



BILANCIO

al 31 dicembre 2021



Direzione e coordinamento di Ligantia S.p.A.

Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda

Capitale Sociale Euro 12.912.000 interamente versato

Indice

Relazione sulla Gestione

ORGANI SOCIALI.....	3
NOTA INTRODUTTIVA.....	4
SINTESI DELL’ESERCIZIO	6
ATTIVITÀ COMMERCIALI “NON AVIATION”	22
GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	25
LE SOCIETÀ CONTROLLATE.....	33
CORTESA S.R.L.....	33
ECCELSA AVIATION S.R.L.....	39
ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.....	43
INVESTIMENTI.....	46
QUALITY & REGULATION	51
SAFETY & COMPLIANCE MONITORING.....	53
GESTIONE RISORSE UMANE.....	55
ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO	58
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.....	64
PRINCIPALI RISCHI CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ	65
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	70
INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE	70
ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE	70
APPROVAZIONE DEL BILANCIO	71

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Roberto Barbieri

Amministratore delegato

Silvio Pippobello

Consiglieri

Rita Ciccone

Alessandro Gavino Deiana

Antonio Lubrano Lavadera

Laura Pascotto

Massimo Satta

Stefano Visconti

Collegio Sindacale

Presidente

Fabrizio Mocavini

Componenti

Anna Maria Bortolotti

Marco Dell'Acqua

Donato Liguori

Giulia Pusterla

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

Presidente

Corrado Fara

Componenti

Massimiliano Lei

Giovanni Pinna Parpaglia

NOTA INTRODUTTIVA

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

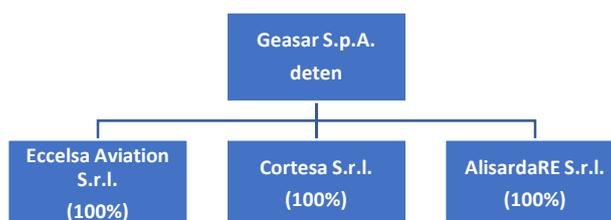
La convenzione per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto è stata resa esecutiva per effetto del successivo Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, del 23 dicembre 2004. Da tale data decorre il periodo quarantennale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

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

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

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

La società Geasar SpA controlla l'intero capitale di altre tre società: Cortesa S.r.l., Eccelsa Aviation S.r.l. ed Alisarda Real Estate S.r.l



- Eccelsa Aviation S.r.l. eroga il servizio di assistenza a terra a passeggeri ed aeromobili privati di Aviazione Generale, attraverso un terminal e piazzali aeromobili dedicati;
- Cortesa S.r.l. gestisce direttamente, presso lo scalo di Olbia e Alghero, le attività di commercializzazione di prodotti tipici regionali (5 punti vendita e una piattaforma web) ed eroga il servizio di Food& Beverage (12 punti vendita e la attività di in flight – catering per i voli della aviazione generale), oltre l'offerta dei parcheggi aeroportuali per passeggeri e operatori.
- Alisarda Real Estate S.r.l gestisce il patrimonio immobiliare di proprietà concedendo in locazione immobili commerciali e per attività aviazione

In data 26 febbraio 2021, si è concluso l'iter per il cambio di controllo di Geasar S.p.A. e delle controllate: la proprietà del 79,79% delle azioni della Società sono passate da Alisarda S.p.A. alla società F2i Smeralda S.p.A., interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.A.

L'azionariato di Geasar S.p.A. al 31.12.2021 risulta pertanto così costituito:

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

SINTESI DELL'ESERCIZIO

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio della Società Geasar S.p.A. dell'anno 2021.

L'anno 2021 si è confermato, come da attese, un anno di transizione verso la ripresa del traffico aereo commerciale mondiale. In Europa, seppur si registri un'incoraggiante crescita del +37% rispetto al 2020, i volumi di passeggeri permangono ben al di sotto dei livelli pre-pandemia, segnando un -59% rispetto al 2019.

Su scala nazionale, il sistema aeroportuale registra una crescita significativa pari al +52,4% rispetto al 2020, seppur la contrazione verso il 2019 si conferma rilevante, id est -58,2%.

Anche nel corso del 2021 la diffusione della pandemia ed il tracciamento di nuove varianti originate dal virus SARS-Covid-19, ha condizionato la stabile ripresa delle operazioni a causa dell'incertezza dovuta all'intermittenza dei blocchi e delle limitazioni agli spostamenti tra i paesi. Soltanto nella seconda metà dell'anno, grazie all'accelerazione della campagna vaccinale, di concerto con la standardizzazione portata dai certificati digitali Covid UE, si è assistito ad una progressiva e regolare ripresa del traffico.

Lo scalo di Olbia, conclusi nel corso dell'anno i lavori di riqualifica e prolungamento della pista di volo, ha potuto beneficiare della totalità delle proprie infrastrutture di volo, garantendo una risposta flessibile all'incertezza dei volumi di traffico causati dalla situazione contingente legata alla pandemia.

Dal punto di vista operativo, lo scalo ha registrato volumi di traffico ancora fortemente penalizzati nel primo semestre, rilevando comunque segnali di inversione già nel mese di giugno 2021. A partire dal successivo mese di luglio, un deciso incremento del numero di passeggeri serviti ha permesso di riportare l'operatività complessiva dello scalo in prossimità dei livelli pre-pandemia, posizionando Olbia tra i primi scali nazionali in termini di recupero passeggeri.

Con il perdurare dell'emergenza da Coronavirus, la società ha continuato ad operare nel pieno rispetto delle ordinanze emesse dagli organismi preposti, sia a livello nazionale che locale. L'azione concreta di contrasto alla diffusione del virus ha visto confermato l'impegno nella nuova attività di screening e testing tramite il servizio Health Testing Center (HTC), operativo da marzo a ottobre per l'utenza aeroportuale e cittadina. Confermata inoltre l'attenzione sulle misure a tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e della comunità aeroportuale. Si è favorito il ricorso al lavoro agile per i dipendenti non impiegati in attività operative ed una limitazione dei contatti tra le persone, attraverso il distanziamento interpersonale ed il consolidamento di tutte le misure igienico-sanitarie suggerite dalla normativa, ivi incluso il rafforzamento dei controlli relativi alle certificazioni sanitarie obbligatorie.

Per quanto concerne la performance economico-finanziaria, gli sforzi gestionali si sono concentrati sulla massimizzazione dei ricavi, garantendo l'immediata operatività delle strutture durante i periodi di allentamento delle restrizioni agli spostamenti, oltreché sul contenimento dei costi, grazie al ricorso alla CIGS e alla Cassa Integrazione in deroga nei periodi innalzamento delle misure restrittive, oltre ad una gestione oculata nell'utilizzo di forza lavoro stagionale.

Dal punto di vista finanziario, si è optato per concentrare gli investimenti sugli interventi strategici o legati a requisiti normativi. Tra questi, la conclusione dei lavori di Riqualifica e Prolungamento della pista di volo e

la partenza dell'implementazione del nuovo sistema BHS equipaggiato con macchine radiogene rispondenti agli ultimi ECAC standard 3. Gli interventi non realizzati sono stati ripianificati organicamente nel nuovo piano quinquennale.

Le necessità di liquidità sono state garantite dalla solida situazione di partenza, seppur ridimensionata dalla crisi fronteggiata nel corso del 2020, e dalla liquidità generata nell'esercizio. Si è inoltre potuto far affidamento sulle linee di credito bancario già attivate nel 2019, oltre all'erogazione della quasi totalità del finanziamento pubblico finalizzato agli interventi di riqualifica e prolungamento pista.

L'esercizio, seppur nel succitato contesto di transizione e profonda trasformazione del mercato, presenta un **Margine Operativo Lordo** positivo pari a 15.615.744 Euro, con un miglioramento di 14.872.281 Euro rispetto al 2020. Lo stesso dato, se raffrontato con i volumi del 2019, che aveva registrato un **Margine Operativo Lordo** pari a 22.822.564 Euro, evidenzia un significativo recupero e un delta percentuale rispetto ai volumi pre crisi pari alla percentuale di traffico passeggeri ancora da recuperare (30% circa). Il rapporto Margine Operativo Lordo per passeggero è, pari a 7,5 Euro, equivalente a quello del 2019, ultimo esercizio non condizionato dall'emergenza sanitaria.

La significativa ripresa del valore della produzione permette di registrare, coperti i costi di ammortamento degli asset aeroportuali, un **Risultato Operativo positivo** 12.207.160 Euro, migliorativo rispetto all'anno precedente per 14.698.792 Euro.

L'**Utile Netto** dell'esercizio si attesta in **8.304.257** Euro, riportando un differenziale positivo rispetto al 2020 per complessivi 7.659.554 Euro.

I **Ricavi totali**, pari a circa 43,17 milioni di Euro, crescono dell'83,77%. L'incremento risulta più contenuto rispetto all'evoluzione positiva del traffico (+103,2%) in virtù dei proventi da attività *non aviation*, Subconcessioni (+51,87%) e Pubblicità (+29,11%) in primis, che crescono in misura non direttamente proporzionale al traffico passeggeri e movimenti.

I **Costi operativi** ammontano a circa 27,56 milioni di Euro, con un incremento del 21% circa rispetto al 2020. La variazione è prevalentemente correlata all'incremento dei costi del personale (imputabile al minore ricorso agli ammortizzatori sociali ed alla ripresa nell'utilizzo di forza lavoro stagionale, funzionale all'incremento dei volumi di traffico), ai materiali di consumo impiegati nell'erogazione dei servizi ed alle prestazioni di servizi essenziali da parte di fornitori terzi.

Il traffico

Come già accennato, l'aeroporto di Olbia ha registrato una consistente ripresa del traffico rispetto al 2020, ponendo lo scalo tra i primi in Italia nel processo di recupero dei livelli pre-pandemia.

Il traffico degli aeroporti europei segna nel 2021 una crescita del 37% rispetto al 2020, attestandosi leggermente al di sotto di 1 miliardo di passeggeri trasportati. In particolare, il secondo semestre, grazie all'accelerazione della campagna vaccinale ed alla stabilizzazione delle regole di spostamento tra i paesi, ha intravisto incoraggianti segnali di ripresa. Tuttavia, complessivamente anche quest'anno si chiude con una

significativa contrazione pari a circa -59% rispetto al periodo pre-pandemia (2019), equivalente a 1,45 miliardi di passeggeri in meno.¹

In termini di movimenti, si registra, negli aeroporti europei, una crescita del 23% circa che rapportata al +37% di passeggeri, mette in luce la buona performance dei vettori in termini di load factor.

Il business cargo, che già nel 2020 ha limitato le perdite grazie alla crescente domanda riconducibile alle mutate abitudini di consumo nel periodo di picco dell'emergenza, oltre alla necessità di garantire il trasferimento di merci essenziali e materiale sanitario, nel 2021 segna un consistente +22% circa.

Il traffico negli aeroporti italiani registra 81 milioni di passeggeri, pari a +52,4% rispetto al 2020. Il driver della ripresa è passato prevalentemente per il mercato domestico, mentre le restrizioni agli spostamenti tra nazioni hanno fortemente penalizzato il mercato internazionale. Il gap rispetto al 2019 si attesta in -58% circa, pressoché allineato al trend europeo.

I movimenti riportano una crescita del +35% circa verso il 2020, più marcata rispetto alla media europea, ma ancora distante dai valori del 2019 (-42%).

Da evidenziare le performance del traffico cargo e merci, che registra il pressoché pieno recupero dei volumi 2019 (-1,9%) e un consistente +28,6% sul 2020.

Il traffico negli aeroporti sardi registra nel 2021 circa 5,7 milioni di passeggeri, pari a +72,6% rispetto al 2020. Il dato, di gran lunga superiore alla media nazionale pari a +52,4%, è stato sospinto dalla significativa ripresa del traffico domestico che ha rappresentato il 77% del totale passeggeri di aviazione commerciale, con una crescita del 69% anno su anno. Anche il segmento internazionale cresce rispetto al 2020, +87% circa, ma la relativa quota di mercato si discosta significativamente dai livelli del 2019 (23% del 2021 vs 37% del 2019) e la contribuzione alla ripresa del traffico in termini assoluti rispetto al 2020 risulta marginale rispetto al comparto domestico: +1.780.061 passeggeri domestici a fronte di 619.519 internazionali.

Il traffico nell'aeroporto di Olbia registra nell'anno 2021 2.081.057 passeggeri, in crescita del +103,2% rispetto al 2020 ed in flessione del -30,6% (- 0.9 milioni passeggeri) rispetto al 2019. I movimenti complessivi si attestano a 32.575, riportando una crescita del 73% circa rispetto al 2020, e una flessione rispetto al 2019 decisamente più contenuta e pari a -5,7%. In tal senso, si evidenzia il forte contributo dei movimenti legati al traffico di Aviazione Generale, in crescita del +20% rispetto al 2019, che, tuttavia, per specificità del business, non contribuisce in egual misura al volume di traffico passeggeri.

Dal punto di vista qualitativo, si mette in evidenza la crescita dell'incidenza dei passeggeri domestici sul totale rispetto alla condizione pre-pandemia, che passa dal 47% al 67% circa. Il fenomeno è previsto in attenuazione e ribilanciamento già nel corso del 2022 per poi raggiungere i livelli 2019 entro il 2024.

Per quanto concerne il business di Aviazione Generale, è degno di nota il dato sulla riduzione del tonnellaggio medio per movimento rispetto al 2019, che passa da 17 a 15 circa (-12% circa), confermando

¹ Fonte ACI Europe-airport traffic report 2021

quanto già riscontrato nel 2020. La variazione rispecchia l'incremento dell'incidenza di traffico nazionale sul totale, caratterizzato da spostamenti a più corto raggio ed aeromobili di minori dimensioni. Le restrizioni hanno influito negativamente sul bacino di utenza medio-orientale e russo, tipicamente operante aeromobili di stazza superiore. Anche questo fenomeno è atteso in miglioramento sui valori 2019 col normalizzarsi della situazione sanitaria globale.

Attività operativa

Il perdurare dell'emergenza sanitaria ha richiesto il mantenimento di un alto livello di attenzione sulle misure per il contenimento della diffusione del virus in aeroporto. Sono continuati gli interventi pianificati di sanificazione di aria e superfici, con azioni più frequenti nelle aree ad elevata densità di traffico. Le dotazioni di protezione individuale e le barriere fra operatori e passeggeri sono state continuamente integrate e adeguate all'evoluzione delle prescrizioni delle autorità. Sono stati inoltre confermati i servizi di sanificazione delle vaschette portaoggetti in uso ai filtri di sicurezza, oltre alla disponibilità di presidi sanitari e macchinari sanificanti a disposizione dei vettori. A conferma dell'impegno della società verso l'obiettivo di garantire un'esperienza di viaggio sicura ai propri ospiti, nel mese di gennaio è stata acquisita la "Airport Health Accreditation" rilasciata da ACI – Airport Council International, che ha certificato la rispondenza dei processi implementati alle linee guida ICAO.

Inoltre, il 31 marzo 2021, in collaborazione con il partner tecnico-sanitario Mater Olbia Hospital, è stato inaugurato l'Health Testing Center – HTC, il primo hub aeroportuale completamente dedicato al servizio di screening e prevenzione nella lotta alla diffusione del Covid-19, pensato per facilitare la ripresa del traffico aereo in un contesto normativo che imponeva l'effettuazione di test anti-covid prima della partenza.

Sul fronte Infrastrutture, da evidenziare la conclusione dei lavori di riqualifica e prolungamento della pista di volo e l'attivazione, il 26 Aprile 2021, della nuova infrastruttura con il primo atterraggio. Sono continuate nel corso dell'anno le complesse attività di collaudo amministrativo delle nuove opere.

Per quanto concerne le operazioni commerciali, il 2021 ha visto l'importante accordo per l'apertura della base stagionale da parte del vettore spagnolo Volotea, inaugurata il 3 giugno, che rappresenta un passo fondamentale verso un sano e concreto sviluppo dell'aeroporto e del turismo in Sardegna. Ciò assume ulteriore importanza considerando la cessazione dell'attività, nel 2020, della storica compagnia aerea locale Meridiana, poi Air Italy, attualmente in liquidazione. Volotea ha ulteriormente rafforzato il proprio legame con l'isola e con i tre aeroporti sardi, aggiudicandosi l'effettuazione dei voli in regime di continuità territoriale dal 15 ottobre 2021 fino al 14 maggio 2022, di fatto estendendo la presenza con la propria base oltre la stagione estiva e incrementando gli aeromobili basati con il secondo Airbus della famiglia A320.

Il traffico, in netta ripresa rispetto al 2020, è stato sostenuto dal lancio di nuove rotte e dalla crescente domanda di collaborazione da parte di alcuni dei principali vettori europei. Volotea ha inaugurato i nuovi collegamenti per Cuneo, Catania e Lione; easyJet ha operato nuovi voli per Bologna, Verona, Torino e Bari, mentre Wizz Air ha lanciato i propri nuovi collegamenti per Verona, Malpensa, Bologna e Treviso. Vueling ha inaugurato il nuovo Olbia-Firenze. Le nuove rotte si sono aggiunte alle storiche già operate ed a quelle in continuità territoriale per un totale di 61 destinazioni collegate con lo scalo di Olbia nel picco estivo.

Nuovi accordi e continui contatti commerciali, tesi alla stimolazione del mercato, fanno prevedere una prosecuzione del processo di recupero del traffico anche per il 2022, le cui attese vedono il numero di passeggeri approssimarsi a quello dell'ultimo anno pre-pandemia.

Il Piano Investimenti

Nel corso degli ultimi due anni, il Piano Investimenti è stato ripensato in coerenza con il calo di traffico conseguente all'emergenza sanitaria. Nel 2021 il Gruppo Geasar ha impiegato 14,1 milioni/Euro (13,7 milioni/Euro la sola Geasar S.p.A.) con l'obiettivo di privilegiare gli investimenti mandatori e quelli strategici per garantire una risposta resiliente alle incertezze del particolare periodo storico, oltre ad impostare le infrastrutture per la ripresa del traffico. È stato pertanto portato a termine l'intervento di riqualifica e prolungamento della pista di volo, che con gli attuali 2.740 metri di lunghezza può ospitare regolarmente le operazioni di aeromobili tipo "wide-body". Il secondo intervento principale ha riguardato i lavori di upgrade del BHS – Baggage Handling System - dei bagagli in partenza, con l'installazione di un moderno impianto meccanico Siemens e di nuove macchine radiogene rispondenti agli ultimi standard di livello 3 imposti da ICAO. Il completamento dei lavori, iniziati nel 2020 con la predisposizione delle infrastrutture, è previsto entro il mese di maggio 2022.

I due interventi principali rappresentato circa il 90% del totale investito nel 2021 da Geasar S.p.A. il resto è stato impiegato per sviluppi IT funzionali al miglioramento continuo dei processi aziendali, per il mantenimento della piena efficienza delle infrastrutture, per il miglioramento delle prestazioni energetiche degli impianti e per la progettazione dell'ampliamento dei piazzali. Quest'ultimo intervento si inserisce nel più ampio gruppo degli investimenti strategici finalizzati all'incremento della capacità operativa dell'aeroporto.

Coerentemente con la policy ambientale della società, è proseguito il piano di efficientamento energetico ed idrico. Inoltre, la società ha proseguito il percorso di abbattimento degli impatti ambientali, con l'obiettivo di diventare aeroporto "Carbon Neutral" nei prossimi 5-7 anni nell'ambito del programma di Airport Carbon Accreditation di ACI Europe.

Per quanto concerne le attività di monitoraggio della qualità dei servizi offerti, si evidenzia come anche il 2021 sia stato condizionato dall'irregolarità dei flussi di passeggeri dovuto al susseguirsi di inasprimento e allentamento delle restrizioni al viaggio. Premesso quanto sopra, le risultanze delle rilevazioni propedeutiche alla redazione della **Carta dei Servizi** sono state comunque positive ed in linea con la politica di un'offerta qualitativamente elevata a favore dell'utenza aeroportuale. Gli indicatori si sono attestati tutti nell'intorno del 99%, ivi inclusi i recenti istituiti per valutare il livello di soddisfazione del passeggero verso le misure adottate per il contrasto alla diffusione del virus. Si conferma dunque anche nel 2021 l'alto livello di gradimento da parte dei passeggeri nei confronti dei servizi offerti dall'aeroporto.

Da evidenziare un allungamento delle tempistiche medie di attesa per check-in e controlli di sicurezza, interamente riconducibile alle prescrizioni normative in tema di introduzione di nuovi controlli relativi alla documentazione sanitaria.

In conclusione, il 2021 è stato un anno di transizione che ha comunque marcato forti segnali di ripresa del traffico. Nonostante un primo semestre all'insegna dell'incertezza, nella seconda parte dell'anno si ha avuto conferma che, con lo stabilizzarsi della situazione pandemica, il mercato è reattivo soprattutto verso lo scalo olbiese. Le attese di pronta ripresa sono confermate dalla vivacità dei contatti commerciali con i principali operatori europei.

Un approfondimento a parte merita il business dell'Aviazione Generale, che ha segnato volumi record, ben al di sopra del 2019. Ciò è dovuto principalmente al contributo della bassa stagione, mai così attiva in termini di movimenti, grazie alla scelta di numerosi fruitori della business aviation, che hanno trasferito nei periodi acuti della pandemia la propria residenza nell'isola. Come per l'Aviazione Commerciale, anche questo segmento di traffico business ha visto incrementare la quota di mercato dei voli domestici, caratterizzati però da dimensioni più ridotte (da cui il minore tonnellaggio). Il 2022 si prevede comunque in leggera flessione in termini di movimenti, con un ribilanciamento a favore dei voli internazionali, il tutto in linea con il processo di stabilizzazione post emergenza sanitaria.

Altre informazioni rilevanti

ABnche per il 2021 è stata tenuta in sospenso da parte dell'Enac la **procedura di selezione dei due nuovi operatori Handling** al servizio rispettivamente dell'Aviazione Generale e dell'Aviazione Commerciale. Si presume ragionevolmente che ENAC avvierà la gara al termine dell'emergenza sanitaria, ma al momento non sono ancora state rese note le tempistiche del procedimento. Per ottemperare comunque alle prescrizioni dell'Autorità, nel corso del 2021 sono stati ultimati i lavori di riqualifica ed ampliamento dell'edificio che andrà ad ospitare il nuovo handler di aviazione generale, comprese le opere di predisposizione della viabilità esterna.

Per il dodicesimo anno consecutivo, **Eccelsa Aviation** si conferma FBO – Fixed Foreign Base Operator - di riferimento per il mercato europeo dell'Aviazione Generale. Il premio di miglior Aviazione Generale d'Europa è stato conferito dalle pubblicazioni internazionali "European CEO" e "Capital Finance International" (CFI). Come ogni anno, le classifiche vengono determinate alla fine della valutazione di circa 850 strutture nel settore di aviazione privata nell'area EMEA (Europe, Middle East and Africa). La valutazione è frutto delle preferenze espresse dai passeggeri e dagli equipaggi che utilizzano i terminal di aviazione generale europei ed internazionali.

Fatti rilevanti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio

A parziale compensazione delle perdite subite nel 2020, è stata approvata una misura di sostegno a favore degli aeroporti, inserita all'interno della Legge di Bilancio 2021. Questa misura prevede il *ristoro* del margine perso nei mesi di limitazioni del traffico, più precisamente nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 gennaio 2021. La misura, a seguito dell'approvazione della Commissione Europea, è entrata nella fase operativa per il periodo marzo – giugno 2020 e la Società ha presentato nel mese di gennaio 2022 richiesta di compensazione per il danno subito da Covid-19 nello stesso periodo. Al momento non sono note le tempistiche di erogazione totale del ristoro e l'entità definitiva dello stesso, attualmente al vaglio degli organismi ministeriali preposti, ma si ritiene ragionevole poter disporre dei fondi entro la prima metà del 2022.

Rispetto al traffico di Continuità Territoriale, nel corso del 2021, le connessioni tra gli aeroporti sardi e gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate, assoggettate ad oneri di servizio pubblico, sono state operate in regime di esclusiva dal vettore Alitalia sino alla cessazione delle proprie attività volative, avvenuta in data 14 ottobre 2021.

Al fine di scongiurare l'interruzione del servizio pubblico essenziale di linea dagli aeroporti sardi sulle rotte da e per Roma-Fiumicino e Milano-Linate a partire dal 15 ottobre 2021, la Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Governo Italiano, nelle more della definizione e attuazione del nuovo regime, in data 23 settembre 2021 ha pubblicato una procedura di emergenza per l'affidamento di tali rotte per un periodo di sette mesi, ovvero sino al 14 maggio 2022. Sono state invitate a partecipare a detta procedura di emergenza 11 compagnie aeree; tra queste il vettore Volotea è risultato aggiudicatario di entrambe le tratte verso Roma Fiumicino e Milano Linate per tutti e 3 gli aeroporti sardi.

Nel corso del 2021 è stato pubblicato il decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile n. 466/2021 con il quale sono stati fissati i criteri per la imposizione di oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei tra gli aeroporti sardi e gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate. I criteri sono stati poi ripresi dalla pubblicazione informativa dell'Unione europea del 29 dicembre 2021.

Il nuovo regime prevede che i vettori aerei comunitari interessati a svolgere il servizio, possono presentare alla Regione Autonoma della Sardegna istanza di accettazione su una o più rotte previste dal decreto, volando senza diritti di esclusività e senza compensazione finanziaria per un periodo non inferiore a 12 mesi. Tuttavia nel caso in cui non vi fossero vettori disponibili, il diritto di esercitare le rotte, per un periodo di due anni, potrà essere concesso tramite gara pubblica, in esclusiva e con compensazione finanziaria.

In questo periodo finestra la Regione Sardegna avrebbe dovuto espletare le procedure a evidenza pubblica per l'assegnazione in esclusiva delle rotte, sempre nel caso non pervenga alcuna accettazione senza esclusiva e senza compensazione. Il rispetto di tali tempistiche di osservazione del mercato, imposte dalla normativa comunitaria, avrebbero portato alla stipula delle eventuali nuove concessioni proprio durante il periodo di maggiore intensità di traffico, creando incertezza nei collegamenti da e per l'isola ed inevitabili disagi ai passeggeri.

Per ovviare a tale deprecabile eventualità, nelle scorse settimane un ulteriore decreto del Ministro delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Decreto n.18/2022), ad integrazione del decreto ministeriale di imposizione di oneri di servizio pubblico del 25 novembre scorso, ha imposto oneri di servizio pubblico, a decorrere dal 15 maggio 2022, sulle rotte sarde da e per Linate e Fiumicino. A seguito della suddetta integrazione normativa, nelle more del perfezionamento delle procedure a evidenza pubblica dirette all'eventuale assegnazione in esclusiva delle rotte, i vettori aerei comunitari, in deroga alla regola generale, potranno presentare anche un'accettazione limitata all'intervallo di tempo tra il 15 maggio e il 30 settembre 2022. **Il 1° ottobre 2022 è stata valutata pertanto come data, eventuale, di decorrenza delle nuove concessioni in esclusiva dei servizi aerei di linea sulle rotte onerate.**

L'auspicio è che, come purtroppo già vissuto negli anni passati durante le precedenti contese assegnazioni di tali rotte di continuità, non permanga troppo a lungo una finestra temporale nella quale i sardi e i turisti che intendono programmare il loro soggiorno in Sardegna, volando da Linate e Fiumicino, vi debbano rinunciare per assenza di posti offerti in vendita. E' auspicabile che, la Regione Sardegna trovi una soluzione a tale situazione di momentanea incertezza entro il mese di Marzo.

Sintesi dei risultati 2021: Dati consolidati Gruppo Geasar

ANALISI CONTO ECONOMICO	2021	2020	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	56.258.406	30.324.711	25.933.695	85,52%
- Altri ricavi e proventi	1.414.493	775.344	639.148,62	82,43%
V valore della produzione "tipica"	57.672.898	31.100.055	26.572.843	85,44%
- Personale	-18.243.072	-14.058.575	-4.184.498	-29,76%
- Materiali di consumo e merci	-4.563.823	-2.705.235	-1.858.588	-68,70%
- Prestazioni, servizi e varie	-13.243.191	-11.671.586	-1.571.605	-13,47%
- Saldo proventi e oneri diversi	-1.095.729	-872.714	-223.015	-25,55%
Costi Operativi	-37.145.815	-29.308.109	-7.837.706	-26,74%
Margine Operativo Lordo - EBITDA <i>% sul valore della produzione</i>	20.527.083 <i>35,6%</i>	1.791.946 <i>5,8%</i>	18.735.138 <i>29,8%</i>	1045,52%
Ammortamenti e svalutazioni	-4.801.595	-4.683.254	-118.341	-2,53%
Accantonamenti per rischi e oneri	-16.991	-31.440	14.449	45,96%
Risultato Operativo - EBIT <i>% sul valore della produzione</i>	15.708.497 <i>27,2%</i>	-2.922.749 <i>-9,4%</i>	18.631.246 <i>36,6%</i>	637,46%
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-247.527	-33.056	-214.471	-648,82%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO <i>% sul valore della produzione</i>	15.460.971 <i>26,8%</i>	-2.955.805 <i>-9,5%</i>	18.416.775 <i>36,3%</i>	623,07%
UTILE ANTE IMPOSTE	15.460.971	-2.955.805	18.416.775	623,07%
Imposte	-4.769.616	564.581	-5.334.198	-944,81%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO <i>% sul valore della produzione</i>	10.691.354 <i>18,5%</i>	-2.391.223 <i>-7,7%</i>	13.082.578 <i>26,2%</i>	547,11%

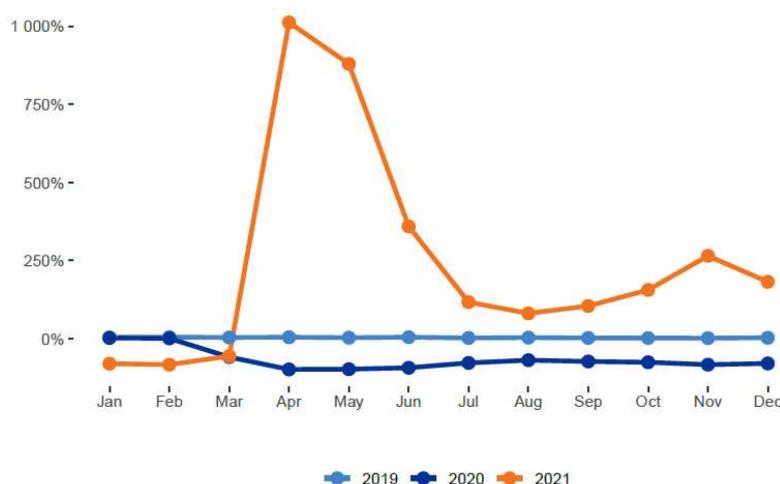
TRAFFICO**Inquadramento generale**

il 2021 è stato un anno di transizione per il mercato del trasporto aereo globale. Seppur in netta ripresa con un +26% rispetto al 2020, le incertezze legate alla diffusione di nuove varianti del virus e la mancanza di una politica comune su campagne vaccinali e documentazione sanitaria fanno comunque registrare un gap rispetto al 2019 pari a -50% circa. I passeggeri trasportati su scala globale si sono attestati su 2,28 miliardi, volumi approssimati a quelli del 2006, interrompendo un percorso di crescita costante durato 12 anni. . IATA stima un trend positivo ed in costante miglioramento, preludio per la prosecuzione del percorso di crescita intrapreso. Si pone tuttavia in evidenza una doppia velocità di recupero, con il traffico domestico leisure che accelera sensibilmente rispetto al medio-lungo raggio sia business che leisure.

Il traffico passeggeri in Europa

il traffico degli aeroporti europei nel 2021 è aumentato del 37% rispetto al 2020, sebbene ancora in calo del 59% rispetto ai livelli pre-pandemia registrati nel 2019. La diffusione della variante Delta, con le conseguenti reintroduzioni di blocchi e limitazioni agli spostamenti tra i paesi, ha inciso negativamente sulla ripresa del traffico passeggeri nella prima metà del 2021 (-77,7% rispetto al 2019). L'avvio della campagna vaccinale, sebbene con percentuali di copertura differenti tra i vari stati europei, combinato con l'introduzione dei certificati digitali Covid UE e la riapertura del mercato transatlantico a novembre, hanno contribuito alla parziale ripresa del traffico passeggeri nella seconda metà dell'anno (-42,4% rispetto al 2019), sebbene questa dinamica positiva sia stata interrotta dalla crescita esponenziale dei contagi dalla variabile Omicron nel mese di dicembre.

Evoluzione Traffico Passeggeri
(variazione year-on-year – ACI Europe)



Il traffico passeggeri in Italia

Il **sistema aeroportuale italiano** ha chiuso il 2021 con 81 milioni di passeggeri, in crescita del 52,4% sul 2020, e con una contrazione del -58,2% sul 2019 (anno pre-covid).

Anche il 2021 è stato interessato dal perdurare della pandemia, i cui effetti negativi si sono manifestati almeno fino al mese di maggio. I primi deboli segnali di ripresa si sono registrati solo a giugno (-65% sui livelli pre-Covid), per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, arrivando a segnare un -38% rispetto al secondo semestre 2019.

Il segmento nazionale è quello che ha evidenziato maggiori percentuali di recupero, attestandosi ad un -35% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che chiude l'anno con una flessione del -70% rispetto al 2019.

I movimenti aerei registrano una contrazione meno marcata rispetto al traffico passeggeri: nel 2021 sono stati circa 950 mila, con un calo del 42% sul 2019 (+35% sul 2020).

Gli Aeroporti Sardi

Nel 2021 nei tre aeroporti sardi hanno viaggiato oltre 5,7 milioni di passeggeri, il 72,6% in più rispetto al 2020. Dato superiore alla media degli aeroporti italiani, il cui dato si attesta al +52,4%. Il 77% dei passeggeri hanno avuto come destinazione/origine il mercato domestico. Il segmento internazionale cresce del +72,8%

rispetto al 2020, ma la sua quota di mercato è ancora al di sotto dei livelli del 2019 (23% del 2021 vs 37% del 2019).

Lo scalo di Olbia è quello che ha evidenziato la performance migliore sia rispetto alla media nazionale che a quella regionale. Tale risultato ha determinato un incremento dello share dello scalo olbiese sul volume passeggeri complessivo regionale, passando dal 30,4% al 36,2%. Nel segmento internazionale Olbia conferma la leadership pre-covid, con uno share del 49,3%.



Grafico 1 TRAFFICO: Market Share Pax Sardegna 2021

Analisi comparativa aeroporti Sardi 2021

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	D% 2021/20	Passeggeri Inter.li	Market Share	D% 2021/20	Totale Commerciale	Market Share	D% 2021/20	Aviazione Generale & Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)	Market Share	D% 2021/20
Olbia	1.394.897	32,0%	94,29%	655.943	49,3%	131,16%	2.050.840	36,0%	104,7%	30.217	2.081.057	36,2%	103,2%
Cagliari	2.259.841	51,8%	56,93%	478.302	36,0%	49,82%	2.738.143	48,1%	55,6%	15.756	2.753.899	47,9%	55,8%
Alghero	710.733	16,3%	66,29%	195.705	14,7%	82,20%	906.438	15,9%	69,5%	2.113	908.551	15,8%	69,3%
Sardegna	4.365.471	17,5%	68,85%	1.329.950	4,8%	87,20%	5.695.421	10,8%	72,8%	48.086	5.743.507	7,1%	72,6%

Tabella 1 – TRAFFICO: Aeroporti Sardegna 2021-2020

L'aeroporto di Olbia

L'aeroporto di Olbia ha chiuso l'anno 2021 con un traffico di 2.081.057 passeggeri (aviazione commerciale e generale), con un incremento del +103,2% rispetto al 2020 e una flessione del -30,6% rispetto al 2019. I movimenti complessivi sono stati 32.575, il +73,1% in più di quelli registratisi nel 2020 e il - 5,7% rispetto al 2019. Il tonnellaggio ha evidenziato un incremento del 94,1% rispetto all'anno precedente e un decremento del -20,6% rispetto al 2019.

Si evidenzia che, nel 2020, l'attività dello scalo di Olbia è stata sospesa, oltreché a causa dell'emergenza sanitaria SARS-COV-2, al fine di consentire l'esecuzione dei lavori di riqualifica della pista di volo per quaranta giorni a partire dal 3 febbraio.

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2021	2020	Δ 21-20
Aviazione Commerciale	2.050.840	1.001.696	104,7%
Aviazione Generale	27.610	19.245	43,5%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	138	137	0,7%
Passeggeri in transito	2.469	2.871	-14,0%
Totale Passeggeri	2.081.057	1.023.949	103,2%
Aviazione Commerciale	17.564	9.305	88,8%
Aviazione Generale	13.654	9.353	46,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.357	156	769,9%
Totale Movimenti	32.575	18.814	73,1%
Aviazione Commerciale	1.241.511	630.569	96,9%
Aviazione Generale	209.101	121.663	71,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	12.530	1.488	742,1%
Totale Tonnellaggio	1.463.142	753.720	94,1%
Totale Kg di Merce	54.780	5.446	905,9%

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

Tabella 2 TRAFFICO: Aeroporto di Olbia, 2021-2020

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

Aviazione Commerciale

Nel 2021 l'Aeroporto di Olbia ha registrato un traffico di 2.050.840 passeggeri di aviazione commerciale, con un incremento del +104,7% rispetto al 2020. Nei confronti del 2019 la perdita del traffico è stata del -30,9%, collocando lo scalo di Olbia tra i primi in Italia per recupero del traffico rispetto al periodo pre-pandemia.

I passeggeri relativi al segmento **domestico** sono stati circa 1.394.897, il 94,3% in più di quelli transitati nel 2020. Il dato rispetto al 2019 evidenzia una lieve flessione **-0,14%**. Da segnalare la concentrazione della crescita nei mesi da giugno a settembre soprattutto del segmento domestico, il quale ha fatto segnare punte di incremento del traffico del +50% nel mese di agosto rispetto allo stesso mese del 2019. Il dato conferma la tendenza di forte incremento del turismo intra-nazionale registrato in Italia e nei paesi UE, prevalentemente a causa delle restrizioni agli spostamenti e alle differenti regolamentazioni in termini di contrasto alla pandemia nei diversi paesi UE, le quali hanno favorito una preferenza per il turismo di prossimità da parte dell'utenza.

All'andamento del traffico domestico ha contribuito in maniera significativa l'incremento dell'offerta dei principali vettori che operano nello scalo. **Volotea** nel giugno del 2021 ha attivato la nuova base estiva, arrivando ad operare 15 rotte domestiche. Il vettore, inoltre, si è aggiudicato la procedura negoziata per operare dalla seconda metà di ottobre i collegamenti in continuità territoriale per/da Milano Linate e Roma Fiumicino. **EasyJet** ha inaugurato cinque nuovi prodotti (Bergamo, Bologna, Bari, Torino e Verona). La low cost **Vueling** ha attivato il nuovo collegamento con Firenze. Da evidenziare l'ingresso della low cost **Wizzair**, che nella Summer 21 ha inaugurato sei collegamenti (Bologna, Milano Malpensa, Napoli, Verona, Roma

Ciampino e Treviso), questi ultimi novità assolute per lo scalo. Tra le altre novità, i vettori Blueair (Torino), Luxwing (Bolzano) ed Ego Airways (Forlì e Firenze).

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale									
	2021			2020			Delta 2021/2020		
	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	14.888		14.888	46.244	4.022	50.266	-67,8%	-100,0%	-70,4%
Febbraio	18.549		18.549	2.922	568	3.490	534,8%	-100,0%	431,5%
Marzo	19.724	143	19.867			-			
Aprile	20.939	819	21.758			-			
Maggio	43.966	8.072	52.038			-			
Giugno	163.613	48.712	212.325	37.101	1.893	38.994	341,0%	2473,3%	444,5%
Luglio	341.016	166.658	507.674	179.125	53.877	233.002	90,4%	209,3%	117,9%
Agosto	426.435	189.974	616.409	276.175	109.964	386.139	54,4%	72,8%	59,6%
Settembre	203.980	149.034	353.014	114.725	79.562	194.287	77,8%	87,3%	81,7%
Ottobre	49.565	88.666	138.231	33.715	33.751	67.466	47,0%	162,7%	104,9%
Novembre	44.078	3.061	47.139	12.199	122	12.321	261,3%	2409,0%	282,6%
Dicembre	48.144	804	48.948	15.731		15.731	206,0%		211,2%
TOTALE	1.394.897	655.943	2.050.840	717.937	283.759	1.001.696	94,3%	131,2%	104,7%

Tabella 3 – TRAFFICO: Distribuzione mensile 2021-2020

Il segmento internazionale ha evidenziato una crescita del +131% rispetto al 2020, i passeggeri internazionali transitati nello scalo di Olbia sono stati circa 660.000, il 49% del totale Sardegna. Il segmento, nonostante i segnali di ripresa, anche nel 2021 è stato fortemente penalizzato dal perdurare della pandemia, con dei flussi di traffico che rappresentano solo il 42% rispetto al 2019. Lo share internazionale è passato dal 28% del 2020 al 32% del 2021, mentre nel 2019 rappresentava il 53% del traffico.

La pandemia ha penalizzato principalmente i flussi di traffico della stagione di spalla (aprile e maggio) provenienti dai principali mercati: Germania, Francia e Inghilterra. In particolare, i collegamenti con quest'ultimo mercato sono stati quasi completamente cancellati o operati in misura drasticamente ridotta, con un calo dei passeggeri del 93% rispetto al 2019. Tra i mercati più penalizzati dalla pandemia si annovera anche la Russia, i cui collegamenti sono stati completamente sospesi a partire dal 2020.

I collegamenti attivi hanno comunque risentito della riduzione dell'offerta e dei coefficienti di riempimento sensibilmente più bassi rispetto alla media del periodo.

Tra i mercati che hanno mostrato una ripresa più marcata si evidenzia la Germania, grazie anche al piano di recovery del traffico promosso dalla società che ha indotto vettori come Lufthansa ad incrementare l'offerta rispetto al periodo pre-covid e ad estendere il proprio operativo fino al mese di novembre. Si segnala la crescita del traffico dal mercato polacco, grazie alla compagnia LOT che ha ampliato l'offerta dei collegamenti e alla low cost Wizz air che ha attivato i collegamenti stagionali con Varsavia.

Per la prima volta, inoltre, lo scalo di Olbia è stato collegato con la Romania grazie al vettore Blueair, che ha operato i collegamenti stagionali con Bucarest. Tra i mercati in ripresa, da segnalare quello francese, che ha beneficiato dell'ampliamento dell'offerta su Lione di Volotea e Transavia France.

L'offerta dei collegamenti è stata incrementata anche dalla Svizzera grazie al vettore Condor, che ha attivato il collegamento con Zurigo. Anche il mercato austriaco ha registrato un tiepido segnale di ripresa, grazie al nuovo collegamento di Wizz air con Vienna. La Spagna, nonostante la nuova rotta di easyJet

per/da Barcellona, ha risentito della riduzione dei mesi di operatività del collegamento con Barcellona El-Prat di Vueling (operato annualmente fino al 2019) e con Madrid di Iberia.

In ripresa anche i flussi dall'Olanda, mercato collegato anche nel periodo invernale grazie a Transavia.

Dati di traffico passeggeri	2021	Share 2021	2020	Share 2020	2021/2020
Linea	1.382.235	99%	714.525	99,5%	93%
Charter & ALTRI	12.662	1%	3.412	0,5%	271%
TOTALE NAZIONALE	1.394.897	68%	717.937	72%	94,3%
Linea	609.971	93%	273.045	96%	123%
Charter & ALTRI	45.972	7%	10.714	4%	329%
TOTALE INTERNAZIONALE	655.943	32%	283.759	28%	131,2%
TOTALE LINEA	1.992.206	97%	987.570	99%	102%
TOTALE CHARTER	58.634	3%	14.126	1%	315%
TOTALE PASSEGGERI AC	2.050.840	100%	1.001.696	100%	104,7%

Il segmento charter, anche nel 2021, è stato fortemente penalizzato dalla pandemia, registrando un calo rispetto al periodo pre-covid del 65%. I mercati che hanno evidenziato il decremento più significativo sono Francia e Inghilterra. I collegamenti con il Portogallo non sono stati riattivati neanche nel 2021.

Con il 26,3% di share nel 2021, easyJet rappresenta il primo operatore in termini di passeggeri, seguito da Volotea con il 24,6% e Alitalia con il 18,9%.

Da evidenziare la cessazione delle operazioni di Alitalia, sostituita da Volotea nell'effettuazione dei voli in cosiddetta "Continuità Territoriale" a far data dal 15 ottobre 2021 (scadenza assegnazione 14 maggio 2022).

Si sottolinea la performance di Wizz Air che all'esordio presso lo scalo di Olbia ha trasportato il 6,3% del totale passeggeri operando esclusivamente in summer season.

Confermata la stabile presenza del Gruppo Lufthansa che in aggregato ha contribuito con il 9,5% circa.

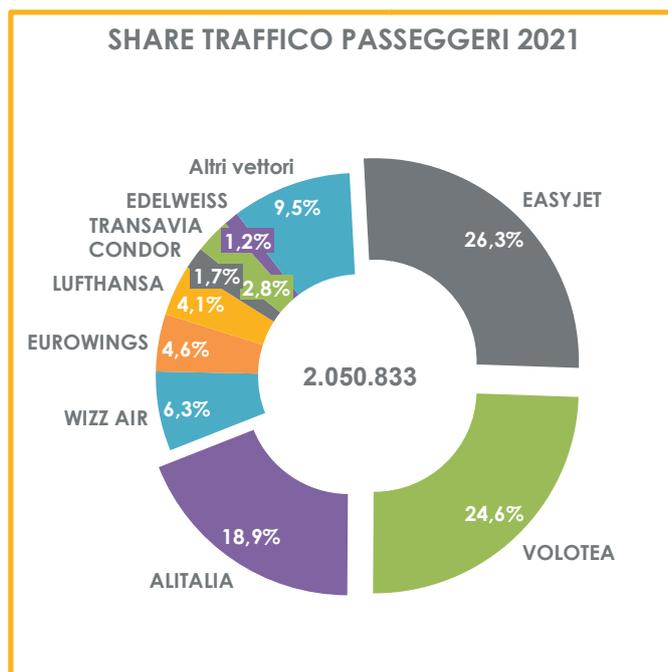


Grafico 2 –TRAFFICO: Market Share Pax Olbia 2021

Variazione 2021 vs 2020 Traffico passeggeri per vettore

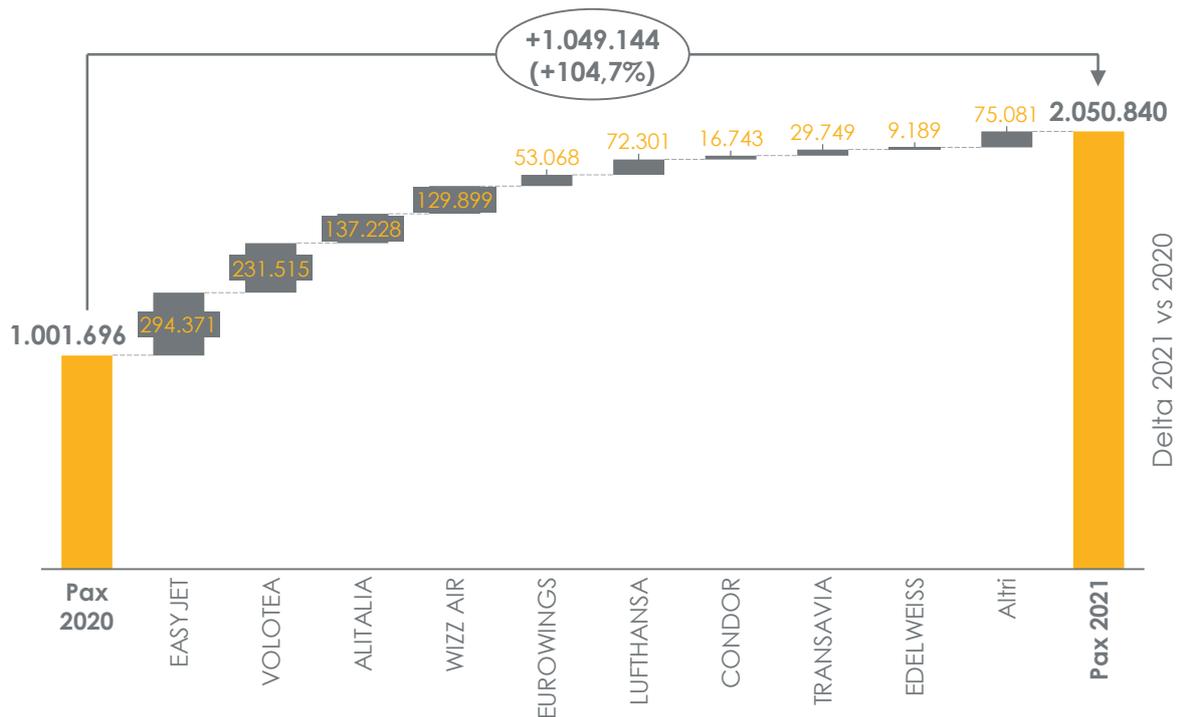


Grafico 3 –TRAFFICO: Variazione per vettore 2021-2020

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

Il totale dei ricavi “aviation”, pari a 29.800.679 Euro circa, cresce sostanzialmente rispetto al 2020, registrando un significativo +104,5%, equivalente a 15.231.476 Euro di ricavi incrementali. Tale crescita tuttavia, nel confronto con i dati target del 2019 (38.894.800 Euro) rappresenta un recupero di circa il 76%, comunque positivo se letto insieme al dato di traffico passeggeri (-30,6% vs il 2019).

Raggruppamento Voce di ricavo	2021	2020	Δ assoluto	Δ %
Diritti e tasse aeroportuali	13.795.243	6.595.980	7.199.262	109,15
Diritti servizi controllo di sicurezza	6.055.681	2.685.752	3.369.929	125,47
Pontili d'imbarco e PRM	1.287.410	527.460	759.950	144,08
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	8.032.911	4.201.472	3.831.438	91,19
Servizio Fueling e Locali e spazi operativi	629.434	558.538	70.896	12,69
Altri ricavi aeronautici	9.949.756	5.287.471	4.662.285	88,18
Totale Ricavi Aviation	29.800.679	14.569.203	15.231.476	104,55

Tabella 5 – ATTIVITA' AVIATION: Ricavi 2021-2020

I ricavi per tasse e diritti aeroportuali e quelli per i diritti relativi al servizio di controllo di sicurezza crescono rispettivamente del 109,15% e del 125,5%, sovraperformando la crescita di passeggeri nel medesimo periodo. Anche i servizi di utilizzo pontili e servizi ai PRM crescono più che proporzionalmente alla crescita del traffico, +144% , anche in considerazione dell'aggiornamento tariffario vigente da gennaio 2022.

I ricavi dell'area Handling ed ancillary crescono del 91% circa, in linea con la crescita dei movimenti, principale driver di valutazione per tali ricavi. Il dato trova riscontro nel miglioramento delle performance in termini di load factor. I risultati, seppur incoraggianti rispetto al 2020, continuano a subire l'impatto di alcuni fattori negativi, tra cui le restrizioni da e verso UK e la totale contrazione del mercato russo.

Dal lato dell'**operatività**, nonostante traffico passeggeri e movimenti siano ancora distanti dai valore del 2019, **durante i mesi** di picco si è comunque assistito ad una forte pressione sulle operazioni in determinate fasce orarie, talvolta superando la capacità operativa nominale delle strutture di volo, pari a 28 movimenti/ora. E' stato possibile mantenere alti livelli di servizio grazie all'impiego di risorse incrementali nei picchi (pianificazione integrata della forza lavoro) e al supporto informatico del nuovo AODB – Airport Operational Database implementato nel 2020. Il sistema garantisce la gestione operativa pienamente centralizzata tra aviazione generale e aviazione commerciale, in previsione del futuro ingresso di operatori terzi e della necessità di consolidare il controllo delle operazioni da parte del gestore aeroportuale, in capo al quale ricade l'obbligo di governare in modo puntuale e centralizzato i dati e le infrastrutture aeroportuali.

Oltre all'AODB è stato ulteriormente sviluppato il modulo “Parking Permission Request - PPR”, che consente una più efficace pianificazione ed assegnazione dei parcheggi per aeromobili di Aviazione Generale, che di fatto migliora la movimentazione a terra degli aeromobili e quindi la velocità di ingresso ed uscita dai piazzali di sosta, in ultimo dunque la capacità aeroportuale. Inoltre, grazie ai recenti sviluppi, il software consente una valutazione non solo sulla disponibilità di parcheggi a terra, ma anche sul numero stimato di movimenti in pista, andando di fatto a ridurre i casi in cui la domanda oraria di traffico supera quella nominale della pista di volo e dunque i picchi di traffico.

Dal punto di vista dei servizi di assistenza a terra, la prevista apertura del mercato, statuito dalla normativa europea, è stata posticipata anche per il 2021, a causa del perdurare della situazione di emergenza sanitaria. Si attende verosimilmente per la seconda parte del 2022 la ripresa della procedura di gara e assegnazione da parte di ENAC, ma alla data del presente documento non si hanno informazioni certe sulle tempistiche.

Il 2021 è stato un anno molto complesso nel quale il primo semestre dell'anno è stato caratterizzato dal perdurare della contrazione registrata nel 2020, per poi accelerare bruscamente nella seconda parte. Tale irregolarità nei flussi di traffico ha messo sotto pressione il sistema di erogazione dei servizi a terra, che ha comunque garantito l'usuale livello di servizio ai vettori, contribuendo alla ripresa di traffico registrata nel 2021. Risorse aggiuntive in termini di forza lavoro e mezzi sono state impiegate in funzione dei flussi di traffico attesi, ottimizzandone la produttività.

Inoltre, relativamente ai servizi ancillary ai servizi di assistenza a terra basici, le compagnie aeree "tradizionali" hanno riattivato la possibilità per i propri clienti di accedere a Vip Lounge e Fast Track, attività pressoché inutilizzata nel corso del 2020.

Per quanto riguarda gli aspetti rilevanti relativi all'**organizzazione**, anche per il 2021 il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed alla Cassa In Deroga ha permesso di fronteggiare parzialmente l'irregolarità delle operazioni, soprattutto nel primo semestre dell'anno. La ripresa del traffico passeggeri si riscontra comunque anche sull'organico medio equivalente impiegato. Il personale stagionale è stato impiegato in funzione della conferma di operatività da parte degli operatori, indicativamente dalla fine del mese di maggio fino a metà ottobre 2021.

Nel corso dell'esercizio 2021, l'attività di formazione e addestramento è ripartita con vigore, anche per recuperare, a seguito delle limitazioni imposte dalla pandemia, con la scelta di fare ulteriore ricorso all'e-learning per laddove possibile.

Attività commerciali “non aviation”

Il 2021 si è confermato un anno di transizione anche per le performance delle attività commerciali “non aviation”, che segnano comunque un netto segnale di principio di ripresa rispetto al 2020, seppur distanti dal periodo pre-pandemia.

È importante evidenziare che, a livello nazionale, il 2021 ha visto un incremento dei volumi di business rispetto all’anno passato di circa il 30%, ben lontano dai valori del 2019. Per lo scalo di Olbia, tale valore è stato di oltre l’80%, nonostante gli strascichi della pandemia. La ripresa del traffico passeggeri di Olbia, spinta in primis dalla componente nazionale, ha consentito di riattivare i flussi di ricavi *non-aviation* in buona parte persi nel 2020. Il significativo contrarsi del traffico internazionale ha prodotto da un lato una contrazione nella vendita di alcuni prodotti – e quindi nella performance economica di specifici punti vendita disegnati per tali target, dall’altro la ridefinizione di alcuni modelli di business, che sono invece riusciti a trovare importante giovamento economico dalla crisi intervenendo sulla gestione della flotta e sul pricing.

Relativamente all’andamento dei ricavi da subconcessioni, tenendo in considerazione le oggettive difficoltà della congiuntura e concordando azioni di contenimento dei costi – principalmente indirizzate alla riduzione degli orari di apertura nei periodi di bassa stagione - si è cercato di rafforzare il rapporto di partnership rassicurando i sub-concessionari rassicurandoli sul fatto che, come accaduto nel 2020, i canoni fissi di minimo garantito (MAG) sarebbero stati commisurati al traffico dell’anno base 2019. Sono quindi state confermate le linee di intervento commerciali del 2020:

- tenere aperto con continuità il canale comunicativo, per comprendere se e come le riduzioni di orari e le azioni di flessibilità sulle aperture e chiusure dei punti vendita potessero aiutare i nostri partners ad ottenere risparmi gestionali;
- intervenire sulla riduzione dei minimi garantiti. Questa azione, che ha riscontrato il favore dei nostri partners commerciali, ha avuto come *ratio* la condivisione tra Società di Gestione e Subconcessionari degli effetti negativi della congiuntura pandemica. Come nel 2020, attraverso un intenso dialogo effettuato sia a livello individuale, che a livello delle associazioni di categoria (Aniasa per gli autonoleggi), è stata riproposta la riduzione dei minimi garantiti (MAG) rispetto al valore contrattuale, da applicare solo se il fatturato avesse sofferto diminuzioni significativamente superiori al recupero del traffico nella comparazione con l’anno 2019 (vale a dire riduzioni superiori al 30% circa).

In alcuni casi – soprattutto nel settore rent a car – l’andamento economico dei concessionari ha generato un volume di royalties in eccedenza rispetto al minimo garantito, proprio in virtù della ripresa citata in premessa.

I ricavi da attività commerciale *non aviation* e “altri ricavi” si sono attestati pertanto in 13.371.140 Euro, segnando +50% circa rispetto al 2020, pari a 4.446.745 Euro incrementali:

	2021	2020	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	4.636.129	3.052.605	1.583.524	51,87
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.869.503	1.683.744	1.185.759	70,42
Pubblicità	3.079.803	2.388.466	691.337	28,94
Subconcessioni Autonoleggi	3.566.204	2.112.023	1.454.181	68,85
Altre Attività Commerciali	0	69.485	-69.485	-100,00
Ricavi Commerciali non aviation	11.282.136	7.622.579	3.659.557	48,01
Altri ricavi	2.089.004	1.301.816	787.188	60,47
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	36.879	181.614	-144.735	-79,69
Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi	13.371.140	8.924.396	4.446.745	49,83

Tabella 6 – ATTIVIA' NON AVIATION: Ricavi 2021-2020

Nonostante non si possa ancora parlare di pieno recupero, il mercato turistico ha mostrato una maggiore resilienza, soprattutto su scala nazionale, mostrando incoraggianti segnali per il medio termine. Da notare come la propensione ai consumi aeroportuali non sia tornata ai livelli pre-covid, sia per i limiti di legge imposti agli accessi all'interno dei punti vendita, sia dal punto di vista psicologico, per effetto dell'incertezza e della paura di contagio che ha influito sulla propensione agli acquisti. Con circa 1 milione di passeggeri in meno, l'attività dei **subconcessionari** ha subito ripercussioni sui conti economici e sulle strategie di crescita, seppur estremamente positiva l'evidenza che rispetto al 2020 non sono state rilevate chiusure di attività.

Seppur in consistente ripresa rispetto al 2020, le performance in termini di ricavi sono ancora distanti dai risultati del 2019 per circa 2,5 milioni di Euro, pari ad un gap del 18% circa, un po' meno proporzionale alla percentuale di traffico.

In tal senso si evidenzia che il ricavo a passeggero del 2021 – pari a Euro 6,4 - è significativamente superiore a quello del 2019 – pari a Euro 5,4. L'incremento di tale indice, pari al +18% circa, merita di essere rivalutato quando i volumi di traffico si saranno stabilizzati ai livelli pre crisi e potrà pertanto essere confermato il risultato conseguito, seppur con una maggiore presenza di compagnie low cost e passeggeri nazionali.

Nel dettaglio, **la crescita del valore dei ricavi da subconcessione** sul 2020 fa ben sperare per un ulteriore recupero di concerto con le attese di traffico passeggeri per il 2022 ed un sostanziale approssimarsi al valore registrato nel 2019.

La significativa impennata dei ricavi da subconcessioni derivanti dall'attività di **autonoleggio**, ha confermato la grande capacità del comparto di ripensare il proprio modello di business; sostanzialmente tutte le società operanti sullo scalo sono riuscite ad avere dei risultati economici particolarmente lusinghieri, comparabili e talvolta superiori a quelli dell'anno base 2019. Il comparto appare in grande fermento e per il 2022 si programma di accogliere nuovi operatori, per i quali è in corso di studio una gara con evidenza pubblica.

Con riferimento al mercato pubblicitario, rispetto al 2020 si evidenzia un buon recupero di fatturato, segno di una rinnovata fiducia sullo sviluppo dei flussi turistici verso la Sardegna. Una porzione significativa del ricavo dell'anno, pari a 1,8m Euro, è da correlarsi al rinnovo del contratto per il *Piano di Promozione della Regione Sardegna attraverso il sistema degli aeroporti* che ha un arco temporale triennale 2021-2023.

Il programma, finanziato dall'Assessorato del Turismo della Regione Sardegna a partire dal 2016, si è articolato negli anni sviluppando azioni mirate alla costruzione dell'immagine della destinazione Sardegna.

Le attività identificate e proposte nascono per offrire ai viaggiatori opportunità turistiche attraverso azioni di promo-comunicazione che puntano alla fidelizzazione e alla destagionalizzazione.

Le azioni proposte sono articolate o come azioni di comunicazione tradizionale ovvero attraverso il ricorso ad azioni al mondo digital, anche mediante l'uso dei siti internet e dei social media. Nell'ambito del contratto viene offerto il coinvolgimento di stakeholders e di attori chiave del mondo turistico, al fine di condividere le strategie di Destination Management e di marketing turistico. Sono state confermate anche le azioni di supporto dei prodotti dell'artigianato artistico della Sardegna, che rappresentano una priorità nelle politiche degli ultimi anni.

Le azioni proposte all'interno del piano di Geasar si articolano su differenti aree fra le spazi dedicati alla valorizzazione e promo commercializzazione dell'artigianato artistico e aree expo per eventi temporanei legati ai temi dell'artigianato, organizzazione di incontri periodici orientati al *destination management* e azioni di *social media marketing*.

Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2021	2020	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.082.815	22.191.783	18.891.033	85,13%
di cui Intercompany	6.459.979	3.086.715	3.373.264	109,28%
- Altri ricavi e proventi	2.089.004	1.301.816	787.188	60,47%
di cui Intercompany	873.924	859.637	14.287	1,66%
Valore della produzione "tipica"	43.171.819	23.493.599	19.678.220	83,76%
- Personale	-13.714.697	-10.748.888	-2.965.809	-27,59%
di cui Intercompany	0	-1.641	1.641	100,00%
- Materiali di consumo e merci	-407.582	-346.403	-61.179	-17,66%
di cui Intercompany	0	-5	5	100,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-12.697.051	-11.089.615	-1.607.436	-14,49%
di cui Intercompany	-772.003	-463.357	-308.646	-66,61%
- Saldo proventi e oneri diversi	-736.745	-565.229	-171.516	-30,34%
di cui Intercompany	-6.019	-1.599	-4.420	-276,36%
Costi Operativi	-27.556.075	-22.750.135	-4.805.940	-21,12%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	15.615.744	743.464	14.872.281	2000,40%
<i>% sul valore della produzione</i>	36,2%	3,2%	33,0%	
Ammortamenti e svalutazioni	-3.408.584	-3.203.655	-204.929	-6,40%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	-31.440	31.440	100,00%
Risultato Operativo - EBIT	12.207.160	-2.491.632	14.698.792	589,93%
<i>% sul valore della produzione</i>	28,3%	-10,6%	38,9%	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-246.143	2.552.404	-2.798.547	-109,64%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	11.961.017	60.772	11.900.245	19581,65%
<i>% sul valore della produzione</i>	27,7%	0,3%	27,4%	
UTILE ANTE IMPOSTE	11.961.017	60.772	11.900.245	19581,65%
Imposte	-3.656.761	583.930	-4.240.691	-726,23%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	8.304.257	644.702	7.659.554	1188,08%
<i>% sul valore della produzione</i>	19,2%	2,7%	16,5%	

Nell'esercizio 2021 il valore della produzione ammonta complessivamente a 43.171.819 Euro con un incremento rispetto al 2020 di 19.678.220 Euro (+83,76%). Tale incremento è correlato alla ripresa che ha seguito la profonda emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale e rappresenta un parziale recupero (78%) del valore del 2019 pari a 55.099.748 Euro.

Rimandando per i dettagli agli approfondimenti delle precedenti sezioni dedicate, in generale i volumi complessivi rappresentano un recupero più che proporzionale ai risultati di traffico che ancora risultano

inferiori al 2019 di oltre il 30%, lasciando intravedere margini di crescita rispetto ai livelli pre-crisi, superiori alle aspettative.

Sul fronte dei costi, quelli operativi crescono di 4.805.940 Euro, pari al 21,12% attestandosi al valore di 27.556.075 Euro e pari all'85% dei costi del 2019, rispetto al quale è stato possibile conservare ancora delle economie, grazie alla rivisitazione contrattuale e di prezzo di alcuni importanti costi, sia fissi che variabili.

Il costo del personale evidenzia un incremento rispetto al 2020 pari a 2.965.809 Euro, dovuto prevalentemente ad incremento sia del personale a tempo indeterminato, per effetto di un minore impiego degli ammortizzatori sociali, che del personale stagionale a tempo determinato, essenziale per la gestione dei flussi di traffico nella summer season e correlato, in parte, all'apertura di nuovi servizi per l'utenza aeroportuale (testing center) o al consolidamento su base annuale di alcuni servizi, internalizzati nel corso del 2019 (servizio informazioni aeroportuali, servizio di aggiornamento dei contenuti del sito aeroportuale), come pure delle nuove funzioni legate al controllo ordinato e sicuro dei passeggeri da sottoporre, post pandemia, a maggiori controlli documentali (controllo green pass e altri dichiarazioni di viaggio differenti per le varie destinazioni in conseguenza della introduzione di documentazione specifica per i vari stati collegati di destinazione).

Tuttavia nei mesi di maggiore limitazione del traffico si è fatto ricorso allo strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria in essere dal 20 marzo 2020 fino al 19 marzo 2021 ovvero alla Cassa Integrazione Guadagni in Deroga che è entrata in vigore a partire dal 20 marzo 2021 e fino al 24 dicembre 2021.

Sui materiali di consumo si sono registrati incrementi in termini di carburanti per mezzi, 47.000 Euro, e gasolio, 32.000 Euro, correlati alla ripresa delle attività.

Le prestazioni di servizi crescono per 1.607.436 Euro. Nel dettaglio le componenti che hanno maggiormente inciso su tale scostamento sono illustrate di seguito.

- I costi relativi al servizio di sicurezza hanno registrato, in coerenza con il traffico, un significativo incremento rispetto al 2020, pari a circa 506.000 Euro.
- I costi per prestazioni di servizio crescono per circa 120.000 Euro prevalentemente per effetto di oneri legati al contratto RAS. Nell'ambito di tale contratto la società ha organizzato per conto della Regione Sardegna una serie di incontri formativi per gli operatori del territorio, che hanno comportato costi di produzione del servizio, perlopiù correlati ai relatori nazionali e internazionali presenti.
- I costi per oneri accessori del personale, prevalentemente buoni mensa, crescono per 127.000 Euro circa in correlazione alla crescita di risorse occupate per la stagione estiva.
- I costi per Pulizie si incrementano di circa 95.000 Euro e gli incrementi sono prevalentemente dovuti alla differenziazione dei rifiuti, alla sanificazione delle aree del terminal, in considerazione di aree o attività praticamente non servite nel corso dell'anno precedente.
- I costi per assistenze EDP segnano un incremento di circa 98.000 Euro a seguito della messa a regime dei contratti di assistenza dell'erp SAP e della collegata *business intelligence* SAC, oltreché per la messa a regime della nuova AODB aeroportuale; un sistema multi-aeroporto che

coordina tutte le applicazioni che contribuiscono alla gestione operativa dell'aeroporto, includendo anche una logica di multi-handler, necessaria in una logica di apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra, solo temporaneamente posticipata.

- I costi per la contribuzione al fondo nazionale per il Servizio Antincendio Nazionale crescono di 189.000 Euro circa per effetto dell'incremento del traffico registrato dallo scalo rispetto al traffico nazionale.
- I costi del Presidio Medico registrano una crescita rispetto al 2020 pari a circa 93.000 Euro a seguito del ripristino del normale presidio.
- Il Canone di Concessione Aeroportuale registra un incremento pari a circa 412.000 Euro rispetto al 2020, in linea con i volumi del traffico.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2021, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalle normali dinamiche aziendali.

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

- I costi sostenuti per DCS, Passengers Service Solutions e Network registrano un decremento rispetto al 2020, pari a circa 70.000 Euro, da correlarsi alla sottoscrizione di un accordo contrattuale con un nuovo fornitore.
- Costi per utenze, il cui costo decresce di circa 87.000 Euro, prevalentemente per un risparmio nei consumi idrici.
- I costi per locazioni registrano un decremento pari a circa 80.000 Euro, a seguito del mancato rinnovo contrattuale con una prestigiosa casa automobilistica che, sino al 2020, aveva per anni sottoscritto una partnership con il gruppo per la promozione del proprio marchio. A tale minor costo è correlato anche ad un decremento diretto dei ricavi. Ulteriori risparmi sono determinati dal riscatto degli e-gates, avvenuto nel luglio 2020.
- I costi per manutenzione mezzi registrano un risparmio pari a circa 84.000 Euro a fronte del confronto con il 2020 che recepiva il ripristino profondo e rimessa in funzione di diversi mezzi di rampa, attività iniziata nel 2019.

I proventi e gli oneri diversi registrano un incremento verso il 2020 pari a circa 158.000 Euro per effetto, prevalentemente, di maggiori tasse e imposte di registro per rinnovi contrattuali e alcuni costi relativi ad esercizi precedenti. Inoltre, la mancata erogazione in fase di rendicontazione finale, di un contributo in conto esercizio - assegnato alla società dalla Regione Sardegna nel 2020 - ha generato un onere non prevedibile.

Il Margine Operativo Lordo, pari a 15.615.744 Euro, si incrementa rispetto al 2020 di 14.872.281 Euro (+2.000%) che rappresenta un recupero dei volumi 2019, pari 22.822.564, pari al 68%.

Il Risultato Operativo è pari a **12.207.160 Euro**. **Il miglioramento di 14.698.792 Euro (+589,93%)** rispetto al 2020. Il ROL recepisce l'effetto derivante dagli ammortamenti sui cespiti i quali si sono incrementati di circa 204.929 Euro a seguito dello sviluppo infrastrutturale, ampiamente argomentato nella sezione dedicata agli investimenti. In relazione agli accantonamenti ai fondi rischi o oneri futuri si registra una riduzione pari a 31.440 Euro per il rilasci di una porzione di fondo correlata a favorevoli pronunciamenti in sede giudiziale per alcuni contenziosi in corso nel 2020. Non è stato invece previsto alcun ulteriore accantonamento per rischi e oneri e neppure l'adeguamento del fondo svalutazione crediti, il quale è risultato capiente rispetto all'attuale monte crediti in sofferenza.

L'Utile Ante Imposte finale, pari a **11.961.017 Euro**, è legato ai suddetti fenomeni.

Nel confronto con l'anno 2020 la gestione finanziaria non include alcun incasso di dividendi da parte delle società controllate, avvenuto invece nel 2020 per un totale di 2.586.556 Euro.

L'Utile al netto delle imposte è pari a **8.304.257 Euro** si incrementa rispetto al 2020 di **7.659.554 Euro (+1.188,08%)** che rappresenta **un recupero dei volumi 2019, pari 7.978.137, pari al 51%**.

➤ Analisi della situazione patrimoniale

La tabella di seguito esposta, riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio 2021 e l'esercizio precedente 2020.

GEASAR S.P.A.				
ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE				
in euro	2021	2020	Delta	Var%
IMPIEGHI				
Immobilizzazioni immateriali	672.974	953.293	(280.319)	-29,41%
Immobilizzazioni materiali	41.461.196	39.362.848	2.098.348	5,33%
Immobilizzazioni finanziarie	18.953.433	21.518.633	(2.565.200)	-11,92%
Totale Immobilizzazioni	61.087.603	61.834.774	(747.171)	-1,21%
Fondi rischi, oneri e TFR	(2.518.565)	(2.450.391)	(68.174)	-2,78%
Imposte differite attive	685.839	697.705	(11.866)	-1,70%
Fondo Imposte differite passive	0	(5.771)	5.771	100,00%
Altre passività non correnti				
Totale fondi e attività non correnti	(1.832.726)	(1.758.457)	(74.268)	-4,22%
Capitale fisso operativo	59.254.878	60.076.317	(821.439)	-1,37%
Rimanenze di magazzino	57.409	58.726	(1.316)	-2,24%
Crediti commerciali e risconti attivi	13.160.838	12.498.723	662.115	5,30%
Imposte differite attive (perdita fiscale)	0		0	100,00%
Imposte differite attive	274.121		274.121	
Crediti Tributari (*)	249.999	1.187.533	(937.535)	-78,95%
Altre attività	314.937	387.577	(72.641)	-18,74%
Debiti commerciali e risconti passivi	(7.685.111)	(6.657.705)	(1.027.406)	-15,43%
Debiti tributari vs la controllante	0	(4.788.436)	4.788.436	100,00%
Debiti tributari	(3.046.212)	(97.615)	(2.948.596)	-3020,62%
Altre passività	(19.376.179)	(14.692.157)	(4.684.022)	-31,88%
Capitale circolante netto operativo	(16.050.198)	(12.103.354)	(3.946.845)	32,61%
Posizione Finanziaria Netta	29.009.631	15.937.091	13.072.540	82,03%
TOTALE IMPIEGHI	72.214.310	63.910.055	8.304.256	12,99%
FONTI				
Capitale sociale	12.912.000	12.912.000	0	0,00%
Riserve e risultati a nuovo	50.353.352	50.353.352	0	0,00%
Utile dell'esercizio	8.304.257	644.702	7.659.555	1188,08%
Patrimonio netto	72.214.311	63.910.054	8.304.257	12,99%
TOTALE FONTI	72.214.311	63.910.054	8.304.257	12,99%

Le immobilizzazioni tecniche (materiali + immateriali) mostrano un incremento complessivo netto pari a 1,8 milioni di Euro circa rispetto all'esercizio precedente, generato principalmente dal saldo delle nuove acquisizioni in autofinanziamento al netto della contabilizzazione delle quote di ammortamento del periodo (3.408.584 Euro). Sull'incremento netto impattano la nettizzazione dei finanziamenti concessi dalla Regione Autonoma della Sardegna per la Riqualfica e Prolungamento della pista di volo (7.856.176 Euro) e del "Fondo Tariffe" (598.055,24 Euro).

Nel corso degli anni dal 2016 al 2018, la società ha costituito un fondo (c.d. "fondo tariffe") per la realizzazione di investimenti a "costo zero" per gli utenti ai sensi del modello tariffario ART di riferimento. Tale fondo ha accolto il 50% dei ricavi da tasse e diritti derivante dal superamento della soglia di rischio

traffico definita con gli utenti dello scalo nell'ambito del contratto di programma del quadriennio 2015-2018. Tale fondo andrà a decurtare il valore dei cespiti a libro, alla pari di un finanziamento, determinando anche un annullamento dei costi di ammortamento e quindi oneri da riportare all'interno delle tariffe aeroportuali.

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

Le immobilizzazioni finanziarie registrano un decremento di 2.565.200 Euro rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, dovuto a:

- decremento di 23.441 euro per l'utilizzo dei c/c bancari relativi ai fondi erogati dalla Regione Sardegna per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla pista di volo;
- decremento netto di 789.893 Euro, per l'utilizzo di 7.856.175 Euro del finanziamento legato alla riqualifica delle strutture di volo e all'intervento "Prolungamento della pista di volo di cui al "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020".
- decremento di 1.751.867 Euro per l'incasso del rimborso dell'ultima tranche del deposito cauzionale versato al Ministero dei Trasporti, per un totale di 2.751.867 Euro, 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 struttura patrimoniale evidenzia un incremento del **Capitale circolante netto operativo** al 31 dicembre 2021, rispetto alla chiusura dell'esercizio 2020, dovuto principalmente all'incremento delle altre passività a breve termine.

La crescita dei crediti e delle altre attività (652.323) sono principalmente determinati dai seguenti fenomeni:

- incremento dei crediti commerciali verso terzi per 3.867.772 Euro, per maggiori ricavi dell'esercizio;
- decremento del credito di 3.215.449 Euro verso le società controllate Cortesa, Eccelsa Aviation ed Alisarda Real Estate, per il regolare ripresa dei tempi di incasso, allentati nel corso del 2020.

La variazione dei debiti (+16.951.480 Euro), rispetto all'esercizio precedente, è principalmente connessa a:

- aumento dei debiti verso banche per l'accensione di un finanziamento di 16.500.000 Euro per far fronte alla realizzazione di investimenti programmati a piano. Il finanziamento concesso da un pool di banche per la durata di 10 anni, con un rimborso in rate semestrali, con applicazione del tasso di interesse euribor a 6 mesi, la società ha regolarmente rimborsato le rate di preammortamento a giugno 2021 ed il rimborso delle rate da piano di ammortamento a dicembre 2021;
- incremento dei debiti per addizionale per circa 1,5 milioni di euro per maggiori ricavi da vettori e contestuale incasso dagli stessi dello scaduto;
- decremento dei debiti verso Fornitori per circa 3,8 milioni di Euro, da collegare principalmente ai debiti verso fornitori per i lavori di riqualifica e prolungamento della pista di volo decremento di debito per la conclusione di investimenti eseguiti nell'anno;

- decremento debiti per investimenti futuri per 598.055 Euro relativi alla nettizzazione dei cespiti finanziati con detto fondo;

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

Il **Fondo per rischi e oneri** e **TFR** si incrementa di circa 132 mila Euro.

➤ Analisi dei flussi finanziari

in euro	2021	2020	variazione
A Cassa	27.046	32.038	-4.991
B Banche	45.028.766	15.905.054	29.123.712
C Liquidità (A+B)	45.055.813	15.937.091	29.118.721
D Crediti finanziari correnti			
E Debiti bancari correnti	-2.187.075	0	-2.187.075
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente			
G Altri debiti finanziari correnti			
H Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)	-2.187.075	0	-2.187.075
I Posizione finanziaria corrente netta (C+D+H)	42.868.737	15.937.091	26.931.646
J Debiti bancari non correnti	-13.857.947	0	(13.857.947)
K Altri debiti non correnti			
L Indebitamento finanziario non corrente (J+K)	(13.857.947)	0	(13.857.947)
M Posizione finanziaria netta (I+L)	29.010.790	15.937.091	13.073.699

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2021 è positiva per 29.010.790 Euro contro i 15.937.114 Euro al 31 dicembre 2020.

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2021 e 2020.

in euro	2021	2020	variazione
Utile (Perdita) dell'esercizio	8.304.257	644.702	7.659.555
Flussi di cassa (generato/assorbito) dalle attività operative netto	15.735.113	140.493	15.594.620
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di investimento	-2.661.413	-11.399.076	8.737.663
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di finanziamento	16.045.022	-13.227.959	29.272.982
Variazione finale di cassa	29.118.722	-24.486.543	53.605.265
Disponibilità liquide inizio periodo	15.937.091	40.423.657	-24.486.565
Disponibilità fine periodo	45.055.814	15.937.114	29.118.700

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, risulta in aumento di 15.594.620 rispetto all'esercizio precedente, direttamente correlato al valore della produzione ed alla variazione del capitale circolante netto, che beneficia dei maggiori debiti vs fornitori, dei minori crediti verso clienti, e del mancato versamento degli acconti per imposte nel corso del 2021.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 8.737.663, decremento relativo ai minori investimenti eseguiti nel corso del 2021 per 7.282.566 attenuato dal flusso in entrata per il rimborso del deposito cauzionale ex art. 17 per 1 milione. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 16.045.022, è relativo all'accensione di un finanziamento di scopo per la realizzazione dei lavori sulla pista, per 16.500.000 euro; ed al contestuale rimborso della prima rata del mutuo per 454.978 Euro, come da piano ammortamento; inoltre, beneficia della mancata distribuzione dei dividendi.

La variazione finale complessiva di cassa del periodo è negativa per 29.010.790

Le Società Controllate

Cortesa S.r.l.

Il 2021 registra un valore della produzione pari a 12.627.451 Euro, in crescita rispetto al 2020 di 6.038.037 Euro (+91,63%). Tale incremento è correlato alla parziale ripresa del traffico determinata da un allentamento della emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale e rappresenta un recupero del 77% dei volumi pre pandemia che erano, nel 2019, pari a 16.297.803 Euro.

I costi operativi, pari a 11.380.109 Euro, registrano un incremento di 3.985.885 Euro rispetto al 2020 legato alla ripresa dei volumi e dei correlati costi per i prodotti destinati alla rivendita e per il maggiore impiego di personale.

Nonostante l'anno abbia, in linea con il trend del traffico, rappresentato solo un parziale recupero del fatturato, l'esercizio 2021 chiude in **utile sia in termini di Margine operativo Lordo (1.247.342 Euro)** che di **Risultato Netto (585.842 Euro)**. La marginalità percentuale è ancora al di sotto del 2019 (% Margine Operativo Lordo sui ricavi 9,9% rispetto al 11,2% del 2019) perché la quasi totale riattivazione dei punti vendita, perlopiù chiusi nel 2020, in presenza di un più contenuto numero di passeggeri in transito, ha generato un gradino di costi non proporzionalmente coperto da ricavi aggiuntivi.

Alcuni punti vendita, pensati e sviluppati per target internazionali, come per esempio il Karaltaly hanno recuperato volumi meno che proporzionalmente rispetto alla crescita di passeggeri.

L'incertezza sugli sviluppi della crisi pandemica, che è durata sino a primavera, ha imposto una maggiore flessibilità proprio per la necessità di adattamento allo scenario in continuo mutamento. Un altro fattore critico che ha contribuito a frenare parzialmente il recupero, risiede nelle mutevoli norme di controllo della documentazione sanitaria, che ha causato un sensibile allungamento delle tempistiche medie per check-in e controlli di sicurezza, erodendo di fatto il tempo utile per la fruizione dell'offerta commerciale aeroportuale da parte dei passeggeri.

Infine, un aspetto che ha condizionato la maggior parte delle attività stagionali sul territorio, è stata la mancanza di forza lavoro, in primis a supporto delle attività food&beverage. Per rispondere a tale fattore esogeno, si è optato ad aperture dei punti vendita dinamiche e ad una maggiore flessibilità operativa nell'impiego delle risorse.

Alcuni punti vendita hanno sofferto le aperture ritardate e limitate nell'arco orario e il punto vendita Grain & Grapes è rimasto chiuso in assenza di una brigata di cucina specializzata, necessaria per la tipologia di offerta dello stesso. La mancanza di risorse umane qualificate ha creato criticità operative soprattutto nei mesi di luglio e agosto, quando i picchi di traffico – e quindi la domanda sui punti di ristoro – ha subito una impennata. In questa stagione di transizione, in cui la coesistenza di alcuni ammortizzatori sociali ancora attivi per via della situazione pandemica, ha limitato la offerta di risorse sul mercato, purtroppo il livello qualitativo espresso dal mercato del lavoro ha evidenziato una bassa professionalizzazione e non sempre il training on-the-job - fatto in corsa – è risultato efficace nel garantire i risultati qualitativi programmati.

Sul piano dello sviluppo si segnala, tuttavia, l'apertura di un nuovo punto vendita presso l'aeroporto di Alghero. L'abbandono del vecchio sub-concessionario ha aperto un'opportunità di business che i grandi player – visto il momento di forte incertezza – non intendevano cogliere. Pertanto, con il forte supporto del

management di Sogeeal, è stato ideato un nuovo format dedicato all'airside, che ha fuso insieme 3 format già consolidati presso lo scalo di Olbia: il Karasardegna, il Karaltaly ed il duty paid tradizionale, con risultati incoraggianti, nonostante i dati di traffico anche nello scalo di Alghero siano significativamente inferiori al periodo pre-Covid.

Si segnala inoltre anche la nuova partnership con il gruppo Unilever che ha portato all'apertura in area airside di una gelateria di alto profilo a marchio Grom.

Rispetto al 2020, che si era chiuso con una perdita sia in termini di Margine operativo Lordo che di Risultato Netto, il risultato è tornato in positivo, grazie soprattutto alla contribuzione, in ordine di importanza dello spazio Kara Cafè, del bar della hall centrale, dell'apporto del catering per i voli privati, del karasardegna airside, del Karaworld di Alghero e del Jazz bar, che hanno apportato un contributo molto significativo.

I risultati economico – finanziari

➤ Analisi Risultato economico

In tabella i ricavi per area di attività confrontati con il 2020:

	2021	2020	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	492.738	226.513	266.225	117,53
Ricavi per servizi Parcheggio	1.272.157	731.258	540.899	73,97
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	3.768.630	1.895.326	1.873.304	98,84
Ricavi area Food & Beverage e in-flight catering	6.953.605	3.504.386	3.449.219	98,43
Ricavi area Food & Beverage	5.847.417	2.980.384	2.867.032	96,20
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comm.le	1.106.188	524.001	582.187	111,10
Commerciali non aviation	12.487.129	6.357.483	6.129.647	96,42
Altri Ricavi Non Aviation	140.322	231.932	-91.610	-39,50
Totale Ricavi	12.627.451	6.589.414	6.038.037	91,63

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

In ambito **Food&Beverage**, al netto della già menzionata chiusura dello spazio Grain & Grapes l'attività dedicata al servizio di erogazione della mensa per i dipendenti della società e degli Enti convenzionati, inclusa la Facoltà di economia presente in aeroporto, è stata mantenuta attiva su base annuale - per garantire un minimo di servizio - tramite il punto vendita Karafood (self service situato landside dell'aerostazione principale) e ha pertanto sofferto maggiormente in termini di marginalità, in quanto operativa anche nei periodi di maggiore limitazione dei flussi di traffico e di utilizzo prevalente dello smart working.

La tenuta del traffico di aviazione generale ha consentito di **rafforzare il business dell'inflight catering**, nel terminal Eccelsa, che ha evidenziato una significativa ripresa nelle performance economiche legate alla richiesta di provviste di bordo.

Sul fronte del **Retail**, da segnalare gli ottimi risultati del Karasardegna Airside, posizionato dopo i controlli di sicurezza, laddove invece il punto vendita Karaltaly, legato alla grande sofferenza del traffico

internazionale, mercato a cui si rivolge il format. Hanno invece sofferto il punto vendita Karasardegna posizionato in landside e il sito Karasardegna.it, da cui si attende un recupero già nel 2022. Ciò grazie alla attivazione di una nuova piattaforma web per lo sviluppo di un market place, che sulla base di accordi con fornitori dei punti vendita attuali o anche di nuovi ingressi, ha l'obiettivo di un congiunto migliore posizionamento sui mercati, anche internazionali, e porta con se anche un progetto per la erogazione da parte dello staff, ormai esperto di Cortesa, di un servizio di gestione dei sit web. L'**attività di Parcheggio** ha chiuso l'anno con ricavi in crescita sul 2020, ma ancora in sofferenza rispetto al 2019, seppur in misura meno che proporzionale al gap di volumi di traffico ancora da colmare.

Le prime proiezioni di traffico e l'ottimismo generalizzato in relazione agli impatti derivanti dalle misure di contenimento della pandemia, unitamente alla diffusa immissione di liquidità nel sistema economico correlata al PNRR, inducono ad essere moderatamente ottimisti sulla ripresa dell'attitudine a viaggiare e sulla propensione al consumo nel 2022, seppur con la temporanea battuta d'arresto determinata dal conflitto bellico in corso. La programmazione operativa comunicata dai vettori aerei per la stagione summer 2022, sembrano confermare un ulteriore recupero rispetto ai livelli pre pandemici.

La società continuerà ad investire sul miglioramento continuo dei processi e dell'organizzazione con l'obiettivo di accompagnare l'evoluzione del proprio modello operativo e renderlo idoneo ad anticipare i nuovi trend derivanti dallo scenario post-pandemico. Si proseguirà nel contempo ad utilizzare gli strumenti normativi offerti per limitare i costi fissi nei periodi di minore affluenza di traffico.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2021	2020	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	12.487.129	6.357.483	6.129.647	96,42%
di cui Intercompany	1.734.852	887.941	846.911	95,38%
- Altri ricavi e proventi	140.322	231.932	-91.610	-39,50%
di cui Intercompany	91.015	62.051	28.964	46,68%
Valore della produzione "tipica"	12.627.451	6.589.414	6.038.037	91,63%
- Personale	-3.544.920	-2.578.725	-966.194	-37,47%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Materiali di consumo e merci	-4.126.460	-2.342.482	-1.783.978	-76,16%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-3.539.576	-2.340.774	-1.198.802	-51,21%
di cui Intercompany	-3.005.796	-1.917.962	-1.087.833	-56,72%
- Saldo proventi e oneri diversi	-169.153	-132.243	-36.910	-27,91%
di cui Intercompany	-7.312	-1.287	-6.026	-468,32%
Costi Operativi	-11.380.109	-7.394.224	-3.985.885	-53,91%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	1.247.342	-804.810	2.052.152	254,99%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>9,9%</i>	<i>-12,2%</i>	<i>22,1%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-406.425	-431.868	25.443	5,89%
Accantonamenti per rischi e oneri	-16.991	0	-16.991	0,00%
Risultato Operativo - EBIT	823.926	-1.236.678	2.060.604	166,62%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>6,5%</i>	<i>-18,8%</i>	<i>25,3%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-10	1.960	-1.970	-100,49%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	823.916	-1.234.718	2.058.634	166,73%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>6,5%</i>	<i>-18,7%</i>	<i>25,3%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	823.916	-1.234.718	2.058.634	166,73%
Imposte	-238.074	301.460	-539.534	-178,97%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	585.842	-933.258	1.519.100	162,77%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>4,6%</i>	<i>-14,2%</i>	<i>18,8%</i>	

Sul fronte dei costi, si evidenziano incrementi coerenti con la ripresa dell'operatività e quindi personale, costo del venduto, materiale di consumo, utenze e canoni di concessione verso la controllante.

In merito all'impiego del personale, la tabella di seguito evidenzia l'incremento in termini di FTE rispetto al 2020, dovuto ad un incremento sia del personale a tempo indeterminato, per effetto di un minore impiego degli ammortizzatori sociali, che del personale stagionale a tempo determinato, legato sia alla ripresa del traffico nella summer season, che all'apertura di nuove attività presso altri scali (Karasardegna Alghero presso lo scalo Riviera del Corallo):

CORTESA SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2021	al 31/12/2020
CTI	51,00	49,86
Dirigenti		
Quadri	0,96	1,00
Impiegati	14,32	15,40
Operai	35,73	33,46
CTD	34,26	13,17
Impiegati	6,21	2,36
Operai	28,05	10,81
TOTALE	85,26	63,02

La voce Materiali di consumo e merci accoglie il costo per i prodotti destinati alla rivendita e registra un incremento pari a circa 1.784.000 Euro, in coerenza con l'incremento dei ricavi.

Le prestazioni di servizi recepiscono i maggiori canoni verso la controllante Geasar, i maggiori costi per utenze, oltre ai maggiori costi per commissioni su carte di credito.

I proventi e gli oneri diversi registrano un incremento verso il 2020 pari a circa 36.000 Euro per effetto, prevalentemente, di maggiori tasse e costi relativi ad esercizi precedenti e al rigetto formale dei contributi in conto esercizio inseriti a Bilancio 2020 e successivamente non erogati in fase di istruttoria.

Il **Margine Operativo Lordo** si attesta a **1.247.342 Euro**, in crescita di circa il 255% circa rispetto al 2020, recuperando il 68,4% (-575.539 Euro) rispetto al 2019.

Gli ammortamenti in leggero decremento rispetto al 2020, rispecchiano il blocco agli investimenti adottato durante il periodo di crisi per il contenimento della liquidità, necessaria per affrontare la ripresa.

Per effetto dei fenomeni argomentati sopra, l'**Utile netto** si è attestato in 585.842 Euro.

➤ **Investimenti**

Gli investimenti realizzati nel corso dell'anno 2021, come esposto in tabella, sono pari a 236.813 Euro, di cui 966,00 Euro non entrati in esercizio e pertanto esposti a bilancio tra le immobilizzazioni in corso:

Descrizione Raggruppamento	Totale	di cui "In corso"
Attrezzature	116.927	966,00
Impianti e Macchinari	31.347	-
Mobili e Macchine da Ufficio	7.200	-
Diritti di Brevetto Industriale	20.049	-
Altre Immobilizzazioni Immateriali	61.290	-
Totale	236.813	966

Nel corso del 2021 sono state avviate due nuove attività commerciali di retail, Kara Sardegna Alghero (presso lo scalo gestito dalla consociata Sogeaal) e food&beverage, Kara-Ice (presso l'aeroporto di Olbia), che hanno rappresentato il 60% del totale degli interventi, per complessivi 144.000,00 Euro. Kara Sardegna Alghero rappresenta l'apertura del primo punto vendita presso un altro aeroporto frutto del percorso di collaborazione e integrazione procedurale tra i due scali che, dal febbraio 2021, fanno riferimento al medesimo azionista.

Inoltre, per potenziare le operazioni di logistica a supporto di tutti i punti vendita, si è ampliato il parco attrezzature di magazzino con l'acquisto di un nuovo forklift e altre attrezzature per la movimentazione di materiali e merci.

È proseguito anche nel 2021 il processo di sviluppo delle attività web che puntano ad incrementare le vendite sul canale www.karasardegna.it. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova piattaforma tipo "market-place", già operativa, che vedrà lo sviluppo di nuove funzionalità nel corso del 2022.

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

Eccelsa Aviation S.r.l.

Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Il 2021 ha rappresentato un anno di piena ripresa dei flussi di traffico del comparto di Aviazione Generale, che, nonostante le incertezze riconducibili all'andamento della situazione pandemica ancora in corso, che hanno impattato principalmente nel corso del primo semestre, ha consentito un complessivo buon livello di regolarità delle operazioni e dei flussi, soprattutto a livello nazionale ed europeo.

Il traffico rispetto al 2020, considerando i soli voli paganti, ha registrato un incremento pari al +43% di passeggeri, +46% di movimenti e +72% di tonnellaggio:

Traffico Aviazione Generale	2021	2020	Delta
Aviazione Generale (Voli paganti)	27.610	19.245	43,5%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	138	137	0,7%
Totale Passeggeri	27.748	19.382	43,2%
Aviazione Generale (Voli paganti)	13.654	9.353	46,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.357	156	769,9%
Totale Movimenti	15.011	9.509	57,9%
Aviazione Generale (Voli paganti)	209.101	121.663	71,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	12.530	1.488	742,1%
Totale Tonnellaggio	221.631	123.151	80,0%
Tonnellaggio medio	14,8	13,0	14,0%

La positiva performance è confermata dal confronto con il 2019, ultimo anno pre-pandemia, rispetto al quale si registrano incrementi per tutti gli indicatori: passeggeri +12%, movimenti +20% e tonnellaggio +10%.

Una fetta di clienti di aviazione privata, proprietari di immobili in Costa Smeralda, ha preferito trascorrere parte della stagione invernale in Sardegna, generando così significativi flussi di traffico presso lo scalo, inusuali durante il periodo di bassa stagione. Solo nei mesi di aprile, maggio e giugno sono stati registrati trend inferiori al 2019 (pre-covid), legate a temporanee limitazioni agli spostamenti.

La persistenza dell'emergenza sanitaria ha inoltre consolidato il largo utilizzo di voli privati "entry level", registrato già nel 2020, che sebbene riduca il tonnellaggio medio, incrementa il numero dei movimenti. Il fenomeno è frutto delle mutate abitudini di viaggio da parte di utenza alto spendente, che ha fatto massiccio ricorso all'aerotaxi per ragioni di tutela della salute.

Il traffico proveniente dall'Italia è in costante crescita dal 2020, come pure registra un incremento il traffico proveniente da tutta l'area europea, dagli USA e dalla Russia, sebbene quest'ultimo Paese abbia patito parzialmente per le costanti limitazioni imposte dai regolamenti Covid19. Si conferma in forte contrazione la domanda dal Medio Oriente e dall'area asiatica in generale.

Le performance in termini di ricavi recepiscono l'andamento del traffico, con particolare impatto sui diritti, servizi di handling, extra-handling e di catering. Rispetto al 2020 si registra una crescita di 5.181.910 Euro,

pari al +109% circa, per un valore complessivo di 9.955.305 Euro, che rappresenta una crescita di volumi di fatturato anche nei confronti con il 2019 (1.363.854 Euro pari al 16% circa).

I diritti e le tasse aeroportuali segnano un incremento significativo correlato con l'aggiornamento tariffario, in essere dal mese di febbraio 2021. Si evidenzia che i ricavi per diritti e tasse sono introitati dalla società Eccelsa che procede all'incasso dai clienti, per poi essere alla stessa addebitati dalla società di Gestione Geasar S.p.A. – gestore dello scalo ed effettivo titolare degli stessi.

La società ha da sempre definito corrispettivi differenti per i due mercati di aviazione commerciale e generale, anche in virtù dell'utilizzo di un terminal e piazzali dedicati. Nel corso del 2021, in condivisione con il comitato degli Utenti, è stata attuata anche la differenziazione dei corrispettivi security. Tale scelta ha generato maggiori ricavi sia rispetto al 2020 che al 2019, non correlabili ai volumi di traffico.

I ricavi commerciali non aviation rimangono pressoché stabili, grazie ai servizi di "hangaraggio" offerti utilizzando le strutture della collegata Alisarda Re, che hanno registrato ricavi per circa 300.000 Euro con un incremento rispetto al 2020 pari a 170.000 Euro, mentre i ricavi di sponsorizzazione risentono della scelta di un prestigioso marchio automobilistico di ridurre i propri investimenti pubblicitari sullo scalo, in considerazione delle contingency adottate post pandemia.

	2021	2020	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.962.606	1.616.762	1.345.844	83,24
Ricavi extra-handling e in-flight catering	2.983.424	1.325.170	1.658.254	125,14
Diritti e Tasse	3.325.324	1.203.017	2.122.307	176,42
Ricavi Aviation	9.271.354	4.144.950	5.126.404	123,68
Commerciali non aviation	542.504	579.745	-37.240	-6,42
di cui Ricavi per sponsorizzazioni	88.265	329.046	-240.781	-73,18
di cui Royalties	454.239	250.699	203.540	81,19
Altri ricavi e proventi	141.447	48.701	92.746	190,44
Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi	683.951	628.445	55.506	8,83
Totale Ricavi	9.955.305	4.773.395	5.181.910	108,56

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2021	2020	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.813.858	4.724.694	5.089.164	107,71%
di cui Intercompany	301.338	132.232	169.106	127,89%
- Altri ricavi e proventi	141.447	48.701	92.746	190,44%
di cui Intercompany	0	0	0	20,00%
Valore della produzione "tipica"	9.955.305	4.773.395	5.181.910	108,56%
- Personale	-983.455	-732.958	-250.497	-34,18%
di cui Intercompany	0	-356	356	100,00%
- Materiali di consumo e merci	-29.533	-15.225	-14.308	-93,98%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-2.838.981	-1.907.707	-931.274	-48,82%
di cui Intercompany	-2.101.581	-1.348.031	-753.550	-55,90%
- Saldo proventi e oneri diversi	-3.374.656	-1.245.304	-2.129.353	-170,99%
di cui Intercompany	-3.331.687	-1.210.158	-2.121.529	-175,31%
Costi Operativi	-7.226.626	-3.901.194	-3.325.431	-85,24%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	2.728.680	872.201	1.856.479	212,85%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>27,4%</i>	<i>18,3%</i>	<i>9,1%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-117.024	-179.259	62.235	34,72%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	0,00%
Risultato Operativo - EBIT	2.611.656	692.942	1.918.714	276,89%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>26,2%</i>	<i>14,5%</i>	<i>11,7%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-1.286	-946	-340	-35,87%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.610.370	691.995	1.918.374	277,22%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>26,2%</i>	<i>14,5%</i>	<i>11,7%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.610.370	691.995	1.918.374	277,22%
Imposte	-814.307	-250.772	-563.535	-224,72%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	1.796.063	441.223	1.354.839	307,06%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>18,0%</i>	<i>9,2%</i>	<i>8,8%</i>	

Sul fronte dei costi operativi, che registrano un incremento di 3.325.431 Euro (-85%), si evidenziano quelli connessi alla ripresa della operatività e quindi al personale, utenze e servizi legati alle attività di extra-handling e catering. Con la ripresa dei volumi di traffico, risulta normalizzato anche il canone d'uso del Terminal verso la controllante Geasar S.p.A..

La sola eccezione riguarda il risparmio sulle manutenzioni attrezzature. Nel 2020 erano state ripristinate le condizioni di efficienza di tre importanti equipaggiamenti di rampa (1 Tug traino velivoli Douglas, 2 scale passeggeri per velivoli di fino alla Cat. E).

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

Come conseguenza dei suesposti fenomeni, **il Margine Operativo Lordo**, pari a **2.728.724 Euro**, risulta in crescita sia rispetto all'anno precedente (+1.856.479 pari a +213%) che al 2019 (+157.978 Euro pari a +6%).

Il Risultato Operativo, pari a **2.611.656 Euro** migliora di **1.918.714 Euro** rispetto al 2020 e di 190.824 Euro rispetto al 2019. Il risultato recepisce l'effetto derivante dagli ammortamenti sui cespiti. A partire dal marzo

2020 erano stati posticipati tutti gli investimenti, considerata la incertezza sul recupero dei flussi di traffico con un impatto anche in termini di minori ammortamenti, nonostante la porzione investita nel 2021. Non si è inoltre proceduto ad incrementare la consistenza del fondo svalutazione crediti, considerata la piena copertura garantita dal fondo in essere per le posizioni creditorie in sofferenza o in procedura.

L'Utile Ante imposte ammonta a **2.610.370** Euro, con uno scostamento verso l'anno precedente pari a 1.918.374 Euro, (+277%) per un valore incrementale di 188.750 Euro, pari a +7,8%, rispetto al 2019.

Il risultato utile netto risulta pari a 1.796.063 Euro cresce di 1.354.839 rispetto al 2020 e decisamente migliorativo anche rispetto al 2019, segnando un +14,5% circa pari ad un miglioramento approssimato di 227.590 Euro circa.

Dal punto di vista dei risultati qualitativi si segnala che la società, **per il dodicesimo anno consecutivo**, ha ricevuto il premio di miglior Aviazione Generale d'Europa da due riviste internazionali "European CEO" e "The European". Come ogni anno, le classifiche vengono determinate alla fine della valutazione di circa 850 strutture nel settore di aviazione privata nell'area EMEA (Europe, Middle East and Africa). La valutazione è frutto delle preferenze espresse dai passeggeri e dagli equipaggi che utilizzano i terminal di aviazione generale europei ed internazionali.

Investimenti

La Società ha realizzato investimenti per 201.791 Euro, prevalentemente destinati all'ammodernamento del parco attrezzature e mezzi di rampa:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Attrezzature	201.191
Mobili e Macchine da Ufficio	599
Totale	201.791

In particolare, la flotta è stata arricchita con un moderno GPU (ground power unit), un trattorino elettrico ed un mezzo per il servizio di carico e scarico acqua potabile e toilette, necessari per garantire gli attuali livelli di servizio, anche in previsione dello sviluppo del traffico di Aviazione Generale.

Non sono presenti investimenti tra le immobilizzazioni in corso.

Prevedibile evoluzione della gestione

L'anno 2021 ha rappresentato un vero e proprio anno di transizione verso nuovi equilibri per il mercato dell'aviazione commerciale segnando un anno di cauto ottimismo soprattutto per il segmento leisure e di Aviazione Generale. Al netto dell'evoluzione di fattori esogeni, il 2022 sta mostrando i presupposti per ripetere l'andamento registrato nell'anno appena passato.

La fine dello stato di emergenza garantirà nuova linfa alla ripresa generale iniziata nel 2021, ma saranno da valutare gli effetti di riassetamento derivanti dalla prossima, auspicata, libera circolazione dei passeggeri. Ciò soprattutto per i voli originanti da aree del mondo particolarmente importanti per il turismo della Sardegna, come Russia e altri paesi dell'ex blocco Sovietico. A tal proposito, la recente evoluzione della crisi Russo-Ucraina potrebbe aprire nuovi scenari di contrazione per questa parte di mercato, con ovvie ripercussioni anche per i paesi europei.

Alisarda Real Estate S.r.l.

Nel corso del 2021 l'attività di commercializzazione del patrimonio immobiliare ha visto la società impegnata nella gestione della restituzione di parte delle strutture storicamente locate alla compagnia aerea locale Meridiana S.p.A., ora Air Italy S.p.A. in liquidazione. Il processo avrà termine intorno alla metà del 2022, con la restituzione del Centro Direzionale e dell'Hangar Avio 1. Sono ad oggi in corso contatti commerciali con vari operatori aeronautici che hanno espresso un interesse preliminare per gli Hangar, ma alla data di stesura del presente documento non sono disponibili ulteriori aggiornamenti. Alisarda, in collaborazione con Eccelsa, ha comunque spinto l'attività ancillare di commercializzazione dei servizi di "hangaraggio" a favore dei clienti di Aviazione Generale in primis, ottenendo soddisfacenti risultati in termini di contribuzione al risultato dell'esercizio.

I risultati economici della Società per il 2021 sono esposti in tabella:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2021	2020	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.445.271	1.220.784	224.487	18,39%
di cui Intercompany	74.500	63.145	11.355,00	17,98%
- Altri ricavi e proventi	11.044	115.234	-104.189,95	-90,42%
di cui Intercompany	2.385	0	2.384,75	100,00%
Valore della produzione "tipica"	1.456.315	1.336.018	120.297	9,00%
- Personale	0	0	0	0,00%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
- Materiali di consumo e merci	-247	-1.131	883	78,11%
di cui Intercompany	0	-2	2	100,00%
- Prestazioni, servizi e varie	-375.661	-219.912	-155.748	-70,82%
di cui Intercompany	-316.338	-147.323	-169.015	-114,72%
- Saldo proventi e oneri diversi	-145.089	-133.884	-11.206	-8,37%
di cui Intercompany	0	0	0	0,00%
Costi Operativi	-520.998	-354.927	-166.071	-46,79%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	935.317	981.091	-45.774	-4,67%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>64,2%</i>	<i>73,4%</i>	<i>-9,2%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-651.725	-650.636	-1.089	-0,17%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	0,00%
Risultato Operativo - EBIT	283.592	330.456	-46.863	-14,18%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>19,5%</i>	<i>24,7%</i>	<i>-5,3%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	-88	82	-171	-207,29%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	283.504	330.538	-47.034	-14,23%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>19,5%</i>	<i>24,7%</i>	<i>-5,3%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	283.504	330.538	-47.034	-14,23%
Imposte	-121.251	-130.813	9.562	7,31%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	162.253	199.725	-37.472	-18,76%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>11,1%</i>	<i>14,9%</i>	<i>-3,8%</i>	

Il valore della produzione è pari a 1.456.315 Euro e si riferisce sostanzialmente ai corrispettivi derivanti dall'attività di locazione degli immobili di proprietà, che registrano un incremento prevalentemente legato alla locazione dell'Hangar 2. Questo incremento dei ricavi è però mitigato dal recupero di costi vs Air Italy S.p.A. avvenuto nel 2020 (per circa 110.000 Euro) e non ripresentatosi nel 2021. Rispetto al 2019, l'incremento del +10% pari a 132.731 Euro è dovuto all'effetto della locazione sopra menzionata, la quale è mitigata dalla cessazione dei canoni di locazione vs Air Italy.

Sul fronte dei costi, che crescono di circa 166.000 Euro, all'interno della voce Prestazioni, servizi e varie sono compresi i costi inerenti le royalties riconosciute alla società del gruppo, Eccelsa, per la commercializzazione del servizio di hangaraggio. Fra gli oneri diversi si registra un lieve incremento per tasse e IMU. I costi operativi risultano maggiori rispetto al 2019, correlati alla locazione dell'hangar, di 310.015 Euro pari a +146,9%.

Il **Margine operativo Lordo** è pari a **935.317** e si riduce di **45.774** Euro rispetto al 2020 e di 177.283 verso il 2019.

L'esercizio chiude con un **Utile Ante Imposte di 283.504 Euro** con un decremento di **47.034** Euro, mentre l'**Utile Netto si attese in 162.253 Euro**, segnando una riduzione di 37.472 Euro (-18,76%) rispetto al 2020.

Investimenti

Gli investimenti nel corso dell'anno si sono limitati agli interventi strettamente necessari per garantire la fruizione delle facility in totale sicurezza e per garantirne il decoro. Di seguito la sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Attrezzature	8.800
Terreni e Fabbricati	14.079
Totale	22.879

In particolare, si è intervenuti presso l'Hangar Avio 2 per l'installazione di un nuovo sistema per l'evacuazione dei fumi in caso di incendio (14.079 Euro) e di un sistema per la dissuasione dei volatili all'interno dell'Hangar (8.800 Euro).

Non sono presenti investimenti tra le immobilizzazioni in corso.

Prevedibile evoluzione della gestione

Come argomentato precedentemente, il fatturato della società negli anni precedenti era correlato alla locazione degli immobili alle società del gruppo Alisarda S.p.A., per attività direzionali e manutentive delle controllate Airtaly S.p.A. e Meridiana Maintenance S.p.A.

A seguito della liquidazione in bonis delle attività del gruppo, le società stanno progressivamente rilasciando i fabbricati. Nel corso del 2021 parte degli immobili erano ancora in uso ad Airtaly, Centro Direzionale e Hanga1 inclusi. La situazione dovrebbe definirsi entro la metà del 2022 con la restituzione completa di tutti gli immobili. In attesa di valutare i possibili scenari alla luce della stabilizzazione del mercato post emergenza sanitaria, Alisarda RE sta mantenendo attivi diversi contatti commerciali, soprattutto per le strutture destinate alle manutenzioni aeronautiche. Gli edifici land-side dovranno

comunque essere oggetto di un piano integrato di valorizzazione che permetta di riconvertire il patrimonio immobiliare al fine di recuperare il volume d'affari cessante a seguito della liquidazione del cliente storico. Sono stati, in tal senso, facilitati gli approfondimenti e i sopralluoghi da parte di società di consulenza di real estate che hanno manifestato la volontà di supportare la società nella valorizzazione dell'asset e che riportano il concreto interessamento per la realizzazione di una struttura ricettiva a servizio dell'aeroporto da parte di primarie aziende del settore alberghiero.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2021 Geasar S.p.A. ha realizzato investimenti per complessivi 13.680.844 Euro, di cui 13.371.782 Euro in Immobilizzazioni Materiali e 309.062 Euro in Immobilizzazioni Immateriali.

Il principale intervento del 2021, ovvero il Prolungamento e Riqualifica della Pista di volo, è stato parzialmente coperto dall'erogazione di specifico finanziamento da parte della Regione Autonoma della Sardegna per 7.856.175 Euro a fronte di un investimento complessivo pari a 10.616.660 Euro (importo finanziato pari al 74% degli interventi realizzati nel 2021).

L'intervento, che nel 2020 ha registrato la conclusione dei lavori relativi alla riqualifica delle strutture esistenti, è stato sostanzialmente concluso nel corso del 2021 con l'entrata in esercizio della nuova configurazione della pista con una lunghezza di 2.740 m.

Inoltre, si evidenzia che nell'esercizio 2021 si è attinto al cosiddetto "Fondo Tariffe" (la cui costituzione è stata già commentata in altre sezioni della presente relazione) per complessivi 598.055 Euro, di cui 3.908,58 Euro a riduzione di cespiti realizzati nel 2021 e 594.146 a riduzione del valore residuo di cespiti realizzati in anni precedenti. Si ricorda, infatti, che nel corso degli anni 2016-2018, la società ha alimentato il sopra menzionato fondo per la realizzazione di investimenti a *costo zero* per gli utenti con i ricavi supplementari derivanti dal superamento delle previsioni di traffico inserite nel contratto di programma, in aderenza al modello tariffario applicato.

In forza di quanto sopra, il valore netto capitalizzato da Geasar S.p.A. nel corso del 2021 equivale a 5.820.760,41 Euro.

Le immobilizzazioni in corso al termine dell'esercizio 2021, incluso quanto riportato dagli esercizi precedenti, ammontano a 2.846.128 Euro.

Di seguito la rappresentazione degli interventi realizzati nel 2021 raggruppati per macrocategoria, con evidenza delle *nettizzazioni* per utilizzo di fondi pubblici e del fondo tariffe:

Descrizione Raggruppamento	Totale	Finanziamenti Pubblici	Fondo Tariffe	Immobilizzazioni Nette	di cui "In corso"
Immobilizzazioni su Aree in Concessione	12.074.231	7.856.176	3.909	4.214.147	855.733
<i>Piazzali e Strade</i>	10.856.979	7.856.176	-	3.000.804	39.986
<i>Fabbricati</i>	349.071	-	3.909	345.162	82.295
<i>Impianti</i>	868.181	-	-	868.181	733.453
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	309.062	-	-	309.062	-
Impianti e Macchinari	3.348	-	-	3.348	-
Attrezzature	1.248.565	-	-	1.248.565	925.687
Mobili e Macchine da Ufficio	45.638	-	-	45.638	-
Totale	13.680.845	7.856.176	3.909	5.820.760	1.781.421

Le immobilizzazioni realizzate nel 2021 su Aree in Concessione (gratuitamente devolvibili) ammontano a 12.074.231,07 Euro mentre i Beni di Proprietà risultano pari a 1.606.613,55 Euro.

Gli Investimenti complessivi (al lordo delle *nettizzazioni* da contributi RAS e Fondo Tariffe) realizzati nel 2021 vengono riepilogati nella seguente tabella:

Descrizione Macro Intervento	Importo (€)	
Riqualifica e Prolungamento pista di volo	10.616.661	77,6%
Nuovo BHS Standard 3 (impianti meccanici e apparati di sicurezza)	1.742.864	12,7%
Sviluppi IT (Hardware&Software)	368.764	2,7%
Nuovo GAT2 - Completamento edificio e riqualifica area esterna	268.425	2,0%
Rinnovo Parco Mezzi e Attrezzature Handling	220.333	1,6%
Riqualifica ed Efficiamento Impianti	138.568	1,0%
Riqualifica e Ampliamento Piazzali	125.098	0,9%
Attrezzature e arredi	92.960	0,7%
Riqualifica recinzioni aeroportuali	64.360	0,5%
Riqualifica Edifici in Concessione	42.813	0,3%
Totale Investimenti 2021	13.680.845	

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

Riqualifica e Prolungamento pista di volo – 2° stralcio

In conformità alle previsioni di progetto, durante l'anno, sono proseguiti e sono stati ultimati i lavori di prolungamento della pista di volo relativi al 2° stralcio. Le lavorazioni attinenti alla riqualifica, invece, sono state portate a termine nel 2020. In particolare, durante la Fase III dei lavori (periodo di riferimento: 12 gennaio 2021 - 25 aprile 2021), la pista è stata penalizzata di 150 metri al fine di completare in sicurezza i lavori di realizzazione del nuovo tratto e del prolungamento della taxiway parallela Golf (ex Foxtrot). Parallelamente ai lavori legati alle pavimentazioni, sono state ultimate tutte le opere impiantistiche e idrauliche, compresi i due canali in cemento armato che garantiscono, oltre al regolare deflusso delle acque, il rispetto dell'invarianza idraulica prescritta dagli enti preposti.

L'intervento ha permesso di incrementare la lunghezza della pista di volo per 295 metri lato est, che consentirà di servire regolarmente il traffico di aeromobili di classe E (quali ad esempio A330, A340, B777, B747, ecc). Il raggiungimento di tali caratteristiche dimensionali, idonee al traffico di aeromobili del tipo wide-body, è fondamentale al fine di consentirne la regolare operatività, oggi legata a specifiche procedure, oltre a contribuire all'insieme di interventi infrastrutturali e procedurali propedeutici all'incremento della capacità aeroportuale complessiva. È stato inoltre realizzato un nuovo raccordo di immissione in pista, unitamente al completamento di tutte le opere accessorie (rete di drenaggio, impianti, nuova viabilità perimetrale, recinzioni doganali, etc..).

Il complesso delle lavorazioni, incluse le varianti in corso d'opera, è stato supervisionato e coordinato nel rispetto dei tempi contrattuali e delle disposizioni previste nel piano di sicurezza e coordinamento. La qualità del nuovo manto di pista è stata certificata tramite una serie di prove, sia in laboratorio che in cantiere, di tipo geognostico e di accertamento del rispetto dei requisiti prestazionali previsti nel capitolato speciale d'appalto. Durante i lavori è stata rivolta particolare attenzione al monitoraggio dei parametri ambientali, valutando il rispetto dei valori di norma attraverso campagne di campionamento pianificate.

L'iter di collaudo delle opere da parte di ENAC è stato avviato e si prevede il relativo completamento nel corso del 2022.

Nuovo BHS - Adeguamento sistema smistamento bagagli in partenza BHS

Nel corso del 2021 sono stati avviati gli interventi impiantistici di ammodernamento e adeguamento dell'impianto BHS esistente, che fanno seguito ai lavori propedeutici eseguiti sulle infrastrutture nel 2020. L'investimento, in osservanza alla più recente normativa in materia di sicurezza ECAC standard 3, prevede l'installazione di un nuovo sistema automatizzato di smistamento dei bagagli in partenza e di moderni apparati radiogeni per il controllo di sicurezza (RX standard 3). La necessità di integrare i nuovi apparati radiogeni e di adeguare l'impianto esistente ai flussi di traffico incrementali previsti nel medio termine, ha portato alla completa sostituzione e riconfigurazione dell'impianto. L'area interessata da tali interventi si trova al piano seminterrato dell'Aerostazione ed occupa una superficie di 3200 m².

Allo stato attuale i lavori risultano in fase di esecuzione e si prevede l'entrata in funzione per step successivi nel corso del 2022.

L'intervento, oltre a rispondere ad un requisito normativo mandatorio, si integra nel più ampio progetto strategico di sviluppo dell'Aerostazione principale, favorendo l'ottimizzazione del processo di gestione dei bagagli e la sicurezza delle operazioni.

Sviluppi IT

Gli investimenti in area ICT hanno supportato la strategia della Società verso la digitalizzazione dei processi, sia in ambito operativo che di gestione amministrativa. Il sistema ERP, implementato nel corso del 2020, è stato sviluppato ed integrato con le funzionalità di Business Intelligence, oltre alla realizzazione di ulteriori interfacce con gli altri sistemi di Gruppo.

Sono stati inoltre realizzati consistenti interventi in ambito di sicurezza informatica con l'acquisizione di un nuovo strumento di monitoraggio in tempo reale e proattivo del traffico di rete ed il potenziamento dei sistemi di *storage* e *disaster recovery*.

Altri interventi minori hanno riguardato il potenziamento di tutte le infrastrutture IT per garantire copertura di rete e lo scambio dati a fronte delle necessità emerse per effetto del ricorso allo *smart working*. Infine, nuovi sistemi centralizzati di scalo sono stati implementati per garantire l'efficiente gestione delle operazioni di gestione dei flussi di traffico.

Grazie alla gestione in-house delle attività critiche a maggior valore aggiunto, le operazioni aziendali hanno potuto beneficiare di un alto livello di servizio degli applicativi critici e impattanti sul servizio finale al passeggero, contribuendo in maniera sostanziale al mantenimento del livello di gradimento espresso dai passeggeri e rappresentato nella carta sei servizi anche per il 2021.

Realizzazione Terminal e parcheggi GAT2

Nel corso del 2021 sono stati completati i lavori di realizzazione del Nuovo Terminal di Aviazione Generale (GAT2) e della connessa viabilità e aree destinate a parcheggio. In particolare, quest'ultima area è stata resa operativa grazie ad un sistema autonomo di regolazione accessi, illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale e sistema di smaltimento acque meteoriche. In ultimo, in linea con il pregio architettonico della struttura di recente realizzazione, si è proceduto alla sistemazione delle aree verdi adiacenti e alla piantumazione di nuove essenze.

Nel corso del 2021 la struttura è stata temporaneamente dedicata alle attività di screening funzionali al contenimento della pandemia da Sars-Covid19. Si è reso necessario un adattamento funzionale e la dotazione di sistemi per il supporto all'erogazione del servizio (hardware, software e attrezzature).

Rinnovo Parco Mezzi e Attrezzature Handling

Prosegue nel 2021 il percorso di progressivo ammodernamento del parco mezzi e attrezzature al servizio delle attività di Handling. Nell'ottica di limitare l'impatto ambientale delle operazioni, si è optato per

l'acquisto di 1 mezzi elettrico (push-back) ed alla sostituzione di un ulteriore mezzo diesel di vecchia generazione (cargo loader). L'impegno della Società per la riqualifica del parco mezzi in ottica di transizione verde è stato confermato nei piani strategici di medio termine, che vedono l'elettrificazione del 50% del parco mezzi/attrezzature entro il 2026.

Riqualifica ed Efficientamento Impianti

In linea con la politica ambientale societaria, nell'anno in chiusura è stata portata avanti, e completata, la progettazione delle opere per realizzazione di un *impianto fotovoltaico* da installare sulle pensiline di copertura dei parcheggi. La realizzazione è prevista in più lotti funzionali a partire dal 2022.

Nell'ambito dei lavori è prevista anche la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica per auto elettriche.

Al fine di adeguamento alla normativa vigente e alle nuove esigenze funzionali dettate dalla rimodulazione delle aree interne, sono stati eseguiti importanti interventi di riqualifica dell'attuale *impianto antincendio* del Terminal Commerciale. Le opere di messa a norma hanno previsto: la sostituzione delle obsolete barriere lineari di rivelazione fumi della hall centrale, hall partenze, molo gate e hall arrivi, l'installazione di rilevatori di fumo all'interno di tutte le canalizzazioni dell'aria e relativa realizzazione di un sistema di spegnimento automatico. L'intervento prevede infine la realizzazione del collegamento, tramite l'esistente rete LAN aeroportuale, di altri spazi aeroportuali alla centrale dell'impianto di rivelazione ed allarme incendi.

Interventi minori hanno riguardato la riqualifica ed il potenziamento degli impianti idrici e di trattamento delle acque (depurazione e potabilizzazione).

Si menziona la fase di studio preliminare del nuovo *impianto di condizionamento* del Terminal Commerciale, che vedrà una prima fase di realizzazione nel corso del 2022, con la sostituzione di impianti di condizionamento di vecchia generazione (sia elettrici che a gasolio) con nuove macchine elettriche caratterizzate da alte prestazioni e ridotti consumi energetici.

Riqualifica e Ampliamento Piazzali

Oltre al progetto principale di riqualifica e prolungamento pista, il 2021 ha registrato ulteriori interventi sulle strutture di volo, in particolare i piazzali 1 e 2 (*Apron 1 e Apron 2*).

Nel dettaglio, è stata completata l'attività di progettazione dell'Ampliamento dell'*Apron 2*, che ha l'obiettivo di incrementare aree sosta e manovra per ulteriori 20.000 mq, in risposta alla crescita del traffico atteso di Aviazione Generale in primis. L'intervento si inserisce nel più ampio obiettivo strategico di incremento della capacità aeroportuale, trattandosi infatti di un piazzale particolarmente congestionato durante il periodo di picco, tanto da comportare una limitazione in termini di capacità operativa.

Il progetto esecutivo è stato approvato da ENAC nel mese di dicembre. La realizzazione delle opere è prevista nel biennio 2022-23.

Per quanto concerne gli interventi sull'*Apron 1*, nell'anno in chiusura è stato avviato l'iter per l'abilitazione permanente alle operazioni notturne della piazzola HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) già esistente ed operativa dal 2019. Le attuali condizioni operative prevedono l'utilizzo "diretto" della piazzola limitatamente all'orario diurno, mentre si necessita della pista di volo (RWY 05/23) per le operazioni di decollo /atterraggio al di fuori delle ore di diurne. L'abilitazione permetterà l'estensione dell'impiego diretto della piazzola elicotteri anche alle ore notturne, in modo da ridurre il più possibile l'interferenza delle operazioni degli elicotteri di soccorso sulle operazioni commerciali dovute ad una eventuale indisponibilità della pista di volo. Allo stesso tempo, l'intervento garantirà la continuità delle operazioni di soccorso anche in presenza di eventi non pianificati di temporanea indisponibilità della pista di volo.

Nel corso del 2021 è stata conclusa l'attività di progettazione degli interventi che consistono nel dotare la piazzola di un sistema di Aiuti Visivi Luminosi (AVL). Il progetto esecutivo è stato approvato da ENAC nel mese di agosto, e se ne prevede l'esecuzione nel corso del 2022.

Infine, lungo la viabilità airside, nel tratto adiacente il piazzale Apron 1, sono state portate a compimento un insieme di opere edili che, attraverso la rimodulazione delle aree disponibili, hanno permesso l'ampliamento delle aree di sosta dedicate ai mezzi interpista, con conseguenti benefici per la safety in termini di riduzione di interferenze.

Altri Interventi Minori

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

Inoltre, in accordo alle prescrizioni normative del P.N.S. - Programma Nazionale di Sicurezza di recinzione aeroportuale, si è provveduto a riqualificare specifici tratti di recinzione aeroportuale (500 mt circa) con l'utilizzo di materiale radio-trasparente, tale da garantire il rispetto degli standard di security richiesti e il regolare funzionamento delle radioassistenze al volo senza interferenze.

Infine, sono stati eseguiti circoscritti interventi di mantenimento e riqualifica alle strutture in concessione, tra cui si evidenziano principalmente l'impermeabilizzazione delle coperture del Terminal di Aviazione Generale (GAT1) e l'adeguamento degli alloggi P3.

Quality & Regulation

Monitoraggi sulla Qualità

Anche il 2021, come il 2020, è stato fortemente influenzato dalla contingente crisi sanitaria che ha limitato i movimenti fra regioni italiane fino alla prima metà del mese di giugno. Per questo motivo le attività di rilevazione sono state avviate solamente in seguito al parziale ripristino della circolazione dei passeggeri, comunque rimasta limitata nei movimenti verso l'estero che, è necessario evidenziare, nel 2019 avevano rappresentato più della metà dei passeggeri complessivi dello scalo. Inoltre, nel mese di settembre le alterne vicende che hanno interessato le rotte di continuità territoriale, hanno ulteriormente alterato la normale operatività dello scalo.

Carta dei servizi

In una situazione ordinaria, la rilevazione campionaria per la Carta dei Servizi si articola in 4 periodi stagionali differenti rappresentativi delle diverse tipologie di traffico che interessano lo scalo aeroportuale durante l'anno.

Tali periodi sono solitamente ripartiti nel seguente modo:

- Primavera (indicativamente aprile – giugno)
- Estate (luglio – agosto e prima parte di settembre)
- Autunno (seconda parte di settembre e ottobre)
- Inverno (solitamente a ridosso delle festività natalizie)

Le rilevazioni condotte durante l'anno 2021 sono state effettuate da giugno a dicembre e non possono essere considerate rappresentative in serie storica in quanto:

- ✓ Le tratte internazionali, sulle quali solitamente viaggia oltre la metà dei passeggeri dello scalo, sono state negativamente influenzate dalle restrizioni che hanno interessato i vari periodi della stagione turistica 2021;
- ✓ Le disposizioni normative per il contenimento della diffusione del contagio da COVID19 hanno interessato le modalità di erogazione dei servizi aeroportuali comportando una differente organizzazione degli stessi e, pertanto, l'impossibilità di valutarne le *performance* nel confronto con le annualità precedenti;
- ✓ La prima parte della stagione turistica (aprile – giugno) dove lo scalo di Olbia è quasi totalmente interessato da flussi internazionali di turisti è stata interessata esclusivamente da movimenti domestici non turistici.

Relativamente alla qualità percepita sono stati aggiunti degli ulteriori indicatori sperimentali relativi al monitoraggio delle disposizioni anti COVID:

Livelli di soddisfazione del passeggero sulle misure adottate per la prevenzione del SARS-CoV-2

	Misura di prevenzione	2021	CSI 2021
34	Segnaletica Anti-SARS-COV-2	96,6%	96,2%
35	Sicurezza percepita in aerostazione dal punto di vista SARS-CoV-2	98,9%	
36	Rispetto delle disposizioni sanitarie da parte del personale	98,4%	
37	Percezione disponibilità dispenser disinfettante	91,4%	

In linea generale, i valori registrati nel 2021 sono tutti molto positivi, nonostante le procedure adottate per prevenire il contagio, la mutevolezza degli adempimenti amministrativi richiesti (tamponi, green pass, ecc.) che hanno, in alcuni casi, creato rallentamenti nell'erogazione dei servizi.

Qui di seguito, si riporta la tabella con le rilevazioni di alcuni indicatori di Qualità del 2021 estratti dalla carta dei servizi. I risultati annuali di qualità sono solitamente esposti confrontati con gli obiettivi. Il 2021 non risulta tuttavia confrontabile con gli anni precedenti, oltre che in termini di volumi, anche considerato che l'applicazione delle procedure richieste dai vari disposti normativi per contenere il contagio ha determinato dei tempi più dilatati nei servizi di assistenza. A seguito della suddetta valutazione, pertanto, la valorizzazione degli obiettivi per l'anno 2021 è stata sospesa da parte dell'ENAC.

Per un confronto sui dati, si è preservata la colonna con le performance 2019 (anno Pre Covid) anche se non perfettamente paragonabile con la situazione attuale, ma comunque più rappresentativo del 2020.

Il tempo di attesa al check in nel 90% dei casi è aumentato di circa 20 minuti a causa del controllo documentale imposto dalla normativa, così come dilatati risultano i tempi di attesa per i controlli di sicurezza. Nonostante ciò la soddisfazione dei passeggeri anche per questi due indicatori è rimasta molto alta e lo scalo ha evidenziato elevati standard di qualità percepita anche per il 2021.

Indicatore di performance	Rilevazioni 2019	Rilevazioni 2021	Unità di misura
Sicurezza del viaggio			
percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	99,8%	99,8%	% passeggeri soddisfatti
Regolarità del servizio			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	0,001	0,003	n. ritardi/tot voli pax in partenza
Puntualità complessiva dei voli	71%	75%	% dei voli puntuali sul totale voli in partenza
Bagagli disguidati complessivi	0,8 per mille	0,5 per mille	n. bagagli disguidati / 1.000 passeggeri in partenza
Tempo di riconsegna del 1° bagaglio	19'41"	19'	tempo di riconsegna 1° bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	4'04"	tempo di attesa dal block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	99,7%	99,2%	% passeggeri soddisfatti
Servizi per passeggeri a ridotta mobilità			
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale	99%	99%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sull'efficacia dell'assistenza ai PRM	99%	99,0%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa per ricevere l'assistenza, da uno dei punti designati dell'aeroporto	3'	3'	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi
Percezione sullo stato e sulla funzionalità dei mezzi / attrezzature in dotazione	99%	99,0%	% passeggeri soddisfatti
Indicatore di performance	Rilevazioni 2019	Rilevazioni 2021	Unità di misura
Servizi di informazione al pubblico			
Percezione complessiva sull'efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico	99,8%	99,8%	% passeggeri soddisfatti
Sito web di facile consultazione e aggiornato	99,8%	99,9%	% passeggeri soddisfatti
Aspetti relazionali e comportamentali			
Percezione sulla professionalità del personale	99,9%	99,8%	% passeggeri soddisfatti
Servizi di sportello e varco			
Attesa in coda al check-in	09'38"	27'20"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	99,6%	98,9%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo di sicurezza	3,52"	11'48"	tempo nel 90% dei casi

Certificazioni Qualità, Ambiente e Sicurezza

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

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

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

Durante l'esercizio 2021 l'Ente certificatore DNV (Det Norske Veritas) attraverso audit di verifica, ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001 e ISO 45001 e ha rinnovato la certificazione ISO 14001.

Analisi della Soddisfazione del Cliente

L'Azienda ha definito altresì un sistema di analisi e valutazione della Soddisfazione del Cliente che si basa su tre principi operativi:

- ✓ Gestione dei Reclami Clienti-Utenti;
- ✓ Valutazione Periodica della Soddisfazione del Cliente-Utente; (CARTA DEI SERVIZI)
- ✓ Audit interni e gestione non conformità.

Safety & Compliance Monitoring

Nel corso del 2021 il settore *Safety & Compliance* si è occupato, nell'ambito dei **lavori di prolungamento pista**, delle fasi di transizione delle infrastrutture alla configurazione finale di progetto che ha visto la lunghezza della pista di volo raggiungere i 2740 mt. L'attività di Change Management ha supportato il processo e permesso l'ottenimento delle varie approvazioni da parte di ENAC per la progressiva entrata in esercizio delle nuove infrastrutture di volo, mediante il coordinamento con tutti gli Stakeholders e con le funzioni interne a Geasar (Progettazione, Operation e Training). Le variazioni risultanti dalle fasi di lavoro

sono state istituzionalizzate mediante l'emissione di nuove edizioni del Manuale di Aeroporto e relativa cartografia, incluse le pubblicazioni aeronautiche in AIP (Aeronautical Information Publication). In tale contesto si è operato per conciliare il **rispetto delle tempistiche dei lavori** con la piena operatività dello scalo, evitando limitazioni al traffico già fortemente penalizzato dalla crisi pandemica in atto.

Dal punto di vista normativo e dei rapporti con l'Autorità, si è sviluppata nel 2021 un'intensa attività di revisione ed aggiornamento del manuale e delle specifiche di certificazione, dovute in larga misura all'entrata in vigore di differenti Regolamenti Europei.

- **Ambiente**

Nel 2021 si è conclusa l'attività di verifica da parte dell'Ente Certificatore DNV finalizzata al rinnovo dell'accreditamento al 2° livello dell'Airport Carbon Accreditation di ACI.

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

Oltre agli interventi di sostituzione di oltre 300 corpi illuminanti nelle aree Gate - imbarchi, con un risparmio nominale del 55% ed un contestuale miglioramento dei livelli di illuminamento, ha trovato nuovo impulso l'attività di progettazione dell'impianto fotovoltaico da installare sulle pensiline dei parcheggi principali, i cui lavori di realizzazione andranno in gara nei primi mesi del 2022.

L'attività di gestione degli impianti, calata sul particolare contesto operativo dello scalo durante la pandemia e fortemente condizionata dalle esigenze di carattere sanitario, ha contribuito al contenimento dell'impatto energetico nel 2021.

Le strategie già attuate nel corso del 2020 sono state ulteriormente perseguite per garantire elevati livelli di livello di servizio al passeggero, e la salubrità degli ambienti, eliminando ogni consumo energetico non necessario:

- riduzione della climatizzazione e illuminazione nelle aree non utilizzate
- revisione dei flussi
- chiusura parziale/totale dei servizi igienici non necessari
- attenuazione dei livelli di climatizzazione nelle fasce non operative

Complessivamente è stato possibile ottenere una riduzione delle principali fonti energetiche rispetto al 2019, ultimo anno rilevante dal punto di vista dei consumi:

- Energia Elettrica -10,1%
- Gasolio riscaldamento - 13,8%

Gestione Risorse Umane

Nel corso del 2021 il Gruppo Geasar, a fronte del persistere della situazione pandemica, ha proseguito con il mettere in campo gli strumenti idonei a contenere il più possibile il costo del lavoro seppure in misura meno massiccia rispetto al 2020.

Se dal 20 marzo 2020 fino al 19 marzo 2021 è stata avviata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti di Geasar ed Eccelsa, con il mantenimento dei servizi minimi essenziali, oltre a ricorrere al FIS (Fondo di integrazione salariale) per la società Cortesa a far data dal 14 marzo 2020 e sino al 25 marzo 2021, nel corso del 2021:

- a partire dal 20 marzo 2021 e fino al 24 dicembre 2021, per i dipendenti Geasar è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga;
- a partire dal 20 marzo 2021 e fino all' 11 giugno per i dipendenti Eccelsa è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga;
- a partire dal primo aprile 2021 e fino al 2 giugno 2021 per i dipendenti Cortesa è proseguito il ricorso al Fondo di integrazione salariale.

L'organico di Gruppo del 2021 è stato il seguente:

Organico medio annuo Gruppo FTE (con somministrazione)

Categorie	al 31/12/2021	al 31/12/2020
CTI	243,4	214,9
Dirigenti	4	4
Quadri	12,9	12
Impiegati	122,1	109,9
Operai	104,4	89
CTD	113,5	49,7
Impiegati	47,7	21,9
Operai	65,8	27,7
TOTALE	356,9	264,6

Di seguito il dato delle singole società:

GEASAR SPA			CORTESA SRL			ECCELSA AVIATION SRL		
Organico equivalente medio annuo			Organico equivalente medio annuo			Organico equivalente medio annuo		
Categorie	al 31/12/2021	al 31/12/2020	Categorie	al 31/12/2021	al 31/12/2020	Categorie	al 31/12/2021	al 31/12/2020
CTI	178,00	153,27	CTI	51,00	49,86	CTI	14,41	11,77
Dirigenti	4,00	4,00	Dirigenti			Dirigenti	0,00	0,00
Quadri	11,92	11,04	Quadri	0,96	1,00	Quadri	0,00	0
Impiegati	99,68	87,61	Impiegati	14,32	15,40	Impiegati	8,10	6,89
Operai	62,40	50,62	Operai	35,73	33,46	Operai	6,31	4,88
CTD	73,72	33,06	CTD	34,26	13,17	CTD	5,50	3,43
Impiegati	38,95	18,36	Impiegati	6,21	2,36	Impiegati	2,50	1,21
Operai	34,77	14,70	Operai	28,05	10,81	Operai	3,00	2,22
TOTALE	251,7	186,3	TOTALE	85,26	63,02	TOTALE	19,91	15,20

E' evidente l'incremento, rispetto al 2020, sia del personale a tempo indeterminato, per effetto di un minore impiego degli ammortizzatori sociali, che del personale stagionale a tempo determinato, legato sia alla ripresa del traffico nella summer season che all'apertura di nuovi servizi per l'utenza aeroportuale (Testing center COVID) e di nuove attività presso altri scali (Karasardegna Alghero presso lo scalo Riviera del Corallo)

Organizzazione aziendale

Nel mese di aprile Geasar, in partnership col Mater Olbia, ha inaugurato l'Health Testing Center, il primo terminal aeroportuale in Italia interamente dedicato allo screening del Covid-19, con un servizio rivolto ai passeggeri, ma anche alla comunità locale. Tale apertura ha ovviamente comportato l'impiego di risorse stagionali aggiuntive a quelle già in forza.

Cortesa, nel mese di maggio, ha attivato il primo punto vendita di prodotti tipici sardi e del made in Italy presso lo scalo Riviera del Corallo, avviando la collaborazione con lo scalo di Alghero sul fronte commerciale. Anche in questo caso si è reso necessario incrementare il numero di risorse stagionali per offrire il nuovo servizio all'utenza aeroportuale in area air-side.

Relazioni industriali

In data 4 marzo 2021 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per i dipendenti Geasar ed Eccelsa, entrata in vigore a partire dal 20 marzo 2021 e con validità fino all'11 giugno 2021. Anche per la CIGD è prevista l'integrazione al reddito dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia.

Successivamente la sola Geasar ha richiesto l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD (dal 12 giugno al 24 dicembre) previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore nelle prime 9 settimane tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori settimane c'è stata la possibilità per l'Azienda di anticipare il trattamento di integrazione salariale ai lavoratori. Anche in tale fase è intervenuta l'integrazione del Fondo di Solidarietà per il Trasporto Aereo.

In data 28 aprile 2021 per i dipendenti Cortesa, in modalità telematica, è stato firmato con le OO.SS. un accordo al fine di accedere al Fondo di integrazione salariale dal 1 aprile 2021 e per ulteriori 28 settimane, ricorrendo di fatto all’ammortizzatore sociale fino al 2 giugno.

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

Infine il 29 settembre 2021 è stato siglato, per Geasar, un accordo con le OO.SS. per istituire un piano di esodo incentivato volontario, quale ulteriore misura per la tutela occupazionale e allo stesso tempo per consentire risparmi sul costo del personale del Gruppo, con termine per le uscite incentivate fissato al 31/10, in linea con il prolungamento del blocco dei licenziamenti deciso dal Governo.

Attività di formazione e addestramento

Nel corso dell’esercizio 2021, l’attività di formazione e addestramento è ripartita con vigore, anche per recuperare a seguito delle limitazioni imposte dalla pandemia, con la scelta di fare ulteriore ricorso all’e-learning per laddove possibile.

Per i dipendenti del Gruppo è stato erogato un monte ore complessivo pari a 14.546 ore di addestramento e formazione per il mantenimento delle competenze professionali e tecniche, la formazione obbligatoria per la Sicurezza sul lavoro e la Security, il Primo soccorso, la formazione sulle attrezzature e i mezzi e la formazione per il miglioramento di competenze manageriali e trasversali, così suddivise:

- 3.285 ore di aula;
- 9.136 ore in e-learning attraverso la piattaforma interna di E-front ed esterne di Security e Sicurezza sul lavoro;
- 2.125 ore di On the job training.

Per la realizzazione del piano di formazione e addestramento la società si è avvalsa quasi esclusivamente di propri istruttori interni certificati, facendo ricorso ai finanziamenti specifici di Fondimpresa per il recupero dei costi sostenuti per le attività erogate da Società terze.

Progetti con le scuole

Nel corso del 2021 è proseguita la collaborazione con gli istituti scolastici del territorio per l’inserimento in stage e alternanza scuola-lavoro di un importante numero di ragazzi.

Durante tali percorsi il Gruppo Geasar ha offerto ai giovani studenti l’opportunità di inserirsi nel contesto lavorativo aeroportuale, dedicandoli ad iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza e informazione al passeggero, in particolare in materia di normativa Covid e ad attività di gestione dei flussi passeggeri nel Terminal.

Assetto normativo in ambito aeroportuale e altri fatti di rilievo

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

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

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

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

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

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

- mantenere cautelativamente vincolate a fondo rischi le annualità 2012, 2013 e quota parte 2015 ante regime tariffario, ancora mai formalmente richieste dalle amministrazioni e in relazioni alle quali si dovrà eventualmente affrontare un nuovo contenzioso, per un totale di 982.457 Euro.
- mantenere iscritte a debito tutte le somme del Fondo Antincendio maturate a partire dal 10 settembre 2015 ad oggi, oggetto di copertura tariffaria (oggi attualmente pari a 3.996.568).

Nel corso del 2021 non si segnalano aggiornamenti sulla tematica, tali da determinare un effetto economico patrimoniale sull'esercizio. In forza delle dodici positive sentenze ad oggi conseguite e della riconosciuta efficacia esterna e pluriennale delle sentenze di merito passate in giudicato, si può valutare come altamente probabile un esito positivo di tutti i contenziosi, pendenti e futuri, in materia di Fondo Antincendio.

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

Restano tra l'altro attualmente in essere tutte le interlocuzioni finalizzate al raggiungimento di un accordo economico transattivo complessivo della tematica del Fondo Antincendio.

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

Contributi Regionali ex L.10/2010

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

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

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

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

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

La Regione Sardegna il 24 dicembre 2018 ha provveduto al pagamento della complessiva somma per capitale 3.644.092,36 (al netto della ritenuta d'acconto del 4%), interessi sino al 23 agosto 2018 e spese per un totale di 601.884,78 Euro. Gli interessi di mora maturati dal 24 agosto al 24

dicembre 2018 sono stati iscritti in bilancio nella Voce C) Proventi finanziari da terzi del Conto Economico per 100.636,85 Euro e totalmente liquidati a ottobre 2019.

In assenza di fase istruttoria (la Regione Sardegna ha chiesto la concessione dei termini ex art. 183 c.p.c. ma poi non ha formulato richieste), la trattazione riprenderà con la precisazione delle conclusioni. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, già fissata per la data del 12 maggio 2020, è stata più volte rinviata dal Tribunale di Cagliari, ed ora è fissata al giorno 14 marzo 2023.

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

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

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

In seguito alla proposizione del ricorso sono state avviate delle interlocuzioni istituzionali tra ENAC, ENAV e Geasar per verificare la possibilità di superare, in fase attuativa, le criticità illustrate nell'impugnativa. Ad oggi, sono quindi in corso le trattative per addivenire ad una condivisa consegna dei beni ed aree di cui alla FASE 1, mentre resta ancora da definire la ben più complessa e rilevante retrocessione dei Sistemi AVL di cui alla FASE 2.

Ciò detto, pur auspicandosi che le suddette interlocuzioni istituzionali possano consentire un componimento, in via stragiudiziale, delle problematiche evidenziate nel ricorso, va precisato che la retrocessione dei beni finora appartenenti ad ENAV disposta dal Decreto, una volta terminata, comporterà inevitabilmente per Geasar la necessità di gestirli e mantenerli a proprie cure e spese, determinando un nuovo costo gestionale. Tuttavia lo stesso Decreto, agli artt. 2 e 3, prevede il recupero dei suddetti costi attraverso il sistema tariffario, alla pari degli altri oneri aeroportuali.

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

Con ricorso ex art 117 c.p.a. proposto davanti al TAR Sardegna (Sez. I – R.G. n. 91/2021) Argos Vip Private Handling S.r.l. ha proposto ricorso ex art 117 c.p.a. davanti al TAR Sardegna (Sez. I – R.G. n. 91/2021), finalizzato alla declaratoria di illegittimità del silenzio-inadempimento serbato da ENAC in merito all'istanza

di riesame del provvedimento di limitazione del numero di handlers presso lo scalo di Olbia, presentata dalla stessa Argos in seguito della riduzione del traffico aereo legata alla pandemia da SARS-COV-2.

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

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

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

Pertanto si segnala che l'eventuale accoglimento dell'impugnativa di Argos potrebbe sortire, come effetto, l'ingresso sullo scalo di Olbia di nuovi competitors concorrenti nell'ambito dei servizi di assistenza a terra. Tuttavia gli effetti della liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra sono stati previsti e analizzati nel dettaglio all'interno del piano industriale della società.

Accertamento IVA su contributi marketing ricevuti da Regione Sardegna

Si ricorda che la società è stata soggetta ad una verifica fiscale della Guardia di Finanza – Nucleo di Polizia Tributaria di Sassari conclusasi con la notifica del relativo p.v.c. il 3 giugno 2014 che ha segnalato nei confronti della società l'omessa fatturazione delle somme erogate alla Società dalla Regione Autonoma Sardegna nei periodi d'imposta 2008, 2009, 2012 e 2013. La verifica ha condotto alla conclusione che la società, negli anni oggetto del controllo, abbia reso nei confronti della Regione Autonoma della Sardegna un'attività di prestazione di servizi consistente nella promozione, sviluppo e consolidamento dei flussi turistici internazionali da e verso la Sardegna, contestando pertanto il mancato assoggettamento ad IVA delle somme erogate dalla RAS, quali corrispettivi per prestazioni di servizio, ai sensi dell'art. 3, comma 1, D.P.R. 633/1972.

Recependo i rilievi dell'organo ispettivo, in data 7 novembre 2014 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari ha pertanto notificato alla Società gli avvisi di accertamento richiedendo maggiori imposte per complessivi 2,7 milioni di Euro e ulteriori sanzioni e interessi per circa 2,7 milioni di Euro.

Tutti gli avvisi di accertamento notificati a Geasar S.p.A. sono stati impugnati dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Sassari la quale, con sentenza n. 664/21 depositata il 26 ottobre 2021, ha accolto tutti i ricorsi riuniti, dichiarando l'integrale illegittimità degli impugnati avvisi di accertamento e compensando le spese di lite in considerazione della complessità della questione dibattuta.

In particolare, condividendo la tesi espressa dalla Società nelle proprie difese, il Collegio ha ritenuto che con le elargizioni in parola la Regione Sardegna abbia realizzato "un generico interesse generale da perseguire 'attraverso lo sviluppo di una strategia di multi stagionalità' (non specifiche prestazioni) incompatibile con la natura di prestazione di servizi corrispettiva, caratterizzante le operazioni imponibili ai fini IVA", concludendo che "l'utilizzo delle somme erogate vanno considerate come liberalità direttamente fornite alle compagnie aeree dietro prestazione di una dettagliata rendicontazione delle spese sostenute".

Avverso la sentenza resa dalla C.T.P. di Sassari l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Sassari potrà ricorrere in appello entro il termine del 26 aprile 2022.

Peraltro, occorre segnalare che avvisi di accertamento concernenti la stessa tematica sono stati emessi anche dalla Direzioni Provinciali di Sassari e di Cagliari nei confronti, rispettivamente, delle società di gestione dell'aeroporto di Alghero e di Cagliari. Tali accertamenti sono stati impugnati dinanzi alle Commissioni Tributarie territorialmente competenti, le quali si sono sinora pronunciate in termini parzialmente difformi. In ogni caso, nessuna delle predette sentenze è passata in giudicato ed i relativi giudizi sono tuttora pendenti in attesa di discussione. Pertanto, alla luce della delicatezza e complessità della questione, nonché in considerazione della non definitività delle pronunce finora rese dai giudici di merito, in relazione alle quali è verosimile attendersi la prosecuzione dei giudizi fino alla fase di legittimità, il rischio di soccombenza dinanzi agli organi della giustizia tributaria appare possibile.

Occorre tuttavia considerare che l'art. 60, comma 7, del D.P.R. n. 633/1972 (come modificato dall'art. 93 del D.L. n. 1/2012) riconosce al contribuente il diritto di rivalersi ("tardivamente") dell'imposta o della maggiore imposta relativa ad avvisi di accertamento o rettifica nei confronti dei cessionari dei beni o dei committenti dei servizi, una volta effettuato il pagamento dell'imposta o della maggiore imposta, delle sanzioni (se dovute) e degli interessi. Pertanto, anche nell'ipotesi di soccombenza in giudizio, l'imposta eventualmente dovuta all'Erario dalla società, potrà essere riaddebitata alla Regione Autonoma Sardegna, mediante rivalsa tardiva.

Per quanto concerne invece le sanzioni irrogate, si ritiene che anche nell'ipotesi di conferma della debenza dell'imposta accertata, il giudice possa dichiarare la non applicabilità, poiché la contestata violazione è giustificata da obiettive condizioni di incertezza sulla portata e sull'ambito di applicazione delle disposizioni alle quali si riferiscono, come peraltro riconosciuto nella sentenza di primo grado resa nei confronti della società di gestione dello scalo di Alghero. Ne consegue che, in tal caso, la società Geasar S.p.A. resterebbe incisa a livello economico unicamente per gli interessi dovuti con riferimento al versamento tardivo dell'imposta.

➤ La normativa di emergenza sanitaria e le ricadute sulle gestioni aeroportuali

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da SARS-COV-2 si citano i principali provvedimenti che hanno avuto impatto sui numeri della società nel corso dell'anno 2021 :

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

Le regioni che rientrano nel beneficio, in base al richiamo dell'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 104/2020, sono l'Abruzzo, la Basilicata, la Calabria, la Campania, il Molise, la Puglia, la Sardegna e la Sicilia.

- Decreto Legge 25 maggio 2021 , n. 73 Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali che ha introdotto un credito d'imposta in misura pari al 30 per cento delle spese sostenute nei mesi di giugno, luglio ed agosto 2021 per la sanificazione degli ambienti e degli strumenti utilizzati e per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale e di altri dispositivi atti a garantire la salute dei lavoratori e degli utenti, comprese le spese per la somministrazione di tamponi per COVID-19.
- Legge di bilancio 2021 (comma 715) ha previsto l'istituzione di un Fondo destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. La compensazione concerne i minori ricavi e i maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza da SARS-COV-2 registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021.
In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 307 il Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra. Tale intervento è volto a ristorare le perdite subite dai gestori e dai prestatori dei servizi aeroportuali per il periodo 1 marzo 2020 – 30 giugno 2020.
La società, come previsto dalla normativa, ha presentato apposita istanza di accesso al fondo di compensazione entro il termine previsto del 27 gennaio 2022. Attualmente la domanda risulta nella prima fase di istruttoria presso gli uffici preposti dell'ENAC; pertanto, non avendo certezza circa l'ammontare del ristoro effettivamente riconosciuto alla Società, non è stata iscritta a bilancio

nessuna posta economica e patrimoniale rimandandola, in aderenza all'OIC 12 (che prevede che contributi in conto esercizio sono rilevati nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirla, che può essere anche successivo all'esercizio al quale essi sono riferiti), al bilancio 2022.

Si informa inoltre che all'esito della presentazione delle domande da parte dei gestori aeroportuali è stato reso noto che il danno complessivo patito dai gestori aeroportuali a causa del Covid-19 nel periodo di riferimento (1 marzo - 30 giugno/14 luglio 2020) è inferiore rispetto alle risorse stanziato nel fondo. Ne consegue che residuano delle risorse che potranno essere utilizzate, previa autorizzazione della Commissione europea, per i periodi non coperti dal decreto attuativo, comunque compresi tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021, periodo temporale previsto dalla legge di Bilancio 2021 istitutiva del fondo.

Nel corso del 2021 i disposti normativi di cui sopra hanno, in alcuni casi, prodotto un risparmio di costi derivante dall'utilizzo degli ammortizzatori sociali per i propri dipendenti (es. CIGS, CIGD e FIS) un credito di imposta, ovvero, in altri casi ancora, un contributo di cui la società ha beneficiato, il quale è stato pertanto computato a ricavo nei numeri 2021. Per una trattazione di dettaglio di tali poste si rimanda alla tabella inserita in nota integrativa ai sensi dell'art. 1, commi 125-129 della L. 124 del 04/08/2017.

Evoluzione prevedibile della gestione

Anche il 2021 è stato fortemente influenzato dalle dinamiche di contenimento della emergenza sanitaria ancora in corso, non potendo pertanto esprimere i valori ormai consolidati negli anni precedenti. Si è tuttavia avviata una ripresa, che pare ancora più marcata nel corso di questi primi mesi del 2022, che lascia intravedere che i flussi di traffico e quindi la conseguente situazione economico finanziaria possa definitivamente invertire il segno e tornare prossima ai livelli 2019, anche grazie ad una forte concentrazione del traffico sullo scalo nei mesi estivi, nei quali i contagi risultano più contenuti e la libertà di spostamento è stata sempre garantita, anche nel corso di questo biennio.

Si segnalano peraltro numeri in crescita mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, accompagnato da una programmazione da parte dei vettori sullo scalo che richiama i livelli di offerta di posti pre pandemia.

Si evidenzia d'altro canto che le nuove tensioni internazionali, quale conseguenza del conflitto in atto fra Russia e Ucraina, stanno incidendo sulla mobilità dei passeggeri, oltretutto alimentando un rincaro delle fonti energetiche (gas, energia elettrica, petrolio) di proporzioni notevoli e tali da incidere significativamente sul livello dei prezzi di alcuni servizi e quindi sui costi della società.

Si confida che i disposti normativi annunciati negli ultimi giorni producano l'effetto di calmierare i prezzi o direttamente, ovvero garantiscano un contenimento degli effetti per il mezzo di agevolazioni o rimborsi di una parte dei costi sostenuti.

Sul fronte degli arrivi dai Paesi interessati al conflitto, si segnala un possibile impatto sui voli di aviazione generale, comunque difficilmente stimabile nei volumi, considerato che non tutto il traffico di clienti di Paesi del blocco ex sovietico origina direttamente dagli stessi.

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

Principali rischi cui è esposta la Società

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

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

➤ **Rischi strategici**

Nel corso del 2021 la società ha costantemente e scrupolosamente valutato e mitigato gli impatti della crisi sanitaria in corso in termini di performance aziendali. Questo lavoro ha condotto ad un ritorno della marginalità percentuale della società a quello - pandemico, seppur con il naturale contenimento dei volumi legato ai ridotti flussi di traffico. La stessa ha studiato con attenzione ogni normativa di settore e ogni disposto fiscale che potesse mitigare gli effetti negativi della crisi, aderendo alla possibilità di utilizzo degli ammortizzatori sociali, delle azioni di sostegno attivate su base regionale e ai ristori via via predisposti per i differenti rami in cui si esplica l'attività aziendale.

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

Si stima che, superata definitivamente la crisi sanitaria, la flessione economica registrata nei risultati del 2020 e del 2021, sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di breve-medio termine.

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

Le attività della Società, al pari di tutti i gestori aeroportuali, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo e

sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling).

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

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

➤ **Rischio di immagine e reputazionale**

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

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

Rischi operativi

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

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

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

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

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

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

Il raggiungimento degli obiettivi della Società Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere

conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con sindacati, Codice Etico, procedure ex Legge 231/2001.

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

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

Rischi finanziari

➤ **Rischio di credito**

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

➤ **Rischio di liquidità**

Il rischio di liquidità è legato alla possibilità che la Società si trovi in situazione di difficoltà nel far fronte alle obbligazioni finanziarie che derivano da impegni contrattuali e, più in generale dalle proprie passività finanziarie. Il rischio di liquidità è ritenuto remoto al 31 dicembre 2021 in quanto, nonostante la preoccupante situazione economica di portata mondiale, la politica di gestione della tesoreria è finalizzata a mantenere un livello di cassa adeguato e ad abbinare, per scadenze temporali, entrate e uscite finanziarie. Le linee di credito disponibili e la liquidità generate sino ad oggi dalla gestione operativa permettono di soddisfare i fabbisogni finanziari della Società sia in termini di investimento programmati che alla gestione del capitale circolante.

➤ **Rischio di cambio**

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

➤ **Rischio di tasso di interesse**

Il rischio di tasso di interesse cui è esposta la società è originato dai debiti finanziari a breve a lungo termine. I debiti finanziari alla data di chiusura del bilancio riguardano i) i Fondi di Sviluppo e Coesione, assimilabili a finanziamenti a fondo perduto, pertanto non soggetti a restituzione; ii) 2 distinti finanziamenti sottoscritti con Banco di Sardegna e Banca Medio Credito centrale per un totale di 16.500.000 Euro per la realizzazione del piano infrastrutturale in programma.

La Società, non ha in essere strumenti di copertura contro il rischio di variazione dei tassi di interesse, tuttavia, considerato, l'andamento dei tassi negli ultimi anni e la ridotta entità del residuo debito, si ritiene la Società al riparo da rischi di questa categoria.

Rischi legali e di compliance

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

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

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

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

Per quanto attiene la aviazione generale, inoltre, valutata l'assoluta mancanza di spazi nell'attuale terminal di aviazione generale (anche in ragione della specifica conformazione dello stesso) e valutata altresì l'elevata qualità dei servizi ivi resi, la limitazione è stata ancorata all'impegno del gestore alla realizzazione di un nuovo terminal di aviazione generale, atto ad ospitare le attività del nuovo operatore. Il progetto del nuovo terminal e della prospiciente porzione di piazzale da un lato e di una viabilità integrata con il territorio dall'altra, è stato approvato da Enac e realizzato nel corso del 2020.

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

➤ **Rischi relativi al regime concessorio**

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

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

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

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

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

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

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

Oltre a ciò, gli oneri per la sicurezza negli aeroporti in Italia o altrove, potrebbero aumentare ulteriormente, nel caso di nuove prescrizioni europee o nazionali. Ciò comporterebbe una maggiorazione dei costi sia per Geasar che per le sue controllate. Pertanto, eventuali maggiorazioni degli oneri, delle tariffe o degli altri

costi che il Gruppo non sia in grado di trasferire sul prezzo del proprio prodotto, potrebbero avere un effetto negativo sulle condizioni finanziarie del Gruppo e sui suoi utili di esercizio.

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

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

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

Attività di direzione e coordinamento

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

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

Informativa sulle parti correlate

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

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

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

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

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

- i rapporti con la Società controllante sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;
- i rapporti con le Società controllate Cortesa S.r.l., Alisarda Real Estate S.r.l. ed Eccelsa Aviation S.r.l. sono esclusivamente di natura commerciale, così come indicato in Nota Integrativa;

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

Approvazione del Bilancio

Signori Azionisti, Vi invito ad approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 con un utile pari a **8.304.257** Euro, deliberandone la distribuzione dei dividendi ai soci per l'intero importo di 8.304.257, e di distribuire una quota della riserva straordinaria pari a **1.695.743** Euro.

La presente relazione al Bilancio, corredata dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e anche il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Geasar SpA
L'Amministratore Delegato
Silvio Pippobello