febbraio 2014, la Commissione europea ha adottato le nuove linee guida sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle linee aeree. Tali linee guida sono volte a garantire migliori collegamenti tra le regioni europee e a favorire la mobilità dei cittadini riducendo al minimo le distorsioni della concorrenza nel mercato unico. Esse fanno parte della strategia della Commissione Europea sull'ammodernamento degli aiuti di stato (State Aid Modernisation - SAM) la quale mira a **favorire la crescita nel mercato unico** promuovendo misure di aiuto più efficaci e concentrando l'analisi della Commissione sui casi di maggiore impatto sulla concorrenza.

Le Linee Guida si sviluppano su 3 principali direttrici:

- **Aiuti per investimenti in infrastrutture aeroportuali:** saranno consentiti se vi è una reale necessità di trasporto e il sostegno pubblico è necessario al fine di garantire l'accessibilità ad una regione. Le nuove linee guida definiscono le intensità massime di aiuto ammissibili a seconda delle dimensioni dell' aeroporto, in modo da garantire il giusto mix tra investimenti pubblici e privati. Le possibilità di concessione degli aiuti sarà maggiore per gli aeroporti più piccoli rispetto a quelli più grandi;
- **Aiuti agli Aeroporti:** al fine di concedere tempo per regolare il proprio modello di business, a determinate condizioni, sarà consentito l'aiuto al funzionamento degli aeroporti regionali (con meno di 3 milioni di passeggeri l'anno) per un periodo transitorio di dieci anni. Per ricevere aiuti al funzionamento, gli aeroporti hanno bisogno di elaborare un *business plan* che preveda la piena copertura dei costi operativi alla fine del periodo transitorio. Gli aeroporti con meno di 700.000 passeggeri l'anno - necessari a collegare zone isolate e che svolgono un servizio economico d'interesse generale - saranno i più avvantaggiati dalle nuove regole: questi potranno beneficiare di un regime speciale che prevede un margine di aiuti più alto sia per la costruzione delle infrastrutture sia per coprire i costi operativi. Saranno esentati dal periodo di transizione di 10 anni, e la loro situazione sarà rivalutata dopo 5 anni;
- **Aiuti alle Compagnie:** gli aiuti di avviamento alle compagnie aeree per lanciare una nuova rotta saranno consentiti, negli aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri all'anno, purché rimangano limitati nel tempo: fino a 36 mesi e previa presentazione di uno studio economico che ne dimostri il ritorno economico dopo 3 anni. L'aiuto per rotte tra Aeroporti con traffico superiore ai 3 milioni di pax all'anno può essere preso in considerazione solo in casi eccezionali (regione remota, un'isola, un'area scarsamente popolata). L'aiuto può coprire il 50% dei costi di avviamento di una nuova rotta o di un nuovo orario che prevede servizi più frequenti per un periodo massimo di 36 mesi.

L'adozione formale e la pubblicazione delle nuove linee guida nella Gazzetta ufficiale in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea è avvenuta in data 04 Aprile 2014.

➤ **Normativa Italiana: Decreto Legislativo 145, 23 Dicembre 2013**

Il 21 Febbraio 2014 è stato convertito in legge il Decreto Legislativo 145 del 23 Dicembre 2013 contenente una serie di misure relative al trasporto aereo. In particolare,

- a) l'articolo 13, comma 14, stabilisce che: *«I gestori di aeroporti che erogano contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario che siano trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei*

*vettori potenzialmente interessati, secondo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto»;*

- b) *l'art. 13, comma 15, dispone quanto segue: «I gestori aeroportuali comunicano all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile l'esito delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività».*

Il Decreto legislativo n° 145, denominato Decreto Destinazione Italia, non è stato accolto favorevolmente dall'associazione degli Aeroporti Italiani, Assaeroporti, che ha elaborato e presentato le proprie osservazioni all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ed alla Commissione Europea allo scopo di denunciare gli effetti distortivi che il decreto potrebbe produrre sul mercato italiano, limitando notevolmente la libertà di iniziativa economica dei gestori aeroportuali.

## Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

### Analisi dei risultati reddituali

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26.963.019	26.708.608	254.412	0,95
- Altri ricavi e proventi	4.838.682	4.118.402	720.280	17,49
- Sopravvenienze attive non straordinarie	235.051	191.157	43.894	22,96
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>32.036.753</b>	<b>31.018.167</b>	<b>1.018.586</b>	<b>3,28</b>
- Personale	-11.408.252	-11.169.831	-238.422	-2,13
- Materiali di consumo e merci	-462.911	-520.420	57.509	11,05
- Prestazioni, servizi e varie	-13.589.267	-12.777.538	-811.729	-6,35
- Saldo proventi e oneri diversi	-608.743	-535.576	-73.167	-13,66
- Sopravvenienze passive non straordinarie	-25.936	-120.502	94.566	78,48
<b>Costi Operativi</b>	<b>-26.095.110</b>	<b>-25.123.867</b>	<b>-971.243</b>	<b>-3,87</b>
<b>Margine Operativo Lordo (MOL)</b>	<b>5.941.643</b>	<b>5.894.301</b>	<b>47.342</b>	<b>0,80</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-1.552.258	-1.905.348	353.091	18,53
Accantonamenti per rischi e oneri	-378.371	-325.386	-52.985	-16,28
<b>Risultato Operativo</b>	<b>4.011.015</b>	<b>3.663.567</b>	<b>347.448</b>	<b>9,5</b>
Proventi - Oneri finanziari	-39.598	-286.078	246.480	86,16
<b>UTILE LORDO</b>	<b>3.971.417</b>	<b>3.377.489</b>	<b>593.928</b>	<b>17,6</b>
Proventi - Oneri straordinari	141.089	686.362	-545.272	-79,44
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>4.112.506</b>	<b>4.063.850</b>	<b>48.656</b>	<b>1,20</b>
Imposte correnti	-1.345.004	-1.680.475	335.471	19,96
Imposte anticipate e differite	38.686	33.038	5.648	17,09
<b>UTILE NETTO</b>	<b>2.806.188</b>	<b>2.416.414</b>	<b>389.775</b>	<b>16,13</b>

Nell'esercizio 2013 il valore della produzione ammonta complessivamente a 32.036.753 Euro con un incremento rispetto al 2012 di 1.018.586 Euro.

	2013	2012	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.342.734	9.743.121	-400.386	-4,11
Diritti e tasse aeroportuali	5.779.165	5.509.588	269.577	4,89
Diritti servizi controllo di sicurezza	3.456.775	3.248.806	207.969	6,40
<b>Totale Ricavi Aviation</b>	<b>18.578.674</b>	<b>18.501.514</b>	<b>77.160</b>	<b>0,42</b>
Subconcessioni	6.992.168	7.023.167	-30.999	-0,44
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.485.167	2.301.363	183.804	7,99
Pubblicità	1.286.440	1.071.015	215.424	20,11
Altre Attività Commerciali	105.738	112.911	-7.174	-6,35
<b>Ricavi Commerciali non aviation</b>	<b>8.384.345</b>	<b>8.207.093</b>	<b>177.252</b>	<b>2,16</b>
Altri ricavi	4.838.682	4.118.402	720.280	17,49
di cui contributo RAS al supporto dello sviluppo del traffico	3.795.935	3.029.162	766.772	25,31
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	42.417	65.552	-23.135	-35,29
<b>Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi</b>	<b>13.223.028</b>	<b>11.325.496</b>	<b>1.897.532</b>	<b>16,75</b>
Sopravvenienze attive non straordinarie	235.051	191.157	43.894	22,96
<b>Totale Ricavi</b>	<b>32.036.753</b>	<b>31.018.167</b>	<b>1.018.586</b>	<b>3,28</b>

Come già argomentato nella sezione dedicata, i ricavi **aviation** crescono rispetto al 2012 di 77.160 Euro (0,42%). I risultati delle singole voci evidenziano un trend in linea con i *drivers* di traffico, ad esclusione dell'Handling ed Extra Handling che subiscono un calo rispetto all'anno precedente, per effetto di minori movimenti e di una riduzione dei servizi extra richiesti.

Nel dettaglio, i ricavi correlati a tali servizi decrescono di -400.386 Euro (-4,11%). Al contrario, gli introiti per Diritti e Tasse aeroportuali e controlli di sicurezza, perlopiù correlati alla crescita passeggeri, evidenziano un incremento allineato al trend del traffico pagante (rispettivamente +4,89%, +6,40%).

Il totale dei ricavi **non aviation/altri ricavi**, invece, cresce di 897.532 Euro (+7,28%).

In particolare, i ricavi **commerciali non aviation** crescono complessivamente di 177.252 Euro (+2,16%). La variazione positiva è principalmente legata a maggiori ricavi per royalties dagli operatori rent a car e ai nuovi contratti per spazi pubblicitari. I minori ricavi da sub concessione di terzi operatori, sono stati invece quasi interamente colmati dai canoni di sub concessione da parte della controllata Cortesa, da correlarsi alla gestione diretta a partire da febbraio 2013 del nuovo bar in airside. La forte crisi economica ha infatti condotto alla rivisitazione di alcuni canoni, al fine di evitare la chiusura di alcuni importanti e storici punti vendita ed, in alcuni casi, alla rinuncia contrattuale da parte di alcuni sub concessionari.

Gli **Altri Ricavi** crescono di 720.280 Euro. Tale variazione è da correlarsi al maggior contributo della Regione Sardegna per la destagionalizzazione del traffico (3.795.935 Euro verso 3.029.162 Euro nel 2012), in base ai programmi strategico - operativi stabiliti dalla società. Tale incremento ha compensato la riduzione della voce altri contributi (-23.135 Euro) legata ad un minor credito d'imposta rispetto al 2012.

Le **Sopravvenienze Attive non straordinarie** si incrementano di 44.000 Euro circa, principalmente per effetto di una stimata politica retributiva, a chiusura di Bilancio 2012, superiore rispetto a quanto effettivamente erogato nel pieno rispetto degli accordi sindacali in essere.

Il **Margine Operativo Lordo** è pari a 5.941.643 Euro e cresce di 47.342 Euro circa rispetto al 2012.

**Sul fronte dei costi**, gli incrementi che maggiormente hanno avuto impatto sul risultato dell'esercizio sono:

- costo del personale (+238.000 Euro circa): legato principalmente alla quota annuale accantonata a copertura del futuro rinnovo del contratto collettivo nazionale, in corso di definizione, ma scaduto a Dicembre 2011;
- costi di manutenzione dei mezzi di rampa e dei nastri per lo smistamento e la riconsegna bagagli (+40.000 Euro circa) ed il noleggio di 2 nastri semoventi per il carico e lo scarico dei bagagli (+20.000 Euro circa). In entrambi i casi i costi sono stati necessari per evitare disagi operativi durante il picco estivo;
- costi per il servizio Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM) (+25.000 Euro circa), per i servizi aggiuntivi BHS (40.000 Euro circa) e per i servizi di sicurezza (+17.000 Euro circa), sui quali si registra un risparmio in termini di ore ma un incremento tariffario contrattualmente programmato. Tutti tali costi sono correlati ad un incremento di traffico che ha reso necessario un rafforzamento in termini di presidi;
- canone di concessione aeroportuale (+22.000 Euro circa) dovuto all'incremento di passeggeri;
- tasse di registrazione dei contratti di sub concessione di spazi pubblicitari (+25.000 Euro circa), da correlarsi alle ottime performance registrate del settore pubblicità durante quest'ultimo esercizio.

- costi manutentivi e di sostituzione di alcune unità hardware resisi necessari a seguito dei black-out energetici che hanno investito in diversi weekend estivi lo scalo, causando malfunzionamenti e danni alle strutture.

Il monte costi è inoltre condizionato dai seguenti oneri, i quali hanno tuttavia trovato intera copertura tra i ricavi di prestazione dei relativi servizi ovvero tramite contratti di sponsorizzazione. Di seguito:

- il costo per la fornitura dei materiali e del servizio *catering* da società terza (+96.000 Euro circa), che registra nel 2013 il suo primo anno a regime. Il servizio era gestito con risorse interne sino al mese di Giugno 2012;
- i maggiori costi per il noleggio delle auto utilizzate per i servizi sottobordo nonché per il rinnovo del parco mezzi, onere entrambi interamente coperti dai ricavi di sponsorizzazione (+64.000 Euro circa);
- i costi di marketing per il sostegno delle rotte (+740.000 Euro circa verso il 2012), interamente coperti dal contributo assegnato dalla Regione Sardegna ;
- gli oneri di marketing autofinanziati (+90.000), i quali hanno comunque trovato copertura fra i ricavi commerciali attraverso un contratto di sponsorizzazione con un prestigioso *team race*;

Si segnalano, per contro, i **risparmi sui costi** per:

- materiali di consumo (-58.000 Euro circa);
- manutenzione (-185.000 Euro circa) legati a minori interventi sui pontili di imbarco e sulle strutture di volo (pista, vie di rullaggio e raccordi) e degli apparati radiogeni per il controllo dei bagagli da stiva (minor canone annuo);
- consulenze e certificazioni (-180.000 Euro circa). Nel 2012 la società aveva sostenuto i costi per la attività di *due diligence* legata alla partecipazione alla gara per l'acquisizione di una quota del pacchetto azionario della Sogaer, aeroporto di Cagliari. L'acquisizione non è successivamente risultata di interesse per la società.
- sopravvenienze passive non straordinarie (-95.000 Euro circa)

**Il Risultato Operativo, pari a 4.011.015 Euro, cresce di 347.448 Euro rispetto al 2012.** Il risultato recepisce l'effetto positivo derivante dalla combinazione dei seguenti fenomeni:

- ✓ il risparmio dovuto a minori ammortamenti sui cespiti (-110.000 Euro circa);
- ✓ l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (322.000 Euro), necessario per il mantenimento di un fondo adeguato a seguito degli utilizzi del fondo stesso nel corso del 2013 per circa 329.00 Euro e atto alla copertura delle posizioni creditizie contraddistinte da un probabile rischio di inesigibilità;
- ✓ l'accantonamento al fondo nazionale per il servizio antincendio (circa +33.000 Euro) legato all'incremento di traffico;
- ✓ l'effetto sulle perdite su crediti (-565.000 Euro circa), meglio commentato in nota integrativa;

L'Utile lordo, pari a 3.971.416 Euro, recepisce l'impatto del saldo proventi e oneri finanziari che ammonta a circa -39.598 Euro. Il miglioramento rispetto al 2012, pari a circa 246.000 Euro, è principalmente dovuto alla:

- ✓ riduzione degli interessi passivi sui finanziamenti (-140.000 Euro) principalmente relativi alla anticipazione, nel 2012, da parte di SFIRS dell'85% del contributo marketing ex L.10/2010
- ✓ maggiori interessi attivi di mora sul monte crediti in essere al 31.12.2013

**L'Utile ante imposte**, è pari a **4.112.506 Euro**.

Rispetto al 2012, nel confronto incide una minore contribuzione della gestione straordinaria (minori proventi straordinari per circa 540.000 Euro). L'anno precedente, infatti, erano stati contabilizzati i ricavi straordinari relativi all'istanza di rimborso IRES degli anni dal 2007 al 2011.

**L'Utile al netto delle imposte** è pari a 2.806.188 Euro. Rispetto al 2012, la percentuale di imposte e tasse sull'utile lordo, beneficia 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

	2013	2012	Var. assoluta
<b>A Immobilizzazioni</b>			
Immobilizzazioni immateriali	135.789	229.311	-93.522
Immobilizzazioni materiali	20.230.397	20.542.453	-312.056
Immobilizzazioni finanziarie	4.193.060	5.444.592	-1.251.532
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>24.559.245</b>	<b>26.216.356</b>	<b>-1.657.111</b>
<b>B Capitale di esercizio</b>			
Rimanenze di magazzino	56.445	56.923	-478
Crediti commerciali verso Clienti	25.351.450	18.791.030	6.560.420
Altre attività	7.078.748	7.479.677	-400.929
Debiti commerciali verso Clienti	-9.306.106	-9.476.852	170.746
Fondi rischi e oneri	-2.176.383	-1.876.516	-299.867
Altre passività	-8.252.557	-7.095.251	-1.157.306
<b>Totale Capitale di esercizio</b>	<b>12.751.597</b>	<b>7.879.011</b>	<b>4.872.586</b>
<b>C Capitale investito</b>			
<b>(dedotte le passività di esercizio) (A+B)</b>	<b>37.310.842</b>	<b>34.095.367</b>	<b>3.215.475</b>
<b>D Trattamento di fine rapporto</b>	<b>1.253.904</b>	<b>1.260.651</b>	<b>-6.747</b>
<b>E Capitale investito</b>			
<b>(dedotte le passività di esercizio e tfr) (C+D)</b>	<b>36.056.938</b>	<b>32.834.716</b>	<b>3.222.222</b>
<i>coperto da:</i>			
<b>F Capitale proprio</b>	<b>31.785.013</b>	<b>28.978.825</b>	<b>2.806.188</b>
Capitale sociale	7.749.000	7.749.000	0
Riserve e risultati a nuovo	21.229.825	18.813.411	2.416.414
Utile dell'esercizio	2.806.188	2.416.414	389.775
<b>G Indebitamento finanziario a medio/lungo termine</b>	<b>1.135.195</b>	<b>2.451.297</b>	<b>1.316.103</b>
<b>H Indebitamento finanziario netto a Breve Termine</b>			
<b>(Disponibilità monetarie nette)</b>	<b>3.136.730</b>	<b>1.404.594</b>	<b>-1.732.137</b>
Disponibilità e crediti finanziari a breve	3.136.730	1.404.594	-1.732.137
<b>I Indebitamento</b>			
<b>(Posizione finanziaria netta) (G+H)</b>	<b>4.271.925</b>	<b>3.855.891</b>	<b>-416.034</b>
<b>L Totale come in "E" (F+G+H)</b>	<b>36.056.938</b>	<b>32.834.716</b>	<b>3.222.222</b>

Come evidenziato dal prospetto, il **capitale investito**, al netto delle passività di esercizio e del TFR, si è incrementato, rispetto al 2012, di circa 3.222.222 Euro.

Il **Capitale immobilizzato** (24.559.245 Euro) registra un decremento di 1.657.111 Euro per effetto degli investimenti di periodo (+1.090.838 Euro) totalmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio (-1.230.031 Euro), da rettifiche di valore (-266.385 Euro) e dall'utilizzo del finanziamento conseguito a seguito della Convenzione siglata con la Regione Sardegna, per la realizzazione delle opere infrastrutturali del IX lotto funzionale della Strada Statale Sassari - Olbia (-1.251.532 Euro).

Il **Capitale circolante netto** aumenta di circa 4.872.586 Euro rispetto al 31 dicembre 2012 per effetto essenzialmente dei seguenti fattori:

1. il decremento delle "altre attività" di 400.929 Euro è sostanzialmente legato a:

- utilizzazione del credito d'imposta Legge 296/06 con compensazione in F24 del primo acconto Irap 2013 (225 mila euro), dei Diritti Camerali 2013 (2.000 Euro circa), della liquidazione Iva luglio 2013 (157.000 Euro circa) e della liquidazione Iva ottobre 2013 (131.000 Euro circa);
  - adeguamento delle imposte anticipate dell'esercizio per circa 93.000 Euro
2. l'incremento dei "crediti commerciali" per 6.560.420 Euro è sostanzialmente legato alla crescita dello scaduto delle società del Gruppo Meridiana per circa 5.539.000 Euro e clienti terzi per circa 911.000 Euro;
  3. l'incremento delle "altre passività", per 1.157.306 Euro è sostanzialmente correlato a: maggiori debiti per addizionale comunale (1.290.000 Euro) e dei debiti verso dipendenti per effetto della politica retributiva 2013 (235.000 Euro) mitigati dal decremento dei debiti verso azionisti per il pagamento degli utili 2011 (370.000 Euro).

Al 31 dicembre 2013 il credito di Geasar verso la società consociata Meridiana fly è pari a 17.959.496 Euro e, al netto di debiti per 1.084.126 Euro, genera un'esposizione creditizia netta pari a 16.875.370 Euro con un incremento di 5.065.545 (+43%) rispetto al 31 dicembre 2012.

Si segnala che nel febbraio 2013 Geasar e Meridiana fly hanno firmato un piano di rientro che prevede l'impegno di Meridianafly al:

- pagamento totale del debito pregresso (scaduto) di Meridiana fly al 28 febbraio 2013 pari a 11.199.754 Euro maggiorato di interessi nella misura dell'Euribor a 6 mesi maggiorato del 2% di spread come segue:
  - a) 250.000 Euro entro il 28 febbraio 2013;
  - b) 750.000 Euro entro il 30 aprile 2013;
  - c) il pagamento del residuo importo di 10.199.754 Euro come segue:
    - 20%, pari a 2.039.951 Euro, in 25 rate costanti da maggio 2013 a maggio 2015;
    - 80%, pari a 8.159.803 Euro, in 36 rate costanti da gennaio 2016 a dicembre 2018.
- pagamento del fatturato corrente a 60 data fattura.

Alla data del presente progetto di bilancio, il suddetto piano di rientro non è stato puntualmente rispettato dalla consociata Meridiana fly. A fronte di pagamenti complessivi (debito pregresso e fatturato corrente) previsti piano di rientro per l'anno 2013 pari a circa 11.001.000 Euro, i pagamenti effettuati dalla consociata sono stati inferiori per circa 5.207.000 Euro.

Nel corso dei primi tre mesi del 2014 sono stati incassati 84.978.

Conseguentemente, alla data del 31 dicembre 2013 il credito complessivo di Geasar verso Meridiana fly pari a 17.959.496 ed è così composto: 8.301.024 Euro (46% circa) scaduto, 1.090.619 Euro (6% circa) a scadere entro 1 anno e 8.567.793 Euro (48% circa) a scadere tra 1 e 5 anni.

I ritardi nei pagamenti da parte della consociata Meridiana fly, dovuti ad una serie di fattori tra cui principalmente il protrarsi della crisi del settore "aviation" e la ristrutturazione aziendale in corso nella consociata contraddistinta da una significativa tensione finanziaria, hanno comportato un conseguente incremento dell'indebitamento finanziario della Geasar descritto nella Nota Integrativa alla quale si rimanda. Tuttavia, anche sulla base degli impegni assunti dall'Azionista di riferimento del Gruppo Meridiana, si ritiene che ad oggi non sussistano rischi significativi legati alla recuperabilità del credito in questione.

Il **TFR** si decrementa di 6.747 Euro.

Il **Fondo per rischi e oneri** si incrementa di 299.867 Euro per accantonamento prudenziale degli oneri derivanti dalla L. 296 del 27/12/2006 per il sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto (358.752 euro) al netto degli utilizzi del fondo, circa 50.000 euro legati alla pratica ARTCO chiusasi positivamente nel 2013 e per 92.000 euro relativi alla chiusura di alcune cause del personale.

Il **Patrimonio netto** cresce di 2.806.188 Euro. Tale incremento riflette l'utile complessivo di periodo.

L'**indebitamento finanziario** diminuisce di circa 1.316.103 Euro per effetto dell'utilizzo della prima tranche del finanziamento regionale incassato nel 2012 per la realizzazione dello spostamento di un tratto della S.S. 125, appaltato nel corso del 2013, attualmente in corso.

La **posizione finanziaria netta** 2013 (- 4.271.925 Euro) diminuisce di 416.034 Euro rispetto a fine 2012, in quanto, nonostante l'incasso dei contributi Marketing da parte della Regione Sardegna (saldo 2010 e 2011 e intero importo 2012), 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 dell'esercizio 2013 ha generato un assorbimento di liquidità pari a 1.732.136 Euro.

Il flusso di cassa dell'attività operativa registra un risultato pari a -843.114 Euro per effetto della variazione negativa del capitale circolante netto che si aggiunge all'attività d'investimento pari a -824.453 Euro e alla modesta gestione finanziaria legata ai finanziamenti per la realizzazione dello spostamento di un tratto della S.S. 125, pari a -64.570 Euro.

Le variazioni sopra indicate sono sintetizzate nella tabella seguente.

<b>FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Utile d' esercizio	2.806.188	2.416.414
<b>Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:</b>		
Ammortamenti	1.230.031	1.340.415
Variazione netta T.F.R.	-6.747	18.641
Accantonamento fondi per rischi ed oneri	299.867	325.386
<b>Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità</b>	<b>1.523.151</b>	<b>1.684.442</b>
<b>Variazioni nelle attività e passività correnti:</b>		
Crediti verso Clienti e altri	-6.159.491	754.334
Rimanenze	478	1.417
Debiti verso Fornitori e altri	986.560	904.519
<b>Totale variazioni nelle attività e passività correnti</b>	<b>-5.172.453</b>	<b>1.660.270</b>
<b>A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa</b>	<b>-843.114</b>	<b>5.761.126</b>
<b>FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:</b>		
Valore di realizzo cespiti alienati	0	1.000
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-1.063.382	-829.387
Incrementi nelle attività immateriali	-27.456	-127.592
<b>(incremento) decremento nelle partecipazioni</b>	<b>266.385</b>	<b>0</b>
<b>B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:</b>	<b>-824.453</b>	<b>-955.979</b>
<b>FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:</b>		
Assunzione di nuovi finanziamenti	146.500	2.451.295
Rimborso di finanziamenti	-1.462.602	-4.900.000
Dividendi distribuiti	0	-464.940
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	1.251.532	-1.532.502
<b>C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:</b>	<b>-64.570</b>	<b>-4.446.147</b>
<b>A) + B) + C)</b>	<b>-1.732.136</b>	<b>359.000</b>
<b>INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE</b>	<b>1.732.136</b>	<b>-359.000</b>
<b>INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>1.732.136</b>	<b>-359.000</b>
<b>CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-1.404.594</b>	<b>-1.763.594</b>
<b>CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-3.136.730</b>	<b>-1.404.594</b>
	<b>-1.732.136</b>	<b>359.000</b>

## **Attività di direzione e coordinamento**

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

- ✓ marketing per le iniziative promozionali congiunte atte a sostenere il traffico sullo scalo di Olbia;
- ✓ handling ai voli della stessa compagnia;
- ✓ servizio di parcheggio a pagamento per i suoi dipendenti;
- ✓ sub-concessione di spazi operativi;
- ✓ la fornitura a Geasar dei servizi di elaborazione buste paga, pubblicità;
- ✓ 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 Meridiana S.p.A.. Per i risultati economici di tali rapporti si rimanda alla nota integrativa.

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

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da rendere la situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente diversa da quella rappresentata al 31 Dicembre 2013, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

## **Fattori di rischio**

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

### ➤ **Rischio di credito**

Si segnala che la liquidità aziendale ha risentito, anche nel 2013, della volatilità dei tempi di incasso legata al perdurare della crisi economica. Tuttavia la Società ritiene di essere adeguatamente coperta contro tale rischio per il 2013, grazie allo stanziamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base di stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti.

### ➤ **Rischio di liquidità**

Nel corso del 2013, Geasar, nell'ottica di attenuazione di tale rischio, ha provveduto a consolidare la posizione debitoria delle linee di credito trasformandola in esposizione a breve termine e si è, nel contempo, assicurata la disponibilità delle stesse linee di credito al momento utilizzate per poter far fronte ai fabbisogni finanziari.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie, non solo di Geasar ma dell'intero Gruppo a essa facente capo. Al termine dell'esercizio 2013 si ritiene che la Società non sia soggetta a tale rischio.

### ➤ **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.

## ***Evoluzione prevedibile della gestione***

Si rimanda a quanto esposto nelle precedenti sezioni di approfondimento delle tematiche operative, di investimento e finanziarie della presente relazione.

## ***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.

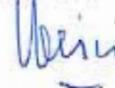
## ***Approvazione del Bilancio***

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 31.12.13 così come predisposto e di procedere con la delibera inerente la destinazione dell'utile così come stabilito dall'Assemblea dei Soci.

Geasar SpA  
Il Presidente  
Franco Trivi



# Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda  
 Capitale sociale Euro 7.749.000 i.v.  
 Direzione e coordinamento di Meridiana S.p.A.

## Bilancio al 31 Dicembre 2013

### STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

31-dic-13

31-dic-12

#### 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		
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicita'	40.047	60.070
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	90.106	161.510
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	325	650
6) immobilizzazioni in corso e acconti		
7) altre	5.311	7.081
<b>Totale Immobilizzazioni Immateriali</b>	<b>135.789</b>	<b>229.311</b>

##### II Immobilizzazioni Materiali:

1) terreni e fabbricati	8.919.338	9.108.537
2) impianti e macchinario	8.671	23.262
3) attrezzature Industriali e commerciali	771.495	805.866
4) altri beni	98.397	129.517
5) immobilizzazioni in corso e acconti		
<b>Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione</b>	<b>9.797.901</b>	<b>10.067.181</b>

6) piazzali e strade	2.767.932	3.027.139
7) fabbricati	5.866.372	5.992.021
8) impianti	714.379	301.133
9) immobilizzazioni in corso e acconti	1.083.813	1.154.979
<b>Totale beni gratuitamente devolvibili</b>	<b>10.432.496</b>	<b>10.475.271</b>

**Totale Immobilizzazioni Materiali** **20.230.397** **20.542.453**

##### III Immobilizzazioni Finanziarie:

*Esigibili entro l'esercizio successivo*

	<u>31/12/2013</u>	<u>31/12/2012</u>		
1) partecipazioni in:				
a) imprese controllate			1.150.000	1.150.000
d) altre imprese			7.150	7.000
2) crediti:				
d) verso altri			3.035.909	4.287.592

**Totale Immobilizzazioni Finanziarie** **4.193.060** **5.444.592**

**TOTALE IMMOBILIZZAZIONI** **24.559.245** **26.216.356**



**segue Stato Patrimoniale Attivo**

<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>					
<i>I Rimanenze:</i>					
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo			54.302	53.888
4)	prodotti finiti e merci			2.138	3.030
5)	acconti			5	5
<b>Totale</b>				<b>56.445</b>	<b>56.923</b>
<i>II Crediti:</i>					
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<i>31/12/2013</i>	<i>31/12/2012</i>		
1)	verso clienti			4.588.744	3.677.923
2)	verso impresa controllate			1.290.772	1.341.795
3 bis)	verso imprese consociate			18.661.115	13.122.449
4)	verso controllanti			810.819	648.864
4 bis)	verso erario per crediti tributari			354.792	928.216
4 ter)	verso erario per imposte anticipate	1.244.084	1.142.267	1.244.084	1.142.267
5)	verso altri			5.333.650	5.231.005
<b>Totale</b>				<b>32.283.976</b>	<b>26.092.518</b>
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>					
1)	depositi bancari e postali			201.850	187.056
2)	assegni				
3)	danaro e valori in cassa			22.286	21.196
<b>Totale</b>				<b>224.136</b>	<b>208.253</b>
<b>Totale attivo circolante</b>				<b>32.564.557</b>	<b>26.357.694</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI:</b>					
ratei e risconti attivi				146.222	178.189
<b>Totale ratei e risconti</b>				<b>146.222</b>	<b>178.189</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>				<b>57.270.025</b>	<b>52.752.238</b>

**STATO PATRIMONIALE - PASSIVO**

<b>A) PATRIMONIO NETTO:</b>					
I	Capitale sociale			7.749.000	7.749.000
III	Riserva di rivoltazione L. 342/2000			1.031.374	1.031.374
IV	Riserva legale			1.197.432	1.076.611
<i>VII Altre riserve:</i>					
-	Riserva straordinaria			16.449.762	14.154.169
-	Riserva amm.ti anticipati			1.864.023	1.864.023
-	Riserva per contributi in conto capitale			687.233	687.233
IX	Utile (perdita) dell'esercizio			2.806.188	2.416.414
<b>Totale patrimonio netto</b>				<b>31.785.013</b>	<b>28.978.825</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI:</b>					
2)	fondo per imposte differite			63.131	
3)	Altri			2.113.252	1.876.516
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>				<b>2.176.383</b>	<b>1.876.516</b>

*segue Stato Patrimoniale Passivo*

<b>C)</b>	<b>TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>		1.253.904	1.260.651
<b>D)</b>	<b>DEBITI:</b>			
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
		<u>31/12/2013</u>	<u>31/12/2012</u>	
	4) debiti verso banche		3.360.867	1.612.846
	5) debiti verso altri finanziatori		235.195	1.551.297
	6) acconti			
	7) debiti verso fornitori		5.457.945	5.956.662
	9) debiti verso imprese controllate		1.251.334	1.067.820
	10 bis) debiti verso imprese consociate		1.126.474	824.761
	11) debiti verso controllanti		2.155.331	2.420.265
	12) debiti tributari		148.344	231.795
	13) debiti v/ Istituti previd. e sicur. sociale		363.467	356.488
	14) altri debiti		7.641.623	6.186.894
	<b>Totale debiti</b>		<b>21.740.579</b>	<b>20.208.828</b>
<b>E)</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>			
	ratei e risconti passivi		314.146	427.418
	<b>Totale ratei e risconti</b>		<b>314.146</b>	<b>427.418</b>
	<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>57.270.025</b>	<b>52.752.238</b>
	<b>CONTI D'ORDINE</b>		<b>31-dic-13</b>	<b>31-dic-12</b>
<b>A)</b>	<b>GARANZIE PRESTATE:</b>			
	1) a terzi:			
	a) fidejussioni		314.949	281.156
	<b>Totale garanzie prestate</b>		<b>314.949</b>	<b>281.156</b>
<b>B)</b>	<b>ALTRI CONTI D'ORDINE</b>			
	- beni demaniali in concessione da Enac		75.727.749	75.727.749
	<b>Totale altri conti d'ordine</b>		<b>75.727.749</b>	<b>75.727.749</b>
	<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>		<b>76.042.698</b>	<b>76.008.905</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>		<b>31-dic-13</b>	<b>31-dic-12</b>
<b>A) (+) VALORE DELLA PRODUZIONE:</b>			
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	18.656.549	17.664.807
b)	da controllanti		
c)	da controllate	3.235.340	3.016.153
d)	da consociate	5.071.131	6.027.647
5)	altri ricavi e proventi		
-	<i>altri ricavi e proventi da Controllate</i>	531.330	509.182
-	<i>da controllanti</i>	688.988	670.041
-	<i>contributi in conto esercizio</i>	3.617	23.979
	<b>Totale</b>	<b>3.849.799</b>	<b>3.106.358</b>
<b>B) (-) COSTI DELLA PRODUZIONE:</b>			
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-462.434	-519.003
b)	da controllanti		
7)	per servizi		
a)	da terzi	-11.998.787	-11.407.236
b)	da controllanti	-651.778	-502.926
c)	da controllate	-49.286	-48.241
d)	da collegate	-137.552	-73.825
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-751.864	-745.309
9)	per il personale:		
a)	<i>salari e stipendi</i>	-8.110.620	-7.861.571
b)	<i>oneri sociali</i>	-2.222.262	-2.245.347
c)	<i>trattamento di fine rapporto</i>	-498.672	-513.511
e)	<i>altri costi:</i>		
e.1)	<i>da terzi</i>	-516.380	-488.957
e.2)	<i>da controllanti</i>	-60.318	-60.444
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	<i>ammortamento delle immobilizz. immateriali</i>	-120.823	-130.092
b)	<i>ammortamento delle immobilizzazioni materiali</i>	-1.109.208	-1.210.323
d)	<i>svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide</i>	-322.226	
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-478	-1.417
13)	altri accantonamenti	-378.371	-325.386
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-634.525	-1.221.012
b)	da controllanti	-155	
	<b>Totale</b>	<b>-28.025.738</b>	<b>-27.354.601</b>
<b>(A - B) DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		<b>4.011.015</b>	<b>3.663.567</b>

<i>segue Conto Economico</i>		<b>31-dic-13</b>	<b>31-dic-12</b>
<b>C)</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI:</b>		
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
-	verso terzi	229.961	139.444
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-269.559	-425.522
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	<b>Totale</b>	<b>-39.598</b>	<b>-286.078</b>
<b>E)</b>	<b>PROVENTI E (ONERI) STRAORDINARI</b>		
20)	<i>(+) proventi straordinari:</i>		
a)	soppravvenienze attive straordinarie	158.822	871.128
b)	plusvalenze da alienazioni immobilizzazioni	10	50
21)	<i>(-) oneri straordinari:</i>		
b)	minusvalenze da alienazioni immobilizzazioni		
c)	soppravvenienze passive straordinarie	-17.743	-184.817
	<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>141.089</b>	<b>686.362</b>
	<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.112.506</b>	<b>4.063.850</b>
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti	-1.345.004	-1.680.475
b)	anticipate	101.817	33.038
c)	differite	-63.131	
	<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>-1.306.318</b>	<b>-1.647.437</b>
<b>23)</b>	<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>2.806.188</b>	<b>2.416.414</b>

# Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda  
 Capitale sociale Euro 7.749.000 i.v.  
 Direzione e coordinamento di Meridiana S.p.A.

## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2013

### 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.

Ai fini di una migliore comprensione del Bilancio nel suo insieme, nella relazione sulla gestione, a cui si rinvia, sono inoltre allegati l'analisi di bilancio composta dallo Stato Patrimoniale riclassificato, dal Conto Economico riclassificato, nonché il Rendiconto Finanziario.

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 dalla 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 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.

#### Fatti di rilievo della gestione

Si segnala che nel mese di giugno 2013 la Società è stata assoggettata ad una verifica fiscale generale ai fini delle imposte dirette ed IVA da parte della Guardia di Finanza relativamente ai periodi di imposta dal 2008 al 2012. Tale verifica si è conclusa nel mese di dicembre 2013 con la notifica alla Società di un processo verbale di constatazione in cui la Guardia di Finanza ha ripreso a tassazione principalmente sopravvenienze passive, perdite su crediti e taluni altri costi per consulenze e pubblicità per un importo complessivo pari a circa 1 milione di Euro relativamente all'intero periodo oggetto di verifica.

Anche sulla base del parere dei consulenti fiscali che assistono la Società, si ritiene che le suddette contestazioni siano da ritenersi in parte prive di fondamento ed in parte derivanti dalla violazione del principio della competenza fiscale con corrispondente recupero della deducibilità nel periodo di imposta di effettiva competenza. Inoltre, considerato che per gli anni dal 2009 al 2012 la società ha aderito al consolidato fiscale della CapoGruppo Meridiana S.p.A., che dispone in tali periodi di imposta di perdite fiscali ancora utilizzabili, sempre con il supporto dei consulenti fiscali della Società, 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.

### Criteria di valutazione

I criteri usati nella predisposizione del Bilancio sono quelli dettati dal Codice Civile agli Artt. 2423 e seguenti. Ai fini delle appostazioni contabili, viene data prevalenza alla sostanza economica delle operazioni piuttosto che alla loro forma giuridica. Gli utili sono inclusi solo se realizzati entro la data di chiusura nell'esercizio, mentre si tiene conto dei rischi e delle perdite anche se conosciuti successivamente.

I Principi contabili ed i criteri di valutazione non hanno subito modifiche rispetto a quelli adottati nell'esercizio precedente.

### 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

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo d'acquisto, laddove previsto con il consenso del Collegio Sindacale, e sono esposte nei prospetti di bilancio al netto delle quote di ammortamento accumulate.

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 espresse nei prospetti di bilancio al netto dei rispettivi ammortamenti accumulati.

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

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

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

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
Radlofonici 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.

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.

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

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

## 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.

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 (cosidetto 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 esposti al loro presunto valore di realizzo, determinato quale differenza tra il valore nominale ed il fondo svalutazione crediti stanziato per far fronte a presumibili perdite su crediti.

## 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

Gli accantonamenti a fondi per rischi ed oneri rappresentano delle voci non rettificative dell'attivo patrimoniale, destinati a coprire perdite di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali alla data di chiusura dell'esercizio non sono determinabili o l'ammontare o la data di sopravvenienza. 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.

## DEBITI

I debiti sono rilevati al valore nominale, ritenuto rappresentativo del valore di estinzione.

## 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 al valore corrente determinato sulla base di specifica perizia tecnica.

Le garanzie prestate e ricevute sono iscritte al valore nominale o contrattuale.

## 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 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-13			31-dic-12		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di impianto e di ampliamento	148.591	-148.591		148.591	-148.591	
costi ricerca, sviluppo e pubblicità'	474.759	-434.713	40.047	474.759	-414.690	60.070
diritti di brevetto industriale di						
utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.292.099	-1.201.992	90.106	1.264.875	-1.103.365	161.510
conc., licenze, marchi e diritti simili	22.690	-22.365	325	22.690	-22.040	650
immobilizz.ni in corso e acconti						
altre	245.418	-240.107	5.311	245.418	-238.337	7.081
	<b>2.750.826</b>	<b>-2.615.037</b>	<b>135.789</b>	<b>2.723.603</b>	<b>-2.494.291</b>	<b>229.311</b>

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

	Saldo					SALDO 31/12/2013
	31/12/2012	Incrementi	Riclassificazioni	Dismissioni	Ammortamento	
costi di impianto e di ampliamento						
costi ricerca, sviluppo e pubblicità'	60.070				-20.023	40.047
diritti di brevetto industriale di						
utilizzazione delle opere dell'ingegno	161.510	27.456		-155	-98.705	90.106
conc., licenze, marchi e diritti simili	650				-325	325
immobil.ni in corso e acconti						
altre	7.081				-1.770	5.311
	<b>229.311</b>	<b>27.456</b>		<b>-155</b>	<b>-120.823</b>	<b>135.789</b>

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

- installazione di un nuovo software per il potenziamento del sistema di back up aziendale ( 8 mila euro);
- implementazione del sistema di fatturazione aviation Avibill (1 mila euro)
- nuovo modulo di archiviazione elettronica delle fatture attive aviation (10 mila euro);
- acquisto nuove licenze SITA per il potenziamento sala operativa dello scalo (9 mila euro).

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 121 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 1.063 mila euro, e si riferiscono a:

- realizzazione del nuovo Training Center presso l'ex terminal di aviazione generale;
- riqualificazione segreteria e uffici Università;
- interventi di efficientamento energetico del terminal aerostazione principale;
- adeguamento area varco doganale;
- opere di finitura della cappella votiva;
- adeguamento ed efficientamento dei finger;
- acquisto di due nuovi trattorini per la movimentazione di rampa;
- riqualificazione degli immobili ex alloggi ENAC;
- realizzazione di un nuovo impianto pubblicitario presso la hall arrivi;
- potenziamento delle apparecchiature dei filtri di sicurezza;
- nuovi allestimenti hardware per l'area informazioni.
- potenziamento della piattaforma CED.

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 dell'area parcheggi presso il Terminal Autonoleggi;

La voce "Riclassifiche Decr.ti e riallineamenti" si riferisce, per l'importo di circa 260 mila euro, a costi capitalizzati in esercizi precedenti, stanziati fra le fatture da ricevere, per i quali non sono pervenute le relative fatture.

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

<b>COSTO</b>	<b>SALDO 31/12/12</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Riclassifiche Decr.ti e riallineamenti</b>	<b>SALDO 31/12/13</b>
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	498.731				498.731
- piste e piazzali di proprietà	1.865.470			-1.488	1.863.982
- terminal aviazione generale	3.269.054				3.269.054
	<b>9.960.259</b>			<b>-1.488</b>	<b>9.958.771</b>
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.205.081				2.205.081
	<b>2.205.081</b>				<b>2.205.081</b>
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	5.521.987	157.529	4.386	-1.500	5.682.403
- mobili e macchine d'ufficio	2.378.173	23.550		-793	2.400.930
- automezzi	2.129.827				2.129.827
	<b>10.029.987</b>	<b>181.079</b>	<b>4.386</b>	<b>-2.293</b>	<b>10.213.159</b>
<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>					
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	6.083.364			-153.680	5.929.684
- fabbricati	15.436.977	248.676	6.945	-5.738	15.686.860
- impianti	3.020.440	570.927			3.591.367
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	<b>24.540.781</b>	<b>819.603</b>	<b>6.945</b>	<b>-159.418</b>	<b>25.207.911</b>
<b>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</b>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.154.979	62.699	-11.331	-122.535	1.083.813
	<b>1.154.979</b>	<b>62.699</b>	<b>-11.331</b>	<b>-122.535</b>	<b>1.083.813</b>
<b>Totale</b>	<b>47.891.086</b>	<b>1.063.382</b>		<b>-285.733</b>	<b>48.668.735</b>



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

<b>AMMORTAMENTI</b>	<b>SALDO 31/12/12</b>	<b>Quota di Ammortamento</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Riclassifiche Decr.ti e riallineament</b>	<b>SALDO 31/12/13</b>
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	284.702	38.376			323.078
- piste e piazzali di proprietà	84.214	18.640		-67	102.786
- terminal aviazione generale	482.807	130.762			613.569
	851.722	187.778		-67	1.039.433
<i>Impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.181.819	14.591			2.196.410
	2.181.819	14.591			2.196.410
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura varia e minuta	4.716.121	194.861		-75	4.910.907
- mobili e macchine d'ufficio	2.267.063	49.232		-793	2.315.502
- automezzi	2.111.420	5.438			2.116.857
	9.094.604	249.531		-868	9.343.267
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	3.056.225	123.967		-18.441	3.161.752
- fabbricati	9.444.956	375.659		-127	9.820.488
- impianti	2.719.307	157.681			2.876.988
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devalvibili</i>	15.220.488	657.307		-18.568	15.859.228
<b>Totale</b>	<b>27.348.634</b>	<b>1.109.208</b>		<b>-19.503</b>	<b>28.438.339</b>

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 1.109 mila euro di cui 657 mila euro sono relative ai beni gratuitamente devolvibili.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/13.

<b>VALORE NETTO</b>	<b>SALDO 31/12/12</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Ammortamenti</b>	<b>Riclassifiche Decr.ti e riallineament</b>	<b>SALDO 31/12/13</b>
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	214.029		-38.376		175.653
- piste e piazzali di proprietà	1.781.256		-18.640	-1.420	1.761.196
- terminal aviazione generale	2.786.247		-130.762		2.655.485
	9.108.537		-187.778	-1.420	8.919.338
<i>Impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	23.262		-14.591		8.671
	23.262		-14.591		8.671
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>					
- attrezzatura vario e minuto	805.866	157.529	-194.861	2.961	771.495
- mobili e macchine d'ufficio	111.109	23.550	-49.232		85.427
- automezzi	18.407		-5.438		12.969
	935.383	181.079	-249.531	2.961	869.892
<i>Totale beni di proprietà Immobilizzazioni materiali in corso e</i>	<b>10.067.181</b>	<b>181.079</b>	<b>-451.901</b>	<b>1.541</b>	<b>9.797.901</b>
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	3.027.139		-123.967	-135.239	2.767.932
- fabbricati	5.992.021	248.676	-375.659	1.334	5.866.372
- impianti	301.133	570.927	-157.681		714.379
<i>Totale beni gratuitamente</i>	<b>9.320.293</b>	<b>819.603</b>	<b>-657.307</b>	<b>-133.905</b>	<b>9.348.683</b>
<i>opere in corso e accanti</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.154.979	62.699		-133.865	1.083.813
<i>Totale opere in corso e accanti</i>	<b>1.154.979</b>	<b>62.699</b>		<b>-133.865</b>	<b>1.083.813</b>
	<b>20.542.453</b>	<b>1.063.382</b>	<b>-1.109.208</b>	<b>-266.230</b>	<b>20.230.397</b>

### 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	31/12/13			31/12/12		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Avlation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
<b>TOTALE</b>	<b>1.150.000</b>		<b>1.150.000</b>	<b>1.150.000</b>		<b>1.150.000</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>						
Consorzio Energia gallura				1.516	-1.516	
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150			
Consorzio CRIVAS	4.000		4.000	4.000		4.000
<b>TOTALE</b>	<b>7.150</b>		<b>7.150</b>	<b>8.516</b>	<b>-1.516</b>	<b>7.000</b>

##### PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/12	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO 31/12/13
		INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>					
Cortesa S.r.l.	250.000				250.000
Eccelsa Avlation S.r.l.	900.000				900.000
<b>TOTALE</b>	<b>1.150.000</b>				<b>1.150.000</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>					
Consorzio Energia gallura					
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000				3.000
Consorzio CRIVAS	4.000				4.000
<b>TOTALE</b>	<b>7.000</b>				<b>7.000</b>

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto al netto del risultato al 31/12/2012	Risultato 2013	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	1.107.656	557.986	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	3.344.786	894.634	100	900.000
<b>Totale</b>						<b>1.150.000</b>

**PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE**

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

Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

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

Per quanto attiene l'andamento economico/finanziario dell'esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

**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.

	31/12/13		31/12/12	
	Importo dei crediti scadente:		Importo dei crediti scadente:	
	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
<b>crediti:</b>				
d) verso altri	280.820	2.755.089	1.532.503	2.755.089
	280.820	2.755.089	1.532.503	2.755.089

I "Crediti verso Altri" nel corso dell'esercizio hanno registrato una diminuzione di 1.251 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 per il 2014. 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 2013, sono rappresentati dai seguenti depositi cauzionali:

	31/12/13	31/12/12
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
<b>Totale</b>	<b>2.755.089</b>	<b>2.755.089</b>

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:

<i>Materie prime sussidiarie e di consumo</i>	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	891	478	414	86,66%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
	<b>54.302</b>	<b>53.888</b>	<b>414</b>	<b>0,77%</b>

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:

<i>Prodotti finiti e merci</i>	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
Merci catering	2.138	3.030	-891	-29,42%
	<b>2.138</b>	<b>3.030</b>	<b>-891</b>	<b>-29,42%</b>

Le "merci catering" sono costituite da rimanenze di prodotti alimentari le cui scorte sono mantenute al minimo livello possibile per fronteggiare il rischio di deperibilità dei prodotti stessi.

## 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	31/12/13			31/12/12		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
<b>Crediti:</b>						
verso clienti	3.378.180	1.157.378	53.185	2.586.497	915.139	176.287
verso impresa controllate	1.290.772			1.341.795		
verso imprese consociate	10.093.322	8.567.793		3.575.479	6.827.035	2.719.934
verso controllanti	810.819			648.864		
verso erario per crediti tributari	354.792			928.216		
verso erario per imposte anticipate	1.244.084			1.142.267		
verso altri	5.333.650			5.231.005		
	<b>22.505.619</b>	<b>9.725.171</b>	<b>53.185</b>	<b>15.454.123</b>	<b>7.742.175</b>	<b>2.896.221</b>

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

- Crediti verso clienti pari a circa 4,6 milioni di euro al 31 dicembre 2013, derivanti dalla fatturazione dei rapporti commerciali per i servizi di handling, tasse d'imbarco e diritti aeroportuali, subconcessioni locali e tutti gli altri servizi caratteristici delle attività sociali, subiscono un incremento di circa 910 mila euro rispetto al precedente esercizio.

I crediti verso le controllate pari a circa 1,3 milioni di euro accolgono principalmente fatture da emettere per 1 milione di euro riferite prevalentemente a canoni e conguagli utenze.

- Crediti verso consociate, come indicati nella tabella si riferiscono ai crediti maturati verso Meridiana fly spa (18,0 milioni di euro al 31 dicembre 2013), i quali mostrano un incremento rispetto al precedente esercizio pari a 5,4 milioni di euro. A febbraio 2013, la società ha siglato con la consociata Meridiana Fly un piano di rientro. Per quanto riguarda le modalità di pagamento del credito scaduto e corrente previste dal piano di rientro, nonché, il rispetto nel corso del 2013 dei pagamenti previsti dal piano stesso da parte di Meridiana Fly, si rinvia alla relazione degli Amministratori sulla Gestione. L'adesione al consolidato fiscale di Gruppo ha consentito di mitigare il credito vantato verso il Gruppo Meridiana con un debito maturato verso Meridiana Spa di circa 2 milioni di euro.

- Crediti verso altri pari a circa 5,3 milioni di euro, sono sostanzialmente riferiti a crediti verso la RAS. Tali crediti si riferiscono principalmente ai contributi marketing finalizzati allo sviluppo del trasporto aereo relativi agli anni 2013 (3,7 milioni di euro) e 2009 (1,4 mil

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2013 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2012	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2013
fondo svalutazione crediti	1.089.140	322.226	-328.871	1.082.495
<b>Totale</b>	<b>1.089.140</b>	<b>322.226</b>	<b>-328.871</b>	<b>1.082.495</b>

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 329 mila euro a copertura di perdite per le quali nel corso del 2013 è pervenuta la dichiarazione di fallimento; quali Colligo Holding, Sun Body, Fito Med, e CFM. A seguito dell'utilizzo del fondo svalutazione si è provveduto all'adeguamento del fondo per un importo di 323 mila euro.

**CREDITI SOCIETA' DEL GRUPPO**

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

	31/12/13		31/12/12	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti verso controllante</b>				
Meridiana S.p.A.	810.819		648.864	
	810.819		648.864	
<b>crediti verso consociate</b>				
MeridianaFly S.p.A.	9.391.703	8.567.793	3.036.964	9.546.970
Meridiana Maintenance S.p.A.	300.106		138.696	
Wokita srl	159.443		166.718	
Air Italy S.p.A.	242.070		233.101	
	10.093.322	8.567.793	3.575.479	9.546.970
<b>crediti verso controllate</b>				
Cortesa S.r.l.	1.061.698		1.326.420	
Eccelsa Aviation S.r.l.	229.074		15.375	
	1.290.772		1.341.795	
	12.194.913	8.567.793	5.566.138	9.546.970

I crediti maturati verso la consolidante Meridiana 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 420 mila euro, di cui 356 mila euro riferiti agli interessi maturati a seguito dei ritardi nei pagamenti rispettivamente per 126 mila euro maturati nel 2012 e 230 mila euro maturati nel 2013, in ottemperanza ad un accordo stipulato nell'aprile 2012, in base al quale è stata definita l'applicazione degli interessi moratori al tasso euribor 3 M/365 con uno spread di 2 punti percentuali.

Per quanto attiene la situazione creditoria verso la consociata Meridiana Fly si rimanda al paragrafo in Relazione sulla Gestione.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l sono ascrivibili a crediti di natura commerciale per 58 mila euro, e crediti per fatture da emettere per circa 979 mila euro. Le fatture da emettere verso la controllante Cortesa si riferiscono a :

- conguaglio canone per spazi di sponsorizzazione di competenza del 2013 per 668 mila euro;
- conguaglio canone servizi amministrativi resi dalla controllante anno 2013 per 70 mila euro;
- riaddebito utenze per 185 mila euro;
- riaddebito utenze dirette per i locali presso il Terminal di Aviazione Generale per 43 mila euro;
- riaddebito costi del personale distaccato presso Cortesa per 5 mila euro;
- riaddebito canoni HSDL e rinnovo licenze dei marchi stilizzati del Kara Sardegna per 5 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per 162 mila euro, e crediti per fatture da emettere per 67 mila euro relativi a conguaglio canoni e utenze comuni, canoni per spazi pubblicitari e riaddebito rinnovo marchi Eccelsa.

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:

	31/12/13		31/12/12	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti tributari</b>				
crediti verso l'erario per ritenute subite	129.069		277.802	
credito d'imposta L. 296/2006		3.336		518.378
crediti per IRAP	58.929		22.165	
crediti d'imposta esercizi precedenti		6.255		6.255
crediti per IVA	157.202		103.615	
<b>crediti per imposte anticipate:</b>				
crediti per IRES anticipata		1.240.927	241.396	889.733
crediti per IRAP anticipata		3.157		11.139
	<b>345.200</b>	<b>1.253.676</b>	<b>644.978</b>	<b>1.425.505</b>
<b>crediti v/altri</b>				
crediti verso Regione Autonoma Sardegna per contributi	5.317.846		5.197.590	
crediti verso dipendenti	87		9.481	
altri crediti	15.717		23.934	
anticipi a fornitori				
	<b>5.333.650</b>		<b>5.231.005</b>	

Il decremento della voce "credito d'imposta L. 296/2006" è dovuto all'utilizzo in compensazione tramite F24 del primo acconto Irap 2013 (225 mila euro), dei Diritti Camerali (2 mila euro) e della liquidazione Iva luglio e ottobre 2013 (288 mila euro).

La movimentazione della voce "crediti per imposte anticipate" è principalmente riferibile all'accantonamento al Fondo rischi da contenzioso per 325 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 224 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 202 mila euro sono rappresentati dal saldo positivo dei conti correnti bancari intrattenuti presso i vari Istituti di Credito, mentre 22 mila euro sono sostanzialmente correlati al fondo cassa a disposizione dell'attività di biglietteria.

	CONSISTENZA FINALE		CONSISTENZA INIZIALE	
	31/12/13		31/12/12	
<b>DEPOSITI BANCARI</b>				
Banca di Credito Sardo S.p.A.	200.395		180.350	
Banca nazionale del Lavoro	669		829	
Banco Posta	787		787	
Banca di Sassari c/c speciale			5.090	
<b>TOTALE</b>	<b>201.850</b>		<b>187.056</b>	

	CONSISTENZA FINALE		CONSISTENZA INIZIALE	
	31/12/13		31/12/12	
<b>DENARO E VALORI IN CASSA</b>				
Cassa	22.286		21.196	
<b>TOTALE</b>	<b>22.286</b>		<b>21.196</b>	

#### D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
Canone telefonici del 1 bimestre	66	66		
Canone fotocopiatore	205	205		
Canone noleggio auto	604	9.454	-8.850	100%
Canone manutenzione automezzi		24.314	-24.314	100%
canone annuale servizio open (servizi telefonia)	16.500		16.500	100%
Assicurazioni	26.312	19.668	6.645	34%
Canone dominio e connessione Internet	1.638	2.938	-1.300	-44%
Canone assistenza software	10.504	16.755	-6.251	-37%
Abbonamento guide fiscali e riviste economiche	1.251	939	312	33%
Adesioni quote associative	5.000		5.000	100%
Spese di certificazione di bilancio	13.000	12.000	1.000	8%
Pubblicità	8.523	8.217	305	4%
Altre	2.897	8.608	-5.711	-66%
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	<b>86.500</b>	<b>103.164</b>	<b>-16.664</b>	<b>-19%</b>
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
risconti attivi pluriennali	59.722	75.024	-15.303	-20%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	<b>59.722</b>	<b>75.024</b>	<b>-15.303</b>	<b>-20%</b>
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>146.222</b>	<b>178.189</b>	<b>-31.966</b>	<b>-18%</b>

I risconti attivi esposti in bilancio al 31/12/2013 registrano un decremento di circa 17 mila euro, sostanzialmente correlato ai minori costi per i canoni di manutenzione automezzi ed ai minori costi per noleggio auto.

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	31/12/12	INCREM.	(DECREM.)	31/12/13
AZIONI ORDINARIE	300.000			300.000
<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

	N. azioni	Valore complessivo	% capitale
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
	<b>300.000</b>	<b>7.749.000</b>	<b>100,00</b>

**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	1.197.432	B	
Riserva straordinaria	16.449.762	A, B, C	16.449.762
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			
<b>Totale</b>	<b>28.978.825</b>		<b>20.032.393</b>
Quota non distribuibile			40.047
Residua quota distribuibile			19.992.346

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
Situazione al 31/12/2011	7.749.000	971.092	16.196.887	2.110.373		27.027.352
Destinazione del risultato 2011: - Altre destinazioni		105.519	1.539.914	-2.110.373	464.940	
Risultato dell'esercizio corrente				2.416.414		2.416.414
Situazione al 31/12/2012	7.749.000	1.076.611	17.736.801	2.416.414		28.978.826
Destinazione del risultato 2012: - Altre destinazioni		120.821	2.295.593	-2.416.414		
Risultato dell'esercizio corrente				2.806.188		2.806.188
Situazione al 31/12/2013	7.749.000	1.197.431	20.032.394	2.806.188		31.785.014

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				2.033.755
- Attribuzioni 2010		594.533				594.533
- Attribuzioni 2011		1.049.988				1.049.988
- Attribuzioni 2012		1.539.914				1.539.914
- Attribuzioni 2013		2.295.593				2.295.593
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/13	1.031.374	12.614.258		1.864.023	687.233	20.032.394

## B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

	SALDO 31/12/12	ACCANTO	(UTILIZZI)	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/13
Altri:					
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	1.876.516	378.371	-141.634		2.113.252
<i>Totale altri fondi</i>	1.876.516	378.371	-141.634		2.113.252
Fondo imposte differite IRES		63.131			63.131
<i>Totale</i>	1.876.516	441.502	-141.634		2.176.383

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2013 presenta un saldo di 2,2 milioni di euro, composti per 2,1 milioni di euro da accantonamento legato alla tematica antincendio, 430 mila euro contenzioso relativo a cause con il personale.

L'accantonamento al fondo rischi per contenzioso nel corso del 2013 registra un incremento per 378 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". Gli utilizzi del fondo per 142 mila euro si riferiscono per 50 mila euro alla pratica ARTCO chiusasi positivamente nel 2013 e per 92 mila euro relativi alla chiusura di alcune cause del personale.

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

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/12	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	TRASFERIMENTI VS ALTRI FONDI	SALDO 31/12/13
TFR	1.260.651				1.260.651
maturato dell'anno		498.672			498.672
Anticipazioni TFR			-28.534		-28.534
Liquidazione TFR			-80.836		-80.836
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-396.050	-396.050
<b>Totale</b>	<b>1.260.651</b>	<b>498.672</b>	<b>-109.369</b>	<b>-396.050</b>	<b>1.253.904</b>

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/13, 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 20.208 mila euro con un incremento rispetto al precedente esercizio legato agli altri debiti.

	31/12/13			31/12/12		
	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	3.360.867			1.612.846		
debiti verso altri finanziatori	235.195			1.551.297		
debiti verso fornitori	5.457.945			5.956.662		
debiti verso imprese controllate	1.251.334			1.067.820		
debiti verso imprese consociate	1.126.474			824.761		
debiti verso controllanti	2.155.331			2.420.265		
debiti tributari	148.344			231.795		
debiti v/ istituti previd. e sicur. sociale	363.467			356.488		
altri debiti	7.641.623			6.186.894		
	<b>21.740.579</b>			<b>20.208.828</b>		

I "debiti verso banche" sono rappresentati da affidamenti in conto corrente a breve termine per circa 3,3 milioni di euro, accessi 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 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 1,1 milioni.

I "debiti verso altri finanziatori" accolgono i debiti verso RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (235 mila euro), come descritto nella voce "Immobilizzazioni Materiali" i lavori eseguiti nel corso del 2013 sono pari a circa 1,4 milioni di euro.



**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	
<b>CAPOGRUPPO:</b>					
Meridiana S.p.A.			2.155.331		2.155.331
<b>IMPRESE CONTROLLATE:</b>					
Cortesa S.r.l.			156.181		156.181
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		195.153		1.095.153
<b>IMPRESE CONSOCIATE</b>					
Meridiana Fly S.p.A.			1.084.126		1.084.126
Meridiana Maintenance S.p.A.			28.313		28.313
Wokita S.r.l.			7.097		7.097
Air Italy			6.939		6.939
<i>Totale</i>	900.000		3.633.140		4.533.140

I debiti verso la controllante Meridiana 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, accesi per un finanziamento di 900 mila 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 3M/365 con spread 2 punti percentuali.

I debiti verso la controllata Cortesa S.r.l. sono attribuibili, per 72 mila euro, a debiti di natura commerciale regolate da apposite convenzioni inerenti servizi di ristorazione, (catering, acquisti di prodotti via web, e somministrazione di pasti e bevande), e per 69 mila euro da accantonamenti per fatture da ricevere per la fruizione dei parcheggi subconcessi a Geasar, e per 15 mila euro circa a debiti verso Cortesa per un errato pagamento verso un fornitore di Geasar da parte di Cortesa.

**ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI**

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e	148.344	231.795	-83.451	-36%
<i>Totale</i>	148.344	231.795	-83.451	-36%

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 2013. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2014.

**ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI**

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	306.186	302.947	3.239	1%
debiti verso Previdindal	18.600	14.965	3.635	24%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	400	360	40	11%
debiti vs. INA Assicurazioni polizza integrativa volontaria	26.698	25.646	1.053	4%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	1.428	1.437	-9	-1%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	10.006	10.985	-979	-9%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	149	149	-1	0%
<b>Totale</b>	<b>363.467</b>	<b>356.488</b>	<b>6.979</b>	<b>2%</b>

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 2014.

**ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI**

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	303.476	277.100	26.376	10%
debiti verso Sindaci per emolumenti	68.732	62.719	6.013	10%
debiti per carte di credito	2.210	5.052	-2.842	-56%
debiti per ritenute sindacali	6.453	3.554	2.899	82%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	238.376	237.415	961	0%
debiti per addizionale comunale	4.560.712	3.271.130	1.289.583	39%
debiti verso il personale per ferie non godute	257.772	283.497	-25.725	-9%
altri debiti per cessioni del quinto	4.707	5.892	-1.185	-20%
debiti verso Dipendenti	877.214	641.317	235.898	37%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	162.570	106.514	56.056	53%
depositi cauzionali di Terzi	16.560	19.566	-3.006	-15%
debiti v/altri	1.137.938	1.272.911	-134.972	-11%
Altri debiti diversi v/dipendenti	4.903	230	4.673	2032%
<b>Totale</b>	<b>7.641.623</b>	<b>6.186.894</b>	<b>1.454.729</b>	<b>24%</b>

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2013 ha sostenuto un incremento di circa 1,3 milioni euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra. L'incremento si riferisce a:

- alla voce "debiti per addizionale comunale" (1,3 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 alla politica retributiva 2013 e agli elementi variabili 2013, come da accordi sottoscritti tra azienda e dipendenti.

La voce "Debiti verso Altri" si decrementa per 242 mila euro, la movimentazione è legata a due eventi un decremento dei debiti verso azionisti per dividendi in quanto nel corso dell'esercizio si è proceduto alla distribuzione dei dividendi verso la controllante di competenza del 2012 (371 mila euro), e all'incremento della voce "Altri debiti" che accolgono i debiti maturati per imposte IMU e TARES 2013, versate in data 17 febbraio 2014, come da disposizioni comunali, a seguito dell'alluvione del 18 novembre 2013, che ha portato ad uno slittamento dei tempi di versamento delle imposte.

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:

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	126.189	200.931	-74.742	-37%
	126.189	200.931	-74.742	-37%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	187.957	226.487	-38.530	-17%
	187.957	226.487	-38.530	-17%
<i>Totale risconti passivi</i>	<i>314.146</i>	<i>427.418</i>	<i>-113.272</i>	<i>-27%</i>

La variazione negativa dei risconti passivi, di circa 74 mila Euro, riguarda i corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente, mentre, la variazione negativa dei risconti pluriennali per 39 mila euro dei risconti passivi pluriennali legati al credito d'imposta secondo la legge 296 del 2006, così come descritto nel paragrafo degli "altri ricavi e proventi" tra i contributi in conto impianti.

## CONTI D'ORDINE

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
fidejussioni concesse a favore di terzi	314.949	281.156	33.793	12,0%
impegni per beni demaniali in concessione da Enac	75.727.749	75.727.749		
beni in leasing	700.078	873.973	-173.895	-19,9%
<i>Totale</i>	<i>76.742.776</i>	<i>76.008.905</i>	<i>-173.895</i>	<i>-19,90%</i>

I conti d'ordine rappresentano gli impegni in essere al 31/12/2013.

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>	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	8.278.608	8.094.182	184.425	2,28%
ricavi aeronautici	9.342.734	9.743.121	-400.386	-4,11%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	5.779.165	5.509.588	269.577	4,89%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	3.456.775	3.248.806	207.969	6,40%
ricavi per attività commerciali	105.738	112.911	-7.174	-6,35%
	<b>26.963.019</b>	<b>26.708.608</b>	<b>254.412</b>	<b>0,95%</b>

#### ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

<u>Analisi per area geografica:</u>	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	26.963.019	26.708.608	254.412	0,95%
	<b>26.963.019</b>	<b>26.708.608</b>	<b>254.412</b>	<b>0,95%</b>

I ricavi per *subconcessioni* presentano un incremento del +2,3%, dovuto ai maggiori ricavi per spazi pubblicitari, alle maggiori royalties maturate verso i subconcessionari rent a car ed ai maggiori ricavi generati.

I ricavi *aviation* in coerenza con l'andamento del mercato nazionale ed internazionale, segnano un decremento del -4,11%, andamento parallelo alla riduzione dei movimenti del -1,2%. Contrariamente i corrispettivi aeronautici comprendenti i diritti di imbarco e sbarco ed i diritti per i servizi dei controlli di sicurezza segnano un significativo incremento per effetto dell'aumento del traffico passeggeri del +4,8% e del tonnellaggio per +2%. L'andamento positivo si riferisce a nuove azioni di marketing volte ad intensificare le tratte verso il mercato internazionale.

#### 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.MI	HANDLING+CATERING	DIRITTI E TASSE	BIGLIETTERIA	E PROVENTI	
<i>Società:</i>						
MeridianaFly S.p.A.	9.751	3.742.691	990.163	32.556	280.349	5.055.509
Cortesa S.r.l.	2.025.454				492.052	2.517.506
Eccelsa Aviation S.r.l.	459.714	492.861			454.952	1.407.527
Wokita S.r.l.	18.533					18.533
<b>Totale</b>	<b>2.513.451</b>	<b>4.235.552</b>	<b>990.163</b>	<b>32.556</b>	<b>1.227.353</b>	<b>8.999.073</b>

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	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio e impianti	3.849.799	3.106.358	743.441	23,9%
rimborso danni	20	430	-410	-95,3%
soppravvenienze attive	235.051	191.157	43.894	23,0%
altri ricavi e proventi	988.864	1.011.615	-22.751	-2,2%
	<b>5.073.733</b>	<b>4.309.559</b>	<b>643.444</b>	<b>14,93%</b>

La voce "contributi in conto esercizio" accoglie:

- contributo della Regione Sardegna per i costi che la Geasar sostiene per la promozione dell'aeroporto e conseguentemente del territorio per un importo di circa 3.795 mila euro, Legge regionale n. 52 del 23 dicembre 2011.

I "Contributi in conto impianti" si riferiscono a 39 mila euro di competenza 2013 relativi al credito d'imposta istituito dalla Legge 296/06 art.1 commi 271-279.

La voce "Soppravvenienze attive" si riferiscono a:

- rettifica maggiore accantonamento 2012 della politica retributiva pari a circa 155 mila euro;  
 - rettifica accantonamento 2012 per eccedenze imposte Ires 2011 e 2012 per circa 9 mila euro e per eccedenze imposte Irap per 5 mila euro;  
 - storno accantonamento dal fondo rischi e oneri della pratica ARTCO per 50 mila euro chiusasi positivamente.

La voce "Altri ricavi e proventi" accoglie i ricavi per servizi amministrativi ed altri recuperi resi alla controllate per circa 689 mila euro.

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

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
acquisti prodotti alimentari	26.287	26.572	-285	-1,1%
acquisti stampati boarding pass	32.274	41.071	-8.798	-21,4%
acquisti materiali di consumo per automezzi	143.705	159.337	-15.632	-9,8%
acquisti materiali per manutenzione	124.604	125.287	-683	-0,5%
acquisti diversi	37.021	63.323	-26.302	-41,5%
acquisto gasolio per riscaldamento	97.778	100.525	-2.748	-2,7%
trasporti su acquisti	765	2.887	-2.122	-73,5%
	<b>462.434</b>	<b>519.003</b>	<b>-56.570</b>	<b>-10,90%</b>

La voce esposta in bilancio presenta rispetto al precedente esercizio un decremento per 57 mila euro, sostanzialmente riferiti ai minori costi sostenuti rispetto al precedente esercizio.

**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	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
servizi industriali	7.672.603	7.514.781	157.821	2,10%
servizi commerciali	3.816.330	2.921.194	895.136	30,64%
servizi generali e amministrativi	1.348.471	1.596.254	-247.783	-15,52%
	<b>12.837.403</b>	<b>12.032.229</b>	<b>805.174</b>	<b>6,69%</b>

I servizi commerciali sono sostanzialmente composti dai costi per pubblicità, i quali si incrementano per circa 895 mila euro per maggiori costi per pubblicità di cui 150 mila euro verso la collegata MeridianaFly, e 745 mila euro per pubblicità verso vettori terzi, nel corso dell'esercizio è stato stipulato un nuovo accordo pubblicitario Air Balltic.

I costi di pubblicità comprendono le campagne pubblicitarie di Air Berlin, Volotea, EasyJet e Norwegian Air che sono in corso di rendicontazione al fine della richiesta del contributo RAS, di cui alla Legge Regionale n. 10 del 13 aprile 2010.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	302.133	294.245	7.888	2,7%
- servizi di sicurezza	2.682.707	2.666.085	16.622	0,6%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	502.063	491.818	10.245	2,1%
- energia elettrica	1.034.529	1.040.449	-5.920	-0,6%
- consumi idrici	188.091	190.463	-2.372	-1,2%
- consulenze tecniche	80.056	57.915	22.141	38,2%
- servizi per attività operative	683.511	543.511	140.000	25,8%
- manutenzioni immobilizzazioni	933.724	1.075.838	-142.114	-13,2%
- altre spese per servizi	1.265.790	1.154.459	111.332	9,6%
	<b>7.672.603</b>	<b>7.514.781</b>	<b>157.821</b>	<b>2,10%</b>

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

- maggiori costi per i servizi di sicurezza (+0,6%), dovuto all'ampliamento delle zone sottoposte a controllo;
- maggiori costi per servizi di pulizie (+2%), dovuto all'ampliamento delle aree soggette a pulizie, ex INAER e Museo;
- maggiori costi per consulenze tecniche (+38,2%) per la progettazione del nuovo Kara Cafè e Kara Sardegna situato nell'area sterile;
- maggiori costi per servizi operativi (+25,8%) dovuto all'entrata a regime del contratto con la Servair per i servizi sui voli, all'incremento dei costi sostenuti verso la controllante Cortesa per i servizi catering sui voli ed i servizi commerciali coerenti con la crescita dei ricavi *aviation*.

Le manutenzioni effettuate nel corso del 2013 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	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	189.943	221.281	-31.338	-14,2%
- spese postali	3.812	2.676	1.136	42,4%
- assistenza software	194.490	199.048	-4.559	-2,3%
- canone sistema Arco	103.849	139.188	-35.339	-25,4%
- compenso Amministratori	292.910	300.287	-7.377	-2,5%
- compenso Sindaci	72.457	66.352	6.105	9,2%
- spese telefoniche	83.270	85.640	-2.370	-2,8%
- consulenze amministrative	164.520	101.517	63.002	62,1%
- revisioni e certificazioni	76.975	105.748	-28.774	-27,2%
- altre consulenze	116.959	326.274	-209.315	-64,2%
- altre spese	49.286	48.241	1.045	2,2%
	<b>1.348.471</b>	<b>1.596.254</b>	<b>-247.783</b>	<b>-15,52%</b>

I servizi generali amministrativi presentano un decremento di circa 248 mila euro, riferito quasi totalmente alle "altre consulenze" che nell'esercizio precedente presentavano maggiori costi per il progetto di valutazione di acquisizione di partecipazioni; e per minori costi sostenuti per il canone Arco, il quale come previsto contrattualmente nel secondo esercizio della convenzione presenta una riduzione del costo. In controtendenza crescono le consulenze amministrative per effetto di un nuovo contratto di consulenza fiscale stipulato nel corso dell'esercizio.

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.		650.000		1.778	651.778
Cortesa S.r.l.		66.709	70.842		137.552
Eccelsa Aviation S.r.l.			49.286		49.286
<b>Totale</b>		<b>716.709</b>	<b>120.128</b>	<b>1.778</b>	<b>838.616</b>

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

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	330.551	308.589	21.962	7,1%
- altri canoni	421.313	436.719	-15.407	-3,5%
	<b>751.864</b>	<b>745.309</b>	<b>6.555</b>	<b>0,9%</b>

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 2013 (vedi lettera ENAC del 25/11/2013 prot. n° 0133474/E5A). L'importo così determinato è stato ridotto del 75% in base alla Legge 2/12/2005 n. 248, fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali di cui all'art. 11- nonies della stessa legge.

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 ed in controtendenza un incremento per effetto del nuovo contratto per il noleggio delle auto Audi.

**COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE**

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

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	8.037.429	7.845.550	191.879	2,45%
- oneri sociali	2.222.262	2.245.347	-23.084	-1,03%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	498.672	513.511	-14.839	-2,89%
- altri costi del personale	576.698	549.401	27.296	4,97%
- lavoro temporaneo (interinale)	73.191	16.021	57.170	356,84%
	<b>11.408.252</b>	<b>11.169.831</b>	<b>238.422</b>	<b>2,1%</b>

**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 2013 ammontano a circa 1230 mila euro.

**COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE**

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	302.347	276.226	26.120	9,5%
Cancelleria e stampanti	72.150	57.416	14.734	25,7%
Contributi associativi	40.585	39.298	1.287	3,3%
Abbonamenti riviste e giornali	15.877	11.031	4.846	43,9%
Spese di rappresentanza	22.990	33.477	-10.487	-31,3%
Altre sopravvenienze non straordinarie	25.936	120.502	-94.566	-78,5%
Donazioni e liberalità	10.900	5.224	5.676	108,6%
Tasse di circolazione automezzi	707	1.031	-324	-31,5%
Furti ed ammanchi	33	889	-856	-96,3%
Multe ed ammende	4.178	1.533	2.645	172,6%
Pulizia uffici	32.220	31.892	328	1,0%
Costi indeducibili	43.981	30.564	13.417	43,9%
Perdite su crediti		564.934	-564.934	-100,0%
Altri oneri minori	62.775	46.995	15.781	33,6%
	<b>634.679</b>	<b>1.221.012</b>	<b>-586.332</b>	<b>-48,0%</b>

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un decremento rispetto al precedente esercizio per circa 586 mila euro. Il decremento è da attribuirsi in larga misura alla contabilizzazione delle perdite su crediti, nel corso del precedente si è proceduto alla registrazione delle perdite nella voce "perdite su crediti" al rigo B.14 del conto economico, nel 2013 le suddette perdite sono state contabilizzate in detrazione del fondo svalutazione crediti OIC 1. L'incremento è dovuto quasi totalmente alle sopravvenienze maturate a seguito della liquidazione del contributo marketing annualità 2011, e alla voce imposte e tasse per 63 mila euro a seguito dell'applicazione della nuova imposta IMU.



**C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI****ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI**

	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<i>proventi diversi dai precedenti:</i>				
<i>verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche	178	119	59	49,49%
utili di cambio realizzati	215		215	
Interessi attivi di mora	229.568	139.325	90.243	64,77%
<b>Totale</b>	<b>229.961</b>	<b>139.444</b>	<b>90.518</b>	<b>65%</b>

Gli interessi attivi di mora si incrementano in controtendenza all'andamento del tasso euribor applicato (3M 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:	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	464	232	232	100,19%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento	1.251	302	949	313,74%
Interessi su c/c bancari	183.843	196.389	-12.546	-6,39%
Interessi passivi di mora	2.602	2.539	63	2,46%
Commissioni carte di credito	13.279	14.429	-1.150	-7,97%
Commissioni e spese bancarie di c/c	46.272	49.620	-3.349	-6,75%
Interessi passivi su finanziamento	21.797	161.948	-140.152	-86,54%
Altri	52	62	-10	-16,22%
<b>Totale</b>	<b>269.559</b>	<b>425.522</b>	<b>-155.962</b>	<b>-37%</b>

Gli oneri finanziari si decrementano per effetto dei minori interessi passivi verso finanziamenti, i quali nel corso del 2012 includevano gli interessi maturati per il finanziamenti verso la SFIRS.



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

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<b>Proventi straordinari:</b>				
Sopravvenienze attive e insussistenze passive	158.822	871.128	-712.306	-81,77%
Totale	158.822	871.128	-712.306	-81,77%

Le sopravvenienze attive straordinarie si riferiscono sostanzialmente a:

- per 67 mila euro, a maggiori accantonamenti per fatture da ricevere degli esercizi 2006-2011;
- per 44 mila euro relativi allo storno di note di credito da ricevere da parte di un vettore terzo per il raggiungimento di alcuni obiettivi legati alla biglietteria ed all'imbarco bagagli;
- per 33 mila euro, rimborsi per assunzioni disabili da parte della Regione Autonoma Sardegna.

**COMPOSIZIONE ONERI STRAORDINARI**

Descrizione	31/12/13	31/12/12	Variazione	Variazione %
<b>Oneri straordinari:</b>				
Sopravvenienze passive e insussistenze attive	17.743	184.817	-167.074	-90,40%
Totale	17.743	184.817	-167.074	-90,40%



## **IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO**

Le imposte correnti sul reddito dell'esercizio, pari a 1.345 mila euro sono composte da Irap per 193 mila euro e per Ires per circa 1.152 mila euro.

Gli importi per imposte anticipate pari a circa 33 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.

<b>NUMERO MEDIO DIPENDENTI</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
-Numero Dirigenti	3,0	3,0
-Numero Quadri	9,0	8,6
-Numero Impiegati CTI	100,6	99,4
-Numero Operai CTI	80,5	79,4
-Numero Impiegati CTD	18,7	21,8
-Numero Operai CTD	8,2	9,8
<b>Totale</b>	<b>220,0</b>	<b>222,0</b>

**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.

	<b>31/12/13</b>	<b>31/12/12</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
Compensi Amministratori	292.910	300.287	-7.377	-2,46%
Compensi Sindaci	72.457	66.352	6.105	9,20%
Compensi Società di revisione	63.186	46.646	16.540	35,46%
	<b>428.553</b>	<b>413.285</b>	<b>15.268</b>	<b>3,69%</b>



**MERIDIANA S.P.A**  
**BILANCIO AL 31/12/2012**

La Società appartiene al gruppo Meridiana che esercita la direzione e il coordinamento tramite la Capogruppo 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 Meridiana S.p.A. redige il Bilancio Consolidato. Gli importi sono indicati in Euro migliaia.

<b>ATTIVO</b>		<b>31/12/12</b>
A)	Attività non correnti	113.562
B)	Attività correnti	9.952
	<b>Totale attivo</b>	<b>123.514</b>

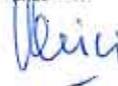
<b>PASSIVO</b>		
C)	Patrimonio Netto:	
	- Capitale sociale	51.033
	- Azioni proprie	-1.209
	- Riserve	2.499
	- Utile/perdite dell'esercizio	-87.560
D)	Passività correnti	49.155
E)	Passività non correnti	109.594
	<b>Totale passivo</b>	<b>123.512</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>		
A)	Proventi / (Oneri) netti da Partecipazioni	-85.394
B)	Proventi / (Oneri) finanziari netti	-4.062
C)	Spese generali nette	-1.696
	Imposte sul reddito dell'esercizio	3.592
	<b>Utile (perdita dell'esercizio)</b>	<b>-87.560</b>

\* \* \*

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  
Franco Trivi



**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**

<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>		<b>4.112.506</b>
<b>VARIAZIONI IN AUMENTO DEL REDDITO</b>		<b>1.901.210</b>
Sopravvenienze passive indeducibili	18.896	
Costi di gestione auto	83.999	
Imposte indeducibili o non pagate	123.291	
Erogazioni liberali	10.900	
Ammortamenti indeducibili	16.852	
Accantonamento rischi da contenzioso	571.222	
Premi di performance	733.346	
Altre variazioni in aumento	342.704	
<b>VARIAZIONI IN DIMINUZIONE DEL REDDITO</b>		<b>(1.669.568)</b>
Emolumenti deducibili	-217.181	
Altre variazioni in diminuzione	-1.452.387	
<b>REDDITO IRES</b>		<b>4.344.148</b>
ACE	-155.747	
<b>IMPONIBILE IRES</b>		<b>4.188.401</b>
	aliquota Ires	27,5%
<b>IRES CORRISPONDENTE AL REDDITO DELL'ESERCIZIO</b>		<b>1.151.810</b>



ALLEGATO N.2

Base imponibile IRAP

IC1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	€	26.963.020
IC5	Altri ricavi	€	5.073.734
IC6	Totale componenti positivi	€	32.036.754
IC7	Costi per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	€	462.434
IC8	Costi per servizi	€	12.837.403
IC9	Costi per il godimento di beni di terzi	€	751.864
IC10	Ammort. Immobilizz. Materiali	€	1.109.208
IC11	Ammort. Immobilizz. immateriali	€	120.823
IC12	variaz. Rim. Materie prime	€	-414
IC13	oneri diversi di gestione	€	634.680
IC14	Totale componenti negativi	€	15.915.998

VALORE DELLA PRODUZIONE NETTA

IC50	Totale variazioni in aumento	€	798.454
IC56	Totale variazioni in diminuzione	€	944.553
Sezione VI			
IC61	Valore della produzione lorda	€	15.974.657
IC62	Deduzioni - art.11 D.Lgs. N. 446/97	€	-641.831
IC70	Valore della produzione netta	€	15.332.826
	aliquota 1,26%		
IR22	IRAP dell'esercizio		193.194



<b>CALCOLO IMPOSTE ANTICIPATE</b> <b>(dati in Euro)</b>	<b>totali al</b> <b>31/12/13</b>	<b>totali al</b> <b>31/12/2012</b>	<b>variaz.</b>
Competenze amministratori non commercialisti non ancora liquidati	315.104	277.100	38.004
Accantonamento svalutazione crediti non deducibile	953.120	1.089.140	-136.020
Ammortamento terreno AG non dedotto	84.892	68.040	16.852
Fondo rischi ed oneri da contenzioso	2.113.253	1.876.516	236.737
Quota indeducibile ammortamento avviamento (50%)	170.181	201.696	-31.515
Oneri del personale	793.346	559.000	234.346
Eccedenza manut.ni ex Art. 107 del Tuir			0
Tares	31.888		31.888
Quote associative (non pagate)	7.000		7.000
Interessi passivi di mora liquidati in altri esercizi	43.681	41.703	1.978
<b>totale variazioni sui futuri redditi fiscali</b>	<b>4.512.465</b>	<b>4.113.195</b>	<b>399.270</b>
base di calcolo ai fini dell'Ires			
aliquota Ires	27,50%	27,50%	
<b>Ires anticipata</b>	<b>1.240.928 (A)</b>	<b>1.131.129</b>	<b>109.799</b>
base di calcolo ai fini dell'Irap	250.544	265.207	
aliquota Irap	1,26%	4,20%	
<b>Irap anticipata</b>	<b>3.157 (B)</b>	<b>11.139</b>	<b>-7.982</b>

<b>CALCOLO IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE</b> <b>(dati in Euro)</b>	<b>totali al</b> <b>31/12/13</b>	<b>totali al</b> <b>31/12/2012</b>	<b>variaz.</b>
Differenze attive di mora non pagati	229.568	-	229.568
<b>totale variazioni sui futuri redditi fiscali</b>	<b>229.568</b>	<b>0</b>	<b>229.568</b>
base di calcolo ai fini dell'Ires			
aliquota Ires	27,50%	27,50%	
<b>Ires anticipata</b>	<b>63.131 (C)</b>	<b>0</b>	<b>63.131</b>

**ATTIVITA' PER IMPOSTE ANTICIPATE (A) + (B) = 1.244.085**

**PASSIVITA' PER IMPOSTE DIFFERITE (C) = 63.131**

<b>ADEGUAMENTO 2013 :</b>
<b>Ricavi/(Costi): 101.818</b>

**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 tra i costi dell'esercizio il canone per competenza (pari a 176 mila euro), gli interessi passivi per il canone di leasing (pari a 19 mila euro) ed il debito verso la società di leasing (per un importo 657 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				