



# BILANCIO

al 31 dicembre 2020



*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
TRAFFICO.....	12
ATTIVITÀ AVIATION (ASSISTENZA A TERRA E SERVIZI CENTRALIZZATI DL 18/99, TASSE E DIRITTI) .....	17
ATTIVITÀ COMMERCIALI NON AVIATION .....	19
GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA .....	21
LE SOCIETÀ CONTROLLATE.....	28
CORTESA S.R.L.....	28
ECCELSA AVIATION S.R.L.....	33
ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.....	36
INVESTIMENTI.....	38
QUALITY & REGULATION.....	47
SAFETY & COMPLIANCE MONITORING.....	51
RISORSE UMANE .....	53
ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO.....	56
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE .....	60
PRINCIPALI RISCHI CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ .....	61
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO .....	68
INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE .....	68
ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE.....	69
APPROVAZIONE DEL BILANCIO .....	69

## 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**

*Tomaso Angioni*

*Cesare Conti*

### 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 la 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 terzo 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. espleta il servizio di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili privati di Aviazione Generale, attraverso un terminal dedicato e piazzali aeromobili dedicati;
- Cortesa S.r.l. gestisce direttamente le attività presso lo scalo di commercializzazione di prodotti tipici regionali (4 punti vendita e una piattaforma web) ed eroga il servizio di Food& Beverage (8 punti vendita e la attività di in flight – catering per i voli della aviazione generale) e l'offerta di parcheggi aeroportuali.
- Alisarda Real Estate S.r.l che gestisce il patrimonio immobiliare di proprietà concedendo in locazione immobili commerciali e per attività aviation

Al 31.12.2020 l'Azionariato di Geasar S.p.A. è così costituito:

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

In data 26 febbraio 2021, si è concluso l'iter per il cambio di controllo della Geasar SpA e delle controllate.

Il 79,8% delle azioni della società Geasar sono passate da Alisarda SpA alla società F2i Smeralda S.p.A. , interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.A..

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

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

## SINTESI DELL'ESERCIZIO

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio della Società Geasar S.p.A. dell'anno 2020.

L'anno 2020, dopo tanti anni di ininterrotto sviluppo del traffico e un trend di crescita costante, si è caratterizzato come un anno di arresto alla crescita, con un calo di passeggeri pari al -65,6%. Nel febbraio 2020 l'inizio della pandemia, originata dal virus SARS-COV-2, e la successiva rapida diffusione in un numero crescente di nazioni di tutto il mondo, ha innescato una profonda emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale. Il diffondersi del contagio e le conseguenti misure di contenimento messe in atto dal Governo Italiano, con restrizioni alla mobilità delle persone hanno, in poco tempo, determinato il sostanziale azzeramento del traffico a livello globale.

Lo scalo di Olbia era stato chiuso al traffico già dalla metà del mese di gennaio, per 40 giorni, per la realizzazione dei lavori di riqualificazione e prolungamento della pista di volo. Alla conclusione della prima fase di lavori, portati a termine secondo i programmi entro il 13 marzo, è intervenuto il provvedimento ministeriale di interruzione dei voli, in vigore dal 12 di marzo (Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 112 del 12 marzo).

L'operatività è ripresa gradualmente nel mese di Maggio, ma i flussi sono risultati comunque contenuti, anche nei mesi estivi di piena operatività, dove negli esercizi precedenti si concentravano la maggior parte dei ricavi della società, a causa della permanenza delle limitazioni agli spostamenti, imposte dalle diverse autorità sia nazionali che internazionali.

Si intravede per l'estate la possibilità di una ripresa in considerazione della crescente campagna vaccinale che dovrebbe, seppur con i necessari tempi di somministrazione, avviare l'economia verso una normalizzazione, con una conseguente ripresa anche del traffico aereo, seppur i volumi attesi del 2021 non saranno tali da riportare ai livelli di traffico pre pandemia.

A parziale compensazione delle perdite subite, l'approvazione di una misura di sostegno a favore degli aeroporti, inserita all'interno della Legge di Bilancio 2021, che prevede un ristoro del margine perso in questi mesi di limitazioni del traffico. Tuttavia tale misura è al momento al vaglio della Commissione Europea e l'augurio è che una rapida approvazione dello strumento da parte della predetta Commissione ne consenta l'utilizzo da parte dei gestori già nei prossimi mesi.

Alla luce degli eventi relativi all'emergenza Coronavirus, la società ha operato nel rispetto delle ordinanze emesse dagli organismi preposti, sia a livello nazionale che locale. La rapidità con cui la situazione epidemica si è evoluta ed aggravata ha reso necessari tempi di reazione e risposta molto ridotti.

Gli sforzi si sono concentrati in prima battuta sulle misure a tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e della comunità aeroportuale. È stato attuato un massiccio utilizzo del lavoro agile per i dipendenti non impiegati in attività operative e una limitazione dei contatti tra le persone, attraverso il distanziamento interpersonale e il consolidamento di tutte le misure igienico-sanitarie suggerite dalla normativa.

Sul piano economico finanziario l'obiettivo principale è stato il contenimento dei costi attraverso l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i lavoratori della società e delle proprie controllate, la rinegoziazione dei contratti con i fornitori, e la chiusura di alcune aree operative, che hanno consentito di conseguire risparmi nei consumi, servizi di presidio e pulizia. Tenuto conto della

drastica riduzione dei ricavi e di un rallentamento dei tempi di incasso da parte dei clienti in forte difficoltà finanziaria, tutte le attività e i progetti non essenziali hanno subito uno slittamento. Il piano degli investimenti è stato realizzato principalmente per la parte di lavori già in corso di esecuzione, quali il prolungamento della pista di volo, o per i lavori indispensabili a garantire l'operatività e la sicurezza.

Dal punto di vista finanziario si segnala che, fortunatamente, la società ha potuto affrontare questa profonda crisi finanziaria partendo da una buona situazione finanziaria che ha consentito di affrontare gli impegni anche con una liquidità, generata nell'esercizio, molto contenuta. Si è comunque dato corso alla richiesta di erogazione dei finanziamenti bancari, già sottoscritti nel corso del 2019, a copertura del piano degli investimenti e specificatamente per i lavori di riqualifica delle strutture di volo e il prolungamento della pista, per la quota di lavori autofinanziata e non coperta con fondi pubblici.

In questo scenario imprevedibile, il **Margine Operativo Lordo** è risultato pari a 743.464 Euro, con una contrazione di 22.079.100 Euro rispetto al 2019. Il limitato valore della produzione non ha invece coperto i costi di ammortamento degli asset aeroportuali e di conseguenza il **Risultato Operativo è negativo** e pari a -2.491.632 Euro, in riduzione rispetto all'anno precedente di 22.766.497 Euro.

I **Ricavi totali**, pari a circa 23,4 milioni di Euro, si riducono del -57,36%. Il decremento è inferiore rispetto alla perdita di traffico per via dell'andamento dei ricavi non aviation (ricavi da sub concessione e pubblicità) che, seppur in calo rispetto al 2019, si attestano al -45% rispetto ai ricavi dell'anno precedente.

I **Costi operativi** ammontano a circa 22,7 milioni di Euro, con un risparmio di circa 29,5% rispetto all'anno precedente, per lo più correlato ad una riduzione dei costi del personale (imputabile all'utilizzo della società CIGS e alle mancate assunzioni di personale stagionale), alla rimodulazione di contratti passivi in essere, al contenimento dei costi di manutenzione.

Il **Risultato Ante Imposte** è pari a circa 60 mila Euro per effetto dei proventi finanziari collegati alla distribuzione degli utili da parte delle società controllate per circa 2,5 milioni di Euro, mentre l'**Utile Netto** risulta pari a 644 mila Euro dopo l'iscrizione delle imposte anticipate sulla perdita fiscale.

## Il traffico

Il trend sullo scalo rispecchia quanto accaduto nel settore dei trasporti a livello globale.

Il **traffico degli aeroporti europei** è stato pesantemente segnato dalla pandemia con un livello di passeggeri equiparabile all'anno 1995. Gli aeroporti nel complesso hanno perso il **70,4%** di utenti (-1,72 miliardi rispetto al 2019). Il totale dei passeggeri trasportati negli scali europei è stato di 728 milioni, contro i 2,4 miliardi del 2019. Il calo coinvolge maggiormente i paesi comunitari (-73% rispetto al 2019), mentre gli aeroporti non-comunitari registrano una perdita del -61,9%.<sup>1</sup>

I movimenti registrano una riduzione complessiva del -58,6%. Più contenuto invece il calo del traffico cargo che si riduce del -11,8% rispetto al 2019. Il settore ha infatti continuato a garantire, anche nei mesi di limitazioni alla mobilità delle persone, il trasferimento di merci e materiale sanitario.

<sup>1</sup> Fonte ACI Europe-report 2020

**Il traffico negli aeroporti italiani**, in linea con la media Europea, registra un calo del 72,6% perdendo circa 140 milioni di passeggeri rispetto al 2019. Nel 2020 in Italia non hanno volato 7 passeggeri su 10 e ad essere maggiormente penalizzate sono state le destinazioni internazionali, mentre più contenuto è stato il calo dei voli domestici. Le rotte nazionali, che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, nel 2020 raggiungono un peso di circa il 50%.

Forte anche la contrazione dei movimenti aerei, pari al -57,2%, mentre il traffico merci si attesta ad un -23,7%<sup>2</sup>.

**Il traffico nell'aeroporto di Olbia** chiude l'anno 2020 con 1.024.101 passeggeri, con una perdita del -65,6% (- 1.9 milioni passeggeri) rispetto al 2019. I movimenti complessivi sono stati 18.970, in flessione del 44,3%. Il tonnellaggio evidenzia un decremento del 57,8%.

Come premesso, lo scalo ha avuto un lungo periodo di inoperatività iniziato il 3 febbraio, con la chiusura al traffico per il rifacimento della pista di volo e proseguito a seguito dei provvedimenti del governo nazionale. Nel mese di maggio il traffico è progressivamente ripartito con l'apertura delle operazioni di aviazione generale, mentre l'aviazione commerciale è ripreso nel mese di giugno.

Il segmento domestico, seppur in notevole flessione rispetto al 2019, registra nello scalo di Olbia una perdita più contenuta rispetto alla media degli altri aeroporti italiani. I passeggeri domestici sono stati circa 718.000 (-48,6%). In particolare, nel mese di agosto il decremento è stato del -2%, contro la media italiana del -32,4%.

Il segmento internazionale si è decrementato del -82%, con una perdita di circa 1.3 milioni di passeggeri e uno share pari al 28,3% (nel 2019 si attestava al 53%).

Il traffico Aviazione Generale ha risentito in misura minore degli effetti della situazione pandemica, grazie alla forte concentrazione nei mesi di luglio e agosto, mesi nei quali, come accennato, l'attività aerea è progressivamente ripresa.

La composizione del traffico nel 2020 mostra un aumento dei velivoli di piccolo basso tonnellaggio provenienti dal mercato domestico e dai paesi europei, rispetto alle macchine di peso massimo al decollo superiore provenienti dai paesi Extra Europei a causa delle restrizioni all'arrivo da alcuni Paesi.

### **Attività operativa**

La diffusione pandemica del virus SARS-COV-2 ha rilanciato il tema della sanificazione di aria e superfici, specie in strutture ad elevata densità di traffico. Sono state tempestivamente applicate misure speciali quali: l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, la installazione di barriere di protezione fra operatori e passeggeri, la distribuzione di colonnine con liquido sanificante e il controllo della temperatura dei passeggeri in arrivo e partenza. Si è provveduto, inoltre, all'utilizzo di unità di sanificazione delle vaschette di sicurezza presso i varchi di controllo. Le squadre per i servizi sottobordo sono state dotate di presidi sanitari e macchinari sanificanti per la sanificazione delle cabine degli aeromobili in transito che, in base alla normativa in costante aggiornamento, ne hanno fatto richiesta.

---

<sup>2</sup> Fonte Assaeroporti

Nel mese di febbraio lo scalo ha visto concludersi dopo oltre 50 anni la operatività della società Airitaly, prima Meridiana, società basata sullo scalo e titolare del servizio di continuità territoriale. L'interruzione della attività del vettore ha comportato l'assegnazione del bando di continuità territoriale alla compagnia Alitalia. La sospensione delle attività di Airitaly ha avuto come conseguenza la progressiva riduzione della sub concessione di spazi al vettore e dei servizi di ristorazione forniti da parte della controllata Cortesa ai suoi dipendenti. I contratti di locazione delle strutture manutentive e della palazzina uffici da parte della controllata Alisarda RE sono rimasti quasi tutti attivi nel corso del 2020, in attesa che gli stessi vengano rilasciati successivamente, considerato lo status in liquidazione della società..

Sul fronte della apertura del mercato dei servizi di assistenza a terra si segnala che Enac, per quanto riguarda l'aeroporto di Olbia, a seguito della richiesta e delle analisi prodotte dalla società, ha stabilito di mantenere inalterato il provvedimento di limitazione, nonostante l'emergenza sanitaria, poiché ha ritenuto che quest'ultima abbia inciso solo temporaneamente e non strutturalmente sui presupposti alla base del provvedimento.

Possiamo quindi ritenere che la gara per la selezione dei due nuovi operatori di handling (uno per l'aviazione commerciale e uno per quella privata) verrà avviata solo al termine della emergenza, ancora in corso.

La società ha intanto dato corso alle prescrizioni imposte dal provvedimento di limitazione, portando a termine la riqualificazione di un vecchio edificio da dedicare alle operazioni dell'eventuale futuro nuovo operatore di aviazione generale.

Nel corso del 2020 la società ha lavorato alla sottoscrizione di un nuovo Contratto di Programma per il periodo 2019-2022 ottenendo l'approvazione delle nuove tariffe regolamentate da parte del Comitato Utenti e delle Autorità. Le nuove tariffe, aggiornate alla stima di investimenti dell'anno 2020, sono entrate in vigore il 1° settembre 2020.

Il Piano Investimenti è stato rimodulato per tener conto del calo di traffico conseguente all'emergenza COVID. Sono comunque regolarmente proseguiti i lavori di riqualificazione e prolungamento della pista di volo che hanno richiesto la chiusura al traffico dello scalo per 40 giorni, dal 03 febbraio al 13 marzo.

Alla riapertura dello scalo, la seconda fase è proseguita con i lavori per l'allungamento che hanno portato la lunghezza totale della pista a 2.740 metri.

In data 26 aprile 2021 è decollato il primo volo dalla nuova pista, mentre l'intera opera è stata completata entro la prima metà del mese di maggio, mentre proseguiranno per alcune settimane i lavori di completamento e ripristino lato pista.

I lavori di riqualifica e allungamento pista si inseriscono nell'ambito del piano di investimenti di Geasar finalizzato ad adeguare la capacità aeroportuale alle previsioni di crescita del traffico nei prossimi anni. Tali interventi, inoltre, permetteranno di gestire con maggiore efficacia operativa le movimentazioni degli aeromobili di grandi dimensioni detti "a doppio corridoio" e ad incrementare il range operativo degli aerei in partenza grazie ad una maggiore distanza utile al decollo.

Durante l'anno 2020, è stata avviata la progettazione per ampliamento del piazzale sosta aeromobili con lo scopo prevedere l'adeguamento della capacità di parcheggio alle necessità di breve e medio termine.

E' stato inoltre realizzato l'ampliamento delle aree che ospitano l'impianto BHS al fine di ospitare il nuovo sistema di smistamento bagagli in partenza che consentirà l'installazione delle nuove macchine RX EDS Standard 3 EU il cui utilizzo sarà obbligatorio a partire dal 2021 secondo la normativa europea.

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.

**Sul piano della qualità dei servizi erogati**, nel contesto della emergenza pandemica, la società ha ottenuto la certificazione Airport Health Accreditation (AHA) rilasciata da ACI Europe. La certificazione è stata accordata a seguito della valutazione delle misure e procedure sanitarie introdotte in conformità con le raccomandazioni ICAO (International Aviation Organization), EASA-European Union Aviation Safety Agency e del protocollo del Centro Europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC – Aviation Health Safety Protocol).

Sempre in tale contesto e nell'intento di preparare lo scalo alle previste esigenze di screening dei passeggeri alla ripartenza del traffico aereo, la società ha attivato, nel mese di marzo 2021, in collaborazione con il Mater Olbia Hospital, un hub aeroportuale, denominato HTC (Health Testing Center), completamente dedicato alla somministrazione dei test COVID, con tampone antigenico e molecolare.

Le rilevazioni effettuate per la elaborazione della **Carta dei servizi** hanno mostrato un livello di gradimento dell'utenza elevato (mai inferiore al 99%), nonostante le nuove procedure adottate per prevenire il contagio e l'utilizzo della CIGS.

Si segnala che la controllata Eccelsa Aviation è stata insignita, per l'undicesimo anno consecutivo, del premio di miglior Aviazione Generale d'Europa da due riviste internazionali "European CEO" e "Capital Finance International" (CFI). Inoltre Business Aviation News (BAN), la più autorevole rivista europea specializzata nell'industria Aviation, ha classificato Eccelsa al secondo posto in un cluster 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.

L'anno 2021, seppur ancora caratterizzato da un situazione di grande incertezza, presenta alcuni elementi che fanno presagire un recupero del traffico per l'aeroporto di Olbia di aviazione commerciale più rapido rispetto alla media generale nazionale ed europea. E' infatti opinione comune che il segmento leisure (85% nello scalo di Olbia) subirà meno delle altre tipologie di traffico gli effetti del post pandemia. A dimostrazione dell'interesse da parte del mercato per la destinazione Sardegna e per il nostro territorio di riferimento in particolare, la società ha di recente definito accordi con i principali vettori per lo sviluppo dell'attività di volo dei prossimi anni.

In particolare la compagnia Volotea, a partire dal mese di giugno 2021, e per tutta la stagione estiva, baserà presso lo scalo un aeromobile e attiverà 2 nuove rotte in aggiunta a quelle già attive nel 2019.

Anche la compagnia easyJet ha programmato nuovi collegamenti con Bologna, Verona, Torino e Bari. A partire dalla stagione summer<sup>3</sup> 2021 alcuni nuovi vettori hanno programmato di operare da Olbia. Particolarmente importante l'ingresso del vettore low cost Wizz Air, il quale volerà nel 2021 verso 4 destinazioni domestiche.

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

Il 26 febbraio 2021 è stato finalizzato l'acquisto, da parte di F2i Smeralda S.p.A (veicolo della Holding F2i Ligantia SpA), della quota azionaria di maggioranza assoluta di Geasar, precedentemente detenuta da Alisarda SpA. F2i Ligantia SpA detiene anche la maggioranza della Sogeaal S.p.A., società di gestione dell'aeroporto di Alghero.

---

<sup>3</sup> IATA (International Air Transport Association) summer season : periodo dal 28 marzo al 31 ottobre 2021

---

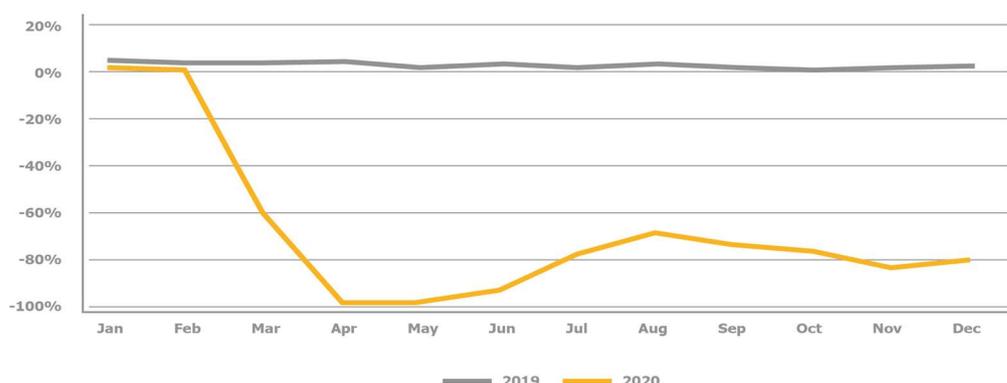
## TRAFFICO

il 2020 è stato definito dalla IATA (International Air Transport Association) l'anno peggiore nella storia del trasporto aereo, con un crollo nel traffico di passeggeri globale del 65,9% rispetto al 2019, -75,6% per i voli internazionali e -48,8% per quelli domestici.

### Il traffico passeggeri in Europa

La pandemia da SARS-CoV-2 ha segnato profondamente il traffico degli aeroporti europei, che hanno perso 1,72 miliardi di utenti nel 2020: una riduzione del **70%** rispetto al 2019. In termini assoluti, i passeggeri sono stati 728 milioni, contro i 2,4 miliardi del 2019.

I cali più significativi nel numero di voli commerciali dell'Ue si sono registrati nei mesi di aprile e maggio, con variazioni percentuali negative del 91 e 90 per cento rispetto agli stessi mesi del 2019. I mesi estivi hanno fatto segnare una parziale ripresa fino a settembre, mentre i dati relativi al quarto trimestre dell'anno evidenziano riduzioni significative: ottobre (-62%), novembre (-68%), dicembre (-67%).



### Il traffico passeggeri in Italia

Il **sistema aeroportuale italiano** ha chiuso il 2020 con soli 53 milioni di passeggeri contro i 193 milioni del 2019: un calo drammatico per gli scali nazionali che hanno **perso in un anno 140 milioni di viaggiatori**, una riduzione pari al **72,7% del traffico**.

Secondo i dati elaborati da Assaeroporti, a causa della pandemia da SARS-CoV-2 e delle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, **nel 2020 in Italia non hanno volato 7 passeggeri su 10**, con una maggiore penalizzazione per le destinazioni extra-UE, che hanno segnato un calo del -81,2%. Altrettanto netta la riduzione del traffico UE, -77,5%, mentre più contenuta, ma comunque significativa, quella dei voli domestici, -61,3%. Inoltre, le rotte nazionali, che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, nel 2020 hanno raggiunto un peso di circa il 50% del totale.

Forte anche la **contrazione dei movimenti aerei**, pari al -57,2%, mentre il **traffico merci** si è attestato ad un -23,7%. Un calo, quest'ultimo, meno marcato in ragione del ruolo chiave rappresentato dal cargo aereo durante la pandemia: in primis per consentire la distribuzione in tutte le aree geografiche del Paese di dispositivi e apparecchiature mediche e in secondo luogo per l'incremento dell'e-commerce. A differenza del segmento passeggeri, il traffico cargo nei mesi successivi al primo *lockdown* (da luglio in poi) ha progressivamente ridotto il divario rispetto al 2019 attestandosi nel mese di dicembre 2020 a -10,6%.

## Gli Aeroporti Sardi

Il calo del traffico negli Aeroporti della Sardegna si è attestato al -**63,7%** rispetto al 2019, dato leggermente migliore rispetto alla media degli scali italiani. La perdita più consistente si è registrata nel segmento internazionale -78,7% (-5,7 milioni), mentre il comparto domestico ha evidenziato una riduzione del -54,9% (-3,1 milioni). I passeggeri transitati sono stati circa 2,6 milioni contro i 5,7 milioni del 2019.

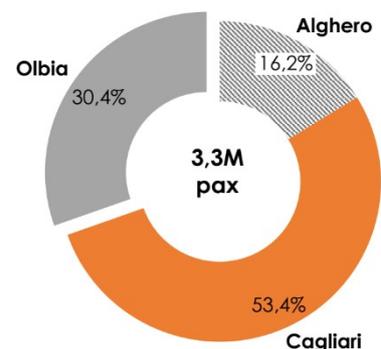


Grafico 1 - Market Share Pax Sardegna 2020

**Lo scalo di Olbia**, per effetto della sua connotazione turistica internazionale, è quello che ha risentito maggiormente delle limitazioni di viaggio dai Paesi esteri, con un calo del traffico internazionale (-**81,7%**; -1,3 milioni di passeggeri) rispetto al 2019. Il segmento domestico, invece, ha evidenziato una performance migliore rispetto alla media degli scali italiani e sardi, evidenziando un calo del -**48,6%** contro il 54,9% della media dell'Isola e il 61,3% della media italiana.

La quota di mercato dello scalo di Olbia in Sardegna nel 2020 è stata del 30,8%.

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	D% 2020/19	Passeggeri Inter.li	Market Share	D% 2020/19	Totale Commerciale	Market Share	D% 2020/19	Aviazione Generale	Transiti	Totale Traffico (AC+AG+ transiti)	Market Share	D% 2020/19
Olbia	717.937	27,8%	-48,60%	283.759	39,9%	-81,75%	1.001.696	30,4%	-66,1%	19.382	2.871	1.023.949	30,8%	-65,6%
Cagliari	1.440.077	55,7%	-57,16%	319.257	44,9%	-76,82%	1.759.334	53,4%	-62,9%	3.569	4.987	1.767.890	53,1%	-62,8%
Alghero	427.396	16,5%	-56,56%	107.415	15,1%	-73,23%	534.811	16,2%	-61,4%	701	1.204	536.716	16,1%	-61,4%
<b>Totale Sardegna</b>	<b>2.585.410</b>	<b>10,4%</b>	<b>-54,98%</b>	<b>710.431</b>	<b>2,6%</b>	<b>-78,69%</b>	<b>3.295.841</b>	<b>6,3%</b>	<b>-63,69%</b>	<b>23.652</b>	<b>9.062</b>	<b>3.328.555</b>	<b>6,3%</b>	<b>-63,49%</b>
<b>Totale Italia</b>	<b>24.912.026</b>		<b>-61,31%</b>	<b>27.695.925</b>		<b>-78,37%</b>	<b>52.607.951</b>		<b>-72,66%</b>	<b>163.581</b>	<b>154.290</b>	<b>52.925.822</b>		<b>-72,59%</b>

Tabella 1 - Aeroporti Sardegna 2020,2019

## L'aeroporto di Olbia

**L'aeroporto di Olbia** ha chiuso l'anno 2020 con un traffico di 1.024.101 passeggeri (aviazione commerciale e generale), con una perdita del -65,6% (-1,9 passeggeri) rispetto al 2019. I movimenti complessivi sono stati 18.970, il -44,3% in meno di quelli registratisi nel 2019. Il tonnellaggio ha evidenziato un decremento del 57,8% rispetto all'anno precedente.

Si segnala la sospensione delle attività di volo dello scalo per 40 giorni (a partire dal 3 febbraio) necessaria al fine di consentire l'esecuzione dei lavori di riqualifica della pista di volo. La sospensione è stata successivamente prorogata a causa dell'emergenza sanitaria SARS-COV-2 e del conseguente decreto ministeriale<sup>4</sup> che ha sospeso l'attività volativa in diversi scali nazionali tra cui Olbia. Le operazioni aeroportuali sono riprese il 22 maggio per l'aviazione generale e il 3 giugno per quanto riguarda l'aviazione commerciale<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Decreto Ministeriale numero 112 del 12 marzo 2020

<sup>5</sup> In particolare, il traffico di aviazione commerciale è stato limitato alla sola continuità territoriale fino al 15 giugno e al solo traffico domestico fino al 25 giugno.

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2020	2019	Δ 20-19
Aviazione Commerciale	1.001.696	2.951.737	-66,1%
Aviazione Generale	19.245	24.640	-21,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	137	342	-59,9%
Passeggeri in transito	2.871	2.050	40,0%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.023.949</b>	<b>2.978.769</b>	<b>-65,6%</b>
Aviazione Commerciale	9.305	22.520	-58,7%
Aviazione Generale	9.353	11.345	-17,6%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	156	221	-29,4%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>18.814</b>	<b>34.086</b>	<b>-44,8%</b>
Aviazione Commerciale	630.569	1.598.574	-60,6%
Aviazione Generale	121.663	190.314	-36,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.488	2.313	-35,7%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>753.720</b>	<b>1.791.201</b>	<b>-57,9%</b>
<b>Totale Kg di Merce</b>	<b>5.446</b>	<b>93.355</b>	<b>-94,2%</b>

Tabella 2 - Traffico Aeroporto di Olbia, 2020-2019

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 2020 l'Aeroporto di Olbia ha registrato un traffico di 1.024.101 passeggeri di aviazione commerciale, con una perdita del -66,1%, 1.950.041 di passeggeri in meno rispetto al 2019.

I passeggeri transitati nelle rotte **domestiche** sono stati circa 718.000, il 48,6% in meno rispetto al 2019. Seppur in notevole flessione rispetto al 2019, il traffico domestico ha registrato un calo maggiormente contenuto rispetto alla media degli altri aeroporti italiani (-66%). Da segnalare come nel mese di agosto il decremento del traffico sia stato pari al -2%, contro il dato complessivo degli aeroporti italiani del -32,4%.

Vettore	Passeggeri	%
VOLOTEA	272.705	27,2%
ALITALIA	250.135	25,0%
EASYJET EUROPE	246.018	24,6%
AIRITALY	42.000	4,2%
EUROWINGS	40.848	4,1%
CONDOR FLUGDIENST	19.018	1,9%
TRANSAVIA	14.730	1,5%
EDELWEISS	14.559	1,5%
TRANSAVIA FRANCE	13.376	1,3%
BRITISH AIRWAYS	11.395	1,1%
LUFTHANSA	11.243	1,1%
NEOS	10.318	1,0%
Altri	55.351	5,5%
<b>Totale</b>	<b>1.001.696</b>	<b>100,0%</b>

All'andamento del traffico domestico ha contribuito in maniera significativa il vettore **Volotea**, il quale, nonostante la particolare situazione di incertezza del mercato, ha investito sullo scalo di Olbia attivando cinque nuovi collegamenti domestici: Ancona, Bologna, Pisa, Pescara e Trieste, con un incremento complessivo di posti del +29,4% rispetto al 2019. Volotea è stato il principale vettore del 2020 per numero di passeggeri trasportati.

Le rotte di **continuità territoriale** da/per Roma Fiumicino e Milano Linate - operate da Alitalia a partire

Tabella 3 - Share Vettori 2020

da giugno a seguito della cessazione di attività da parte di Air Italy nel mese di febbraio - hanno fatto registrare una flessione del -50% rispetto al 2019. Il calo è stato determinato dalla chiusura dello scalo dal 3 febbraio al 3 giugno indicato precedentemente, dal calo del coefficiente di riempimento medio nelle due rotte (- 8pts) e dal numero di frequenze operate a partire da giugno inferiore rispetto a quanto previsto dal bando regionale di continuità territoriale.

Come già illustrato, il segmento **internazionale** è stato quello maggiormente penalizzato dagli effetti della pandemia, con una perdita del -82% rispetto al 2019 (circa 1,3 milioni di passeggeri in meno). Il calo ha fortemente ridotto lo share del traffico extra-domestico ad Olbia, passando dal 53% registrato nel 2019 al 28,3% nel 2020.

Il calo del traffico internazionale è stato determinato principalmente dalle limitazioni agli spostamenti imposti dai governi europei fino al mese di giugno, a cui ha fatto seguito una forte contrazione dell'offerta da parte dei principali vettori operanti nello scalo di Olbia. La limitata capacità offerta dai vettori si è tradotta in una riduzione del numero di aeroporti internazionali collegati e di mercati serviti dall'aeroporto di Olbia. Nel dettaglio, le rotte da/per la Bulgaria, Russia, Lettonia, Portogallo, Slovacchia, Svezia e Norvegia non sono state operate nel 2020. Nelle rotte internazionali attive le perdite di traffico sono state consistenti, a seguito della riduzione dell'offerta e dei coefficienti di riempimento sensibilmente più bassi rispetto alla media del periodo.

Nonostante quanto rappresentato sopra, il principale vettore di linea polacco LOT ha deciso di operare per la prima volta presso l'aeroporto di Olbia, attivando un nuovo collegamento con Varsavia nei mesi estivi da luglio a settembre.

La ripresa del traffico estivo è stata comunque condizionata dall'intensificarsi delle misure restrittive da parte di molti Paesi a seguito della rapida crescita dei contagi a partire da fine agosto.

L'incertezza derivante dalla pandemia, inoltre, ha determinato una sostanziale flessione del turismo organizzato, con una pesante ripercussione sul traffico **charter** 2020 dell'aeroporto di Olbia che ha fatto segnare un calo del 82% rispetto al 2019.

	2020			2019			Delta 2020/2019		
	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
<b>Gennaio</b>	46.244	4.022	50.266	46.609	5.492	52.101	-0,8%	-26,8%	-3,5%
<b>Febbraio</b>	2.922	568	3.490	43.413	7.080	50.493	-93,3%	-92,0%	-93,1%
<b>Marzo</b>	-	-	-	55.746	10.987	66.733	-33,4%	-100,0%	-100,0%
<b>Aprile</b>	-	-	-	81.184	82.274	163.458	-100,0%	-100,0%	-100,0%
<b>Maggio</b>	-	-	-	86.095	163.981	250.076	-100,0%	-100,0%	-100,0%
<b>Giugno</b>	37.101	1.893	38.994	180.982	246.923	427.905	-79,5%	-99,2%	-90,9%
<b>Luglio</b>	179.125	53.877	233.002	272.198	324.583	596.781	-34,2%	-83,4%	-61,0%
<b>Agosto</b>	276.175	109.964	386.139	284.070	337.058	621.128	-2,8%	-67,4%	-37,8%
<b>Settembre</b>	114.725	79.562	194.287	170.228	235.307	405.535	-32,6%	-66,2%	-52,1%
<b>Ottobre</b>	33.715	33.751	67.466	74.496	127.653	202.149	-54,7%	-73,6%	-66,6%
<b>Novembre</b>	12.199	122	12.321	47.446	8.205	55.651	-74,3%	-98,5%	-77,9%
<b>Dicembre</b>	15.731	-	15.731	54.359	5.368	59.727	-71,1%	-100,0%	-73,7%
<b>TOTALE</b>	<b>717.937</b>	<b>283.759</b>	<b>1.001.696</b>	<b>1.396.826</b>	<b>1.554.911</b>	<b>2.951.737</b>	<b>-48,6%</b>	<b>-81,8%</b>	<b>-66,1%</b>

Tabella 4 - Traffico mensilizzato 2020

Dati di traffico passeggeri	2020	Share 20	2019	Share 19	2020/2019
Linea	714.525	99,5%	1.374.984	98,4%	-48,0%
Charter	3.412	0,5%	21.842	1,6%	-84,4%
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	<b>717.937</b> 	<b>71,7%</b>	<b>1.396.826</b>	<b>47,3%</b>	<b>-48,6%</b>
Linea	273.045	96,2%	1.407.110	90,5%	-80,6%
Charter	10.714	3,8%	147.801	9,5%	-92,8%
<b>TOTALE INTERNAZIONALE</b>	<b>283.759</b> 	<b>28,3%</b>	<b>1.554.911</b>	<b>52,7%</b>	<b>-81,8%</b>
TOTALE LINEA	987.570 	98,6%	2.782.094	94,3%	-64,5%
TOTALE CHARTER	14.126 	1,4%	169.643	5,7%	-91,7%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.001.696</b>		<b>2.951.737</b>		<b>-66,1%</b>

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

Il totale dei ricavi aviation, pari a 14.569.203 Euro, diminuisce in relazione al 2019 di 24.325.597 Euro (-62,54%).

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
<b>Diritti e tasse aeroportuali</b>	<b>6.595.980</b>	<b>18.071.089</b>	<b>-11.475.108</b>	<b>-63,50</b>
<b>Diritti servizi controllo di sicurezza</b>	<b>2.685.752</b>	<b>7.675.867</b>	<b>-4.990.115</b>	<b>-65,01</b>
Pontili d'imbarco e PRM	527.460	1.234.491	-707.031	-57,27
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	4.201.472	10.963.712	-6.762.240	-61,68
Servizio Fueling e Locali e spazi operativi	558.538	949.641	-391.102	-41,18
<b>Altri ricavi aeronautici</b>	<b>5.287.471</b>	<b>13.147.844</b>	<b>-7.860.373</b>	<b>-59,78</b>
<b>Totale Ricavi Aviation</b>	<b>14.569.203</b>	<b>38.894.800</b>	<b>-24.325.597</b>	<b>-62,54</b>

I ricavi per tasse e diritti aeroportuali e quelli per i diritti relativi al servizio di controllo di sicurezza diminuiscono rispettivamente del -63,50% e -65,01% in linea con il drastico calo di traffico dell'anno, sia in termini di passeggeri (-66,27%) che di movimenti (-45,33%) e tonnellaggio (-57,87%), causato quasi esclusivamente dal pesante impatto della crisi sanitaria ed in minima parte dalla chiusura dello scalo di Olbia dal 3 Febbraio al 13 Marzo 2020 per i lavori di rifacimento della pista di volo.

I ricavi dell'area Handling ed ancillary si riducono del -61,68% a causa dei seguenti concomitanti fattori che ne hanno negativamente influenzato il trend:

- la contrazione dei movimenti;
- la riduzione del numero di passeggeri che hanno fatto accesso alla Club Lounge
- minori ricavi di extra handling per via di un minore ricorso dei vettori alle prestazioni supplementari di servizi, se non inclusi nella tariffa base contrattata.

Dal lato della **operatività**, nonostante la diminuzione in valore assoluto del numero dei movimenti, durante i mesi estivi si è comunque assistito ad una concentrazione dei voli su alcune fasce orarie (nel mese di agosto per il +1,21 % di ore, l'utilizzo della pista di volo è stato superiore alla sua capacità nominale, ossia 28 Movimenti/ora), con il conseguente incremento di risorse necessario per la loro gestione, sia in termini di FTE che di utilizzo delle infrastrutture.

Iniziato nel 2019, è stato portato a completamento nel 2020, l'adeguamento del sistema informativo di scalo (AODB – Airport Operational Data Base) in ottica multi-handler e la conseguente integrazione con la piattaforma gestionale ERP SAP.

Tra i vantaggi di tale adeguamento vi sono:

- gestione operativa pienamente centralizzata tra aviazione generale e aviazione commerciale, in previsione del futuro ingresso di handler terzi rispetto a quelli del Gruppo Geasar e quindi della necessità di consolidare la posizione del gestore aeroportuale, in capo al quale ricade l'obbligo di governare in modo puntuale e centralizzato i dati e le infrastrutture aeroportuali;
- fatturazione dei diritti per tutti gli handler operanti sullo scalo;
- automatizzazione ed efficientamento di alcuni processi operativi.

In parallelo all'adeguamento dell'AODB, nel 2020 per i voli di aviazione generale ed aerotaxi è stato rilasciato il modulo "Parking Permission Request - PPR". Quest'ultimo consente una più efficace pianificazione ed assegnazione dei parcheggi per aeromobili, 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. A seguito di sviluppi in corso, per la stagione estiva 2021, il predetto modulo consentirà 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 dei servizi di assistenza, statuito dalla normativa europea, è stata rallentata a causa del calo di traffico registrato nel 2020 a seguito della pandemia da SARS-CoV-2 e verosimilmente si protrarrà, anche per il 2021, il mantenimento del regime di esclusiva nella erogazione degli stessi.

Durante i primi mesi dell'anno, l'operatività dello scalo è stata caratterizzata da un susseguirsi di eventi che hanno influenzato l'intero anno 2020. La chiusura della pista di volo per i lavori di riqualificazione e ampliamento; la sospensione delle attività di Air Italy a metà febbraio con la messa in liquidazione e le politiche adottate da alcuni Stati e compagnie aeree a causa della pandemia causata dal virus SARS-CoV-2. Nel dettaglio, la Sardegna è stata inclusa tra le aree a rischio e con obbligo di tampone per l'ingresso in Svizzera. Ciò ha determinato la cancellazione di gran parte degli operativi di easyJet ed Edelweiss per i voli da/per Zurigo, Ginevra e Basilea, viceversa in origine previsti fino ai primi di novembre.

Inoltre, relativamente ai servizi ancillary ai servizi di assistenza a terra basici, le compagnie aeree per limitare i loro costi hanno sospeso la concessione di Vip Lounges e Fast Track ai loro passeggeri business o titolari di programmi *Frequent flyer*. Ne è conseguita una importante riduzione dei coefficienti di occupazione nella Club Lounge aeroportuale la quale, in conseguenza di ciò, ha ridotto il periodo di apertura dal 4 luglio al 15 settembre.

Per quanto riguarda gli aspetti dell'**organizzazione**, durante il periodo della chiusura delle attività di volo per la riqualifica della pista, oltre alla fruizione di ferie del personale, sono stati attivate diverse attività di training. Nello specifico, per le attività di assistenza a terra, il personale ha effettuato corsi per la gestione e l'utilizzo del Sistema DCS (Departure Control System) "GoNow" ed altre attività di "recurrent training", ovvero di addestramento periodico.

Successivamente, con l'inizio della pandemia, si è fatto ricorso agli strumenti di sostegno al reddito quali la CIGS, assegnata sia per intere giornate lavorative, che ad ore. Il Management Aviation ha lavorato per riorganizzare i turni di lavoro con le risorse FTE minime necessarie per garantire gli standard di servizio, attraverso il personale con maggiori abilitazioni per avere massima flessibilità e sinergia tra i comparti. D'altro canto, le compagnie aeree durante l'intera stagione Summer, hanno schedato il proprio operativo concentrandosi maggiormente in determinate fasce, limitando di fatto lo sfruttamento efficiente delle risorse.

Il personale stagionale è stato impiegato, in misura ridotta, solo a partire dal 2 luglio e fino a metà ottobre in modo strettamente connesso con i movimenti via via confermati dai vettori. Si segnalano le operazioni del vettore Volotea, dove Olbia è stata, nella summer 2020, la station con più frequenze dell'intero network della compagnia aerea spagnola.

## Attività commerciali non aviation

Il 2020, per i noti accadimenti connessi alla grave e tuttora perdurante Pandemia da SARS-CoV-2, peraltro anticipata da 40 giorni di chiusura dello scalo che hanno ulteriormente depresso i risultati, ha evidenziato una marcata contrazione dei ricavi rispetto al 2019, che in parte è stato possibile mitigare mediante l'uso della leva commerciale.

Il driver primario di riferimento, cioè il traffico passeggeri, ha avuto un crollo passando da circa 3 milioni di passeggeri trasportati nel 2019 a poco più di 1 milione, con un peggioramento complessivo nel traffico totale del 65,6% che sull'aviazione commerciale è stato ulteriormente peggiorativo attestandosi su un -66,1%.

Di fronte ad un contesto di crisi del tutto inaspettato ed in continuo mutamento, la flessione dei ricavi commerciali si è consolidata su un valore pari al -44%, con un decremento comunque inferiore al trend negativo registrato dal traffico passeggeri (65%).

**Relativamente all'andamento dei ricavi da subconcessioni**, è stato mantenuto con gli interlocutori sub-concessionari un dialogo costante, necessario per valutare congiuntamente le difficoltà e le possibili azioni di contenimento dei costi, indirizzando gli sforzi verso tre direttrici di intervento:

- la prima ha mantenuto 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 piccoli o grandi risparmi gestionali;
- la seconda, ha riguardato la parte più finanziaria, consentendo di fronteggiare le forti difficoltà di cassa dei subconcessionari, concedendo loro importanti dilazioni di pagamento che nei casi più gravi – quando la stessa sopravvivenza poteva essere posta in discussione - si sono estese a consentire piani di rientro di medio termine;
- la terza è stata invece quella di 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. Attraverso un dialogo svolto sia a livello individuale che a livello delle associazioni di categoria (Aniasa per gli autonoleggi), tenendo costantemente informati i subconcessionari sulle evoluzioni e involuzioni del traffico, è stata proposta ed accettata una riduzione differenziata e personalizzata dei minimi garantiti (MAG) rispetto al valore contrattuale. Alcune eccezioni a questo proposito hanno riguardato un ristretto numero di subconcessionari che, avendo ottenuto soddisfacenti risultati di fatturato, hanno beneficiato di minime riduzioni della contribuzione o – in taluni casi – per effetto delle royalties in eccedenza che sono state prodotte, hanno sostanzialmente corrisposto delle somme comparabili con quelle del 2019.

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	5.164.628	9.929.398	-4.764.770	-47,99
di cui canoni di sub-concessione da controllate	1.683.744	3.606.394	-1.922.650	-53,31
Pubblicità	2.388.466	3.808.095	-1.419.628	-37,28
Altre Attività Commerciali	69.485	98.684	-29.199	-29,59
<b>Ricavi Commerciali non aviation</b>	<b>7.622.579</b>	<b>13.836.177</b>	<b>-6.213.598</b>	<b>-44,91</b>
<b>Altri ricavi</b>	<b>1.301.075</b>	<b>2.368.771</b>	<b>-1.067.696</b>	<b>-45,07</b>
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	181.614	24.579	157.035	638,91
<b>Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi</b>	<b>8.923.655</b>	<b>16.204.948</b>	<b>-7.281.294</b>	<b>-44,93</b>

L'attività dei subconcessionari evidentemente ha risentito in modo diretto ed inevitabile della contrazione del traffico passeggeri e questo ha avuto serissime ripercussioni sui conti economici e sulle strategie di crescita, causando la chiusura di due punti vendita come Carpisa Go e Jaked.

Più in generale il netto calo dei ricavi segnalato dai subconcessionari – inclusa Cortesa - è ascrivibile a due ragioni sostanziali:

1. L'estrema cautela rispetto a spostamenti e relazioni sociali causata dalla diffusione del virus che ha penalizzato la generale propensione ai consumi aeroportuali, limitando gli accessi all'interno dei punti vendita sia fisicamente – anche in virtù della normativa che li regolava – che dal punto di vista psicologico, per effetto dell'incertezza e della paura di contagio che ha intaccato decisamente il senso di fiducia;
2. Dopo una partenza molto tardiva delle operazioni, in uscita dal lock-down, a metà agosto, proprio quando la situazione economica pareva essere in piena ripresa, lo scatenarsi di nuovi focolai e l'avvio della cosiddetta seconda ondata della pandemia, hanno causato una repentina contrazione del traffico verso la Sardegna e di fatto depresso ulteriormente i consumi all'interno dei punti vendita dei due terminal aeroportuali;

Una voce significativa dei ricavi da subconcessioni, quella derivante dall'attività di autonoleggio, conferma la sua resilienza e, pur esprimendo un valore negativo rispetto al 2019, evidenzia una forte capacità del comparto di modellare il proprio business rispetto alle fluttuazioni della domanda.

**Con riferimento al mercato pubblicitario**, le richieste di rinegoziazione dei canoni si sono manifestate in misura differente a seconda dei vari inserzionisti e comunque – non essendo in diretta correlazione con i fatturati aziendali sviluppati all'interno delle aree aeroportuali - sono state meno complesse da gestire. In questo caso – grazie anche al buon risultato di traffico dell'Aviazione Generale - è stato possibile contenere la contrazione dei ricavi della pubblicità su un valore meno che proporzionale rispetto alla flessione del traffico – riuscendo nel mix finale tra Aviazione Generale e Aviazione Commerciale a limitare la contrazione al -37,28%.

**Il valore dei ricavi pubblicitari** ha beneficiato anche per il 2020 di un significativo apporto della RAS - Assessorato Regionale del Turismo - "Programma di Promozione attraverso il sistema degli aeroporti" - che ha in parte contribuito a compensare la difficile situazione del comparto.

Gli **Altri Ricavi** seguono lo stesso trend dei ricavi commerciali, con un decremento del -44,9% rispetto l'anno precedente.

Si dà evidenza della voce altri contributi, consistenti per la maggior parte nel credito per accesso al progetto “Destinazione Sardegna Lavoro 2020” finalizzato al sostegno delle imprese per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da SARS-COV-2. La società ha inoltre beneficiato di un credito di imposta per le attività di sanificazione effettuate nel corso del 2020.

### 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	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.191.783	52.730.977	-30.539.195	-57,92
- Altri ricavi e proventi	1.301.075	2.368.771	-1.067.696	-45,07
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>23.492.858</b>	<b>55.099.748</b>	<b>-31.606.890</b>	<b>-57,36</b>
- Personale	-10.748.888	-14.633.895	3.885.007	26,55
- Materiali di consumo e merci	-346.403	-481.020	134.617	27,99
- Prestazioni, servizi e varie	-11.079.775	-16.384.662	5.304.887	32,38
- Saldo proventi e oneri diversi	-574.328	-777.607	203.279	26,14
<b>Costi Operativi</b>	<b>- 22.749.394</b>	<b>- 32.277.184</b>	<b>9.527.790</b>	<b>29,52</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>743.464</b>	<b>22.822.564</b>	<b>-22.079.100</b>	<b>-96,74</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>3,2%</i>	<i>41,4%</i>		
Ammortamenti e svalutazioni	-3.203.655	-2.361.708	-841.948	-35,65
Accantonamenti per rischi e oneri	-31.440	-185.991	154.551	83,10
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>-2.491.632</b>	<b>20.274.865</b>	<b>-22.766.497</b>	<b>-112,29</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-10,6%</i>	<i>36,8%</i>		
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	2.552.404	2.699.071	-146.667	-5,43
<b>UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>60.773</b>	<b>22.973.936</b>	<b>-22.913.164</b>	<b>-99,74</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>3,0%</i>	<i>36,9%</i>		
Imposte correnti	0	-6.679.697	6.679.697	100,00
Imposte esercizi precedenti	97.989	0	97.989	
Imposte anticipate e differite	485.941	-11.845	497.786	4.202,50
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>644.703</b>	<b>16.282.394</b>	<b>-15.637.692</b>	<b>-96,04</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>2,7%</i>	<i>29,6%</i>		

Nell'esercizio 2020 il valore della produzione ammonta complessivamente a 23.492.858 Euro con un decremento rispetto al 2019 di 31.606.890 Euro (-57,36%). Tale decremento, come ampiamente commentato nelle sezioni dedicate, è correlato alla profonda emergenza sanitaria, economica e finanziaria mondiale.

**Sul fronte dei costi**, quelli operativi diminuiscono di 9.527.800 Euro.

Il costo del personale evidenzia un risparmio rispetto al 2019 pari a 3.885.007 Euro. Come già argomentato nel paragrafo Risorse Umane, questo risparmio è legato all'adozione di tutti gli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali – CIGS, FIS) per fronteggiare la drammatica riduzione del traffico passeggeri sullo scalo, oltre al minore utilizzo dell'impiego di lavoratori stagionali.

Sui materiali di consumo si sono registrati significativi risparmi in termini di carburanti per mezzi, 85.000 Euro, e gasolio, 40.000 Euro, da correlarsi al calo di operatività.

Le prestazioni di servizi si decrementano di 5.304.887 Euro. Nel dettaglio le componenti che hanno maggiormente inciso su tale scostamento sono illustrate di seguito.

- Le utenze, il cui costo decresce di 370.000 Euro in termini di consumi elettrici.
- I costi per Pulizie, pur con i servizi aggiuntivi e le nuove procedure dettati dalle nuove norme anti SARS-CoV-2, decrescono di circa 90.000 Euro, a seguito della riduzione del costo ottenuta dal fornitore del servizio, in considerazione della situazione di crisi economico-finanziaria, con il mantenimento del livello qualitativo degli interventi.

Tutti i costi per servizi di extrahandling (trasporto pax, hotel accommodation, smaltimento rifiuti di bordo, servizi diversi a pax e Catering per sala Vip) subiscono lo stesso decremento % registrato in termini di ricavi, il quale ammonta a circa 230.000 Euro.

I costi relativi al servizio di sicurezza hanno registrato, in coerenza con il traffico, un significativo risparmio rispetto al 2019, pari a circa 1.900.000 Euro.

I costi sostenuti per attività di marketing e per lo schema d'incentivazione traffico ai vettori, i costi correlati alla promozione del territorio, anche attraverso l'organizzazione di eventi ad hoc, registrano un risparmio rispetto al 2019 pari a circa 617.000 Euro.

Anche i costi per manutenzioni edili, su impianti e strutture di volo registrano un risparmio rispetto al 2019 pari a circa 340.000 Euro, considerato che la pista è stata interessata da un profondo intervento di riqualificazione che in parto ha sanato le parti ammalorate.

Sia il costo del servizio PRM (passeggeri a ridotta mobilità) che quello del Presidio Medico hanno registrato una riduzione rispetto al 2019 pari, rispettivamente, a circa 54.000 Euro e 41.000 Euro a seguito della riduzione dei presidi durante i mesi di Mar, Apr e Mag.

Il Canone di Concessione Aeroportuale registra un decremento pari a circa 1.220.000 Euro rispetto al 2019, in considerazione della concessione da parte di ENAC di utilizzare quale base per il calcolo del 2021 non il dato storico dell'anno precedente, ma una stima attendibile dei volumi 2020. Questa deroga ha consentito una reale riduzione dell'impegno finanziario, considerato anche la possibilità normativa di procrastinare il pagamento, e un costo di competenza dell'esercizio in linea con i reali volumi di traffico.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2020, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalle normali dinamiche aziendali.

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

- I costi sostenuti per assicurazioni registrano un incremento rispetto al 2019 pari a circa 145.000 Euro da correlarsi ad una rivisitazione dell'importo per maggiore sinistrosità di alcune attività e operazioni
- I costi per manutenzione mezzi registrano un incremento pari a circa 42.000 Euro a fronte di attività per il ripristino profondo e rimessa in funzione di diversi mezzi di rampa, iniziate nel 2019. I mezzi

erano già presso il fornitore all'avvio della crisi in lavorazione, senza la possibilità di rimandarne la esecuzione

- Anche i costi per assistenze EDP registrano un incremento vs il 2019, a causa della messa a regime dei canoni del nuovo sistema ERP SAP e del sistema integrato ADP Payroll, per la gestione della contabilità del personale, pari a circa 54.000 Euro.
- Un altro incremento di costi viene rilevato fra le prestazioni diverse, dove sia per far fronte alle nuove norme anti SARS-CoV-2 che per oneri legati al contratto RAS sono stati spesi circa 116.000 Euro in più rispetto al 2019. 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, al di là della normale marginalità della operazione, costi di produzione del servizio perlopiù correlati ai relatori nazionali e internazionali presenti.

I proventi e gli oneri diversi registrano un decremento verso il 2019 pari a circa 175.000 Euro per effetto, prevalentemente, di minori tasse, bolli e costi per cancelleria, toner e carta.

**Il Margine Operativo Lordo, pari a 743.464 Euro, si decrementa rispetto al 2019 di 22.079.100 Euro.**

**Il Risultato Operativo è negativo e pari a -2.491.632 Euro e decresce di 22.766.497 Euro rispetto al 2019.** Il ROL recepisce l'effetto derivante dagli ammortamenti sui cespiti e gli accantonamenti per rischi e oneri sia per la svalutazione dei crediti in sofferenza che i costi futuri, ma che sono comunque di competenza dell'esercizio 2020. Gli ammortamenti sono cresciuti per circa 745.000 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 un risparmio pari a circa 154.000 Euro. Nel 2019 erano infatti stati accantonati al fondo per oneri del personale circa 285.000 Euro per il rinnovo del CCNL che aveva previsto un una tantum a ristoro di alcune mensilità di mancato rinnovo contrattuale, regolarmente erogato a febbraio 2020. La voce include tuttavia l'adeguamento del fondo svalutazione crediti per circa 97.000 Euro, incrementato a seguito di una analisi congiunta con i legali delle situazioni di temporanea insolvenza.

**L'Utile Ante Imposte finale, pari a 60.773 Euro, è legato ai suddetti fenomeni e recepisce la gestione finanziaria positiva legata all'incasso dei dividendi sugli utili dell'anno 2019 da parte delle controllate.** Nel dettaglio:

- ✓ Dividendi da partecipazione nella controllata Cortesa (1.018.083 Euro circa, riduzione rispetto al 2019 pari a 32.200 Euro)
- ✓ Dividendi da partecipazione nella controllata Eccelsa (1.568.473 Euro circa, riduzione rispetto al 2019 pari a 3.918 Euro)
- ✓ gli altri proventi e oneri finanziari, che ammontano a -34.152 Euro, registrando un peggioramento rispetto al 2019, pari a 110.550 Euro, che è principalmente dovuto ai minori interessi attivi.

**L'Utile al netto delle imposte è pari a 644.703 Euro.** L'incremento verso l'utile ante imposte è determinato in quota parte dalla iscrizione di imposte di esercizi precedenti con segno positivo per il mancato versamento del saldo IRAP 2019. Uno dei primi provvedimenti emanati all'inizio della emergenza sanitaria fu il D.L. 34/2020 (c.d. "Decreto Rilancio") che ha introdotto la possibilità di non versare l'acconto Irapp 2020

e il saldo 2019. Tale ultima quota ha rappresentato una posta attiva dell'anno quale recupero di imposte da esercizi precedenti.

Il saldo Imposte anticipate e differite (485.941 Euro) accoglie inoltre l'iscrizione di imposte anticipate sulla perdita fiscale dell'esercizio pari a 681.985 Euro.

### ➤ Analisi della situazione patrimoniale

La tabella di seguito esposta, riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio 2020 e l'esercizio precedente 2019.

in euro	2020	2019	Delta	Var%
<b>IMPIEGHI</b>				
Immobilizzazioni immateriali	953.293	1.170.370	(217.077)	-18,55%
Immobilizzazioni materiali	39.362.848	29.730.926	9.631.922	32,40%
Immobilizzazioni finanziarie	21.518.633	22.628.736	(1.110.103)	-4,91%
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>61.834.774</b>	<b>53.530.032</b>	<b>8.304.742</b>	<b>15,51%</b>
Fondi rischi, oneri e TFR	(2.450.391)	(2.286.182)	(164.209)	-7,18%
Imposte differite attive	697.705	748.945	(51.240)	-6,84%
Fondo Imposte differite passive	0	(45.347)	45.347	100,00%
Altre passività non correnti				
<b>Totale fondi e attività non correnti</b>	<b>(1.752.686)</b>	<b>(1.582.585)</b>	<b>(170.101)</b>	<b>-10,75%</b>
<b>Capitale fisso operativo</b>	<b>60.082.088</b>	<b>51.947.448</b>	<b>8.134.641</b>	<b>15,66%</b>
Rimanenze di magazzino	58.726	60.422	(1.696)	-2,81%
Crediti commerciali e risconti attivi	12.498.723	12.382.975	115.748	0,93%
Imposte differite attive (perdita fiscale)	681.985		681.985	100,00%
Imposte differite attive	70.967		70.967	
Crediti Tributari (*)	434.581	589.811	(155.229)	-26,32%
Altre attività	387.577	499.416	(111.839)	-22,39%
Debiti commerciali e risconti passivi	(11.139.059)	(6.652.529)	(4.486.529)	-67,44%
Debiti tributari vs la controllante	(295.084)	(4.788.436)	4.493.352	93,84%
Debiti tributari	(103.387)	(957.487)	854.100	89,20%
Altre passività	(14.704.157)	(20.161.531)	5.457.375	27,07%
<b>Capitale circolante netto operativo</b>	<b>(12.109.127)</b>	<b>(19.027.361)</b>	<b>6.918.234</b>	<b>-36,36%</b>
Posizione Finanziaria Netta	15.937.089	40.345.265	(24.408.177)	-60,50%
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>63.910.054</b>	<b>73.265.352</b>	<b>(9.355.298)</b>	<b>-12,77%</b>
<b>FONTI</b>				
Capitale sociale	12.912.000	12.912.000	0	0,00%
Riserve e risultati a nuovo	50.353.352	44.070.957	6.282.394	14,26%
Utile dell'esercizio	644.702	16.282.394	(15.637.692)	-96,04%
<b>Patrimonio netto</b>	<b>63.910.054</b>	<b>73.265.352</b>	<b>(9.355.298)</b>	<b>-12,77%</b>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>63.910.054</b>	<b>73.265.352</b>	<b>(9.355.298)</b>	<b>-12,77%</b>

(\*) Include imposte differite attive non imputabili alla perdita fiscale

**Le immobilizzazioni tecniche** (materiali + immateriali) mostrano un incremento complessivo netto pari a 9.414.845 Euro rispetto all'esercizio precedente, generato principalmente dal saldo delle nuove acquisizioni

al netto della contabilizzazione delle quote di ammortamento del periodo (3.094.335 Euro), della nettizzazione dei finanziamenti concessi dalla Regione Autonoma della Sardegna rispettivamente per la Riqualfica delle strutture di volo (11.464.652,68 Euro) e per il Prolungamento della pista di volo (5.818.322,47 Euro) e del “Fondo Tariffe” (243.099,29 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 1.110.103 Euro rispetto all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, dovuto a:

- decremento di 358.041 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;
- incremento netto di 248.938 Euro, per l’incasso di 14.760.975 Euro del finanziamento legato alla riqualfica 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” e contestuale utilizzo per le opere realizzate nel corso del 2020 per 15.046.037 Euro.
- decremento di 1.000.000 Euro per l’incasso parziale del deposito cauzionale versato al Ministero dei Trasporti, per un totale di 2.751.867 €, 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 2020, rispetto alla chiusura dell’esercizio 2019, dovuto principalmente al decremento delle altre passività.

La flessione dei crediti e delle altre attività (-601.632) sono principalmente determinati dai seguenti fenomeni:

- decremento dei crediti commerciali verso terzi per 95.894 Euro, per minori ricavi dell’esercizio;
- decremento dei crediti verso le società del gruppo Air Italy S.p.A. di circa 4.621.660 Euro in attuazione delle politiche di Gruppo poste in essere a seguito della messa in liquidazione della società, attraverso le quali si è ridimensionata l’esposizione verso il gruppo e si è proceduto alla cessione dei crediti ed all’accollo dei debiti dalle società controllate verso la capogruppo Alisarda S.p.A. e la contestuale compensazione con i debiti da Consolidato fiscale;
- incremento del credito di 4.267.465 Euro verso le società controllate Cortesa, Eccelsa Aviation ed Alisarda Real Estate, per la concessione di una temporanea dilazione dei tempi di incasso, al fine di limitare il ricorso all’indebitamento e garantire l’operatività delle società controllate, nel contesto generale della pandemia;

- incremento degli altri crediti per l'adesione al bando della Regione Sardegna - Destinazione Sardegna Lavoro - finalizzata all'incentivazione dell'occupazione nella filiera turistica, per 142.904 Euro.

La variazione dei debiti (- 6.324.069 Euro), rispetto all'esercizio precedente, è principalmente connessa a:

- diminuzione dei debiti verso la controllante Alisarda SpA per 4,5 milioni di euro, relativi al Consolidato Fiscale di Gruppo per 4 milioni di euro, ed alla politica di contenimento dei rapporti infragruppo che ha permesso di ridurre l'esposizione debitoria;
- aumento dei debiti verso Fornitori per circa 3,6 milioni di Euro, da collegare principalmente alle seguenti prestazioni:
  - fornitore per i lavori di riqualifica e prolungamento della pista di volo: incremento di debito per i maggiori investimenti eseguiti nell'anno per 3,1 milioni di euro;
  - fornitore servizi di sicurezza: per lo slittamento dei pagamenti 2020 effettuati a gennaio e febbraio 2021 per circa 461 mila euro;
  - fornitore utenza idrica: per la dilazione dei pagamenti 2020 per 361 mila euro, in attesa della definizione di un accordo per un eventuale storno di debito da correlarsi ai periodi di mancata potabilità.
- Decremento dei debiti IRES per la mancata iscrizione delle imposte dell'esercizio;
- Decremento dei debiti verso finanziatori per un totale di 3,1 milioni di Euro derivante dagli utilizzi delle somme incassate a titolo di finanziamento per la riqualificazione delle strutture di volo e la realizzazione dell'intervento "Prolungamento della pista di volo di cui al "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020" con contropartita la nettizzazione del cespite;
- Decremento dei debiti per addizionale per circa 1,4 milioni di euro per minori ricavi da vettori e contestuale incasso dagli stessi dello scaduto.

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 165 mila Euro.

## ➤ Analisi dei flussi finanziari

in euro	2020	2019	variazione
A Cassa	32.038	23.694	8.343
B Banche	15.905.055	40.399.962	-24.494.908
<b>C Liquidità (A+B)</b>	<b>15.937.093</b>	<b>40.423.657</b>	<b>-24.486.564</b>
D Crediti finanziari correnti			
E Debiti bancari correnti	0	-78.391	78.391
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente			
G Altri debiti finanziari correnti			
<b>H Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)</b>	<b>0</b>	<b>-78.391</b>	<b>78.391</b>
<b>I Posizione finanziaria corrente netta (C+D+H)</b>	<b>15.937.093</b>	<b>40.345.265</b>	<b>-24.408.173</b>
J Debiti bancari non correnti	0	0	0
K Altri debiti non correnti			
<b>L Indebitamento finanziario non corrente (J+K)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>M Posizione finanziaria netta (I+L)</b>	<b>15.937.093</b>	<b>40.345.265</b>	<b>-24.408.173</b>

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2020 è positiva per 15.937.093 Euro contro i 40.345.265 Euro al 31 dicembre 2019.

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 2020 e 2019.

in euro	2020	2019	variazione
Utile (Perdita) dell'esercizio	644.702	16.282.394	-15.637.692
Flussi di cassa (generato/assorbito) dalle attività operative netto	140.472	31.710.215	-31.569.743
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di investimento	-11.399.076	-9.667.488	-1.731.588
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di finanziamento	-13.227.959	-7.805.983	-5.421.976
<b>Variazione finale di cassa</b>	<b>-24.486.564</b>	<b>14.236.744</b>	<b>-38.723.308</b>
<b>Disponibilità liquide inizio periodo</b>	<b>40.423.657</b>	<b>26.186.913</b>	<b>14.236.744</b>
<b>Disponibilità fine periodo</b>	<b>15.937.093</b>	<b>40.423.657</b>	<b>-24.486.564</b>

Il **flusso di cassa generato dalle attività operative**, risulta in diminuzione netta di 31.569.747 rispetto all'esercizio precedente, per effetto della forte contrazione dei ricavi e della variazione del capitale circolante netto, parzialmente mitigato dalle minori imposte pagate.

Il **flusso di cassa generato dall'attività di investimento** riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 1.731.588, 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 13.227.959, è relativo alla:

- distribuzione dividendi sul risultato 2019 per 10.000.000 Euro;
- restituzione delle quote sui mutui per 78.391 Euro;
- utilizzo di quanto finanziato dalla Regione Sardegna per la realizzazione della riqualifica Strutture di volo e la realizzazione dell'intervento "prolungamento della pista di volo" di cui al Piano Operativo del fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 che genera una variazione tra liquidato e utilizzi pari a 3.149.568 Euro.

La variazione finale complessiva di cassa del periodo è negativa per 24.486.564.

## Le Società Controllate

### Cortesa S.r.l.

Il 2020, per i noti accadimenti connessi alla grave e tuttora perdurante Pandemia da SARS-CoV-2, ha evidenziato marcato una involuzione dei ricavi rispetto al 2019, che solo in parte è stato possibile mitigare mediante azioni di contenimento dei costi.

Il driver primario di riferimento, cioè il traffico passeggeri, ha avuto un crollo passando da circa 3 milioni di passeggeri trasportati nel 2019 a poco più di 1 milione, con un peggioramento complessivo del **-65,6%** focalizzandoci solo sull'aviazione commerciale, il calo di passeggeri si attesta su un **-66,1%**.

Le azioni gestionali e commerciali intraprese pur non essendo oggettivamente in grado di arginare il trend negativo del traffico, hanno aiutato a contenere la correlata flessione dei ricavi e consentito di recuperare circa **6 punti** percentuali, attestando il calo dei ricavi ad un valore pari al **-59,08%**, purtroppo non sufficiente a garantire l'equilibrio economico.

L'anno difatti si è chiuso con una **perdita sia in termini di Margine operativo Lordo (-802.848 Euro)** che di **Risultato Netto (-933.258 euro)**, per effetto di una serie di costi che si sono dimostrati incompressibili per tre ragioni sostanziali:

1. Il timore causato dalla diffusione del virus ha **penalizzato la generale propensione ai consumi** limitando gli accessi all'interno dei punti vendita sia fisicamente – anche in virtù della normativa che li regolava – che dal punto di vista psicologico, per effetto dell'incertezza e della paura di contagio, che ha intaccato decisamente il senso di fiducia
2. Dopo una partenza molto tardiva delle operazioni, in uscita dal lockdown, a metà agosto, proprio quando la situazione economica pareva essere in piena ripresa, lo scatenarsi di **nuovi focolai e l'avvio della cosiddetta seconda ondata della Pandemia**, hanno causato una repentina contrazione del traffico verso la Sardegna;
3. Il necessario **mantenimento in attività di alcuni p.v.** in ambito F&B e parcheggio per garantire le minime funzionalità all'aeroporto offrendo un minimo ristoro agli operatori nei periodi di lockdown (con traffico zero) e poi successivamente nel periodo invernale, seppure in presenza di un traffico estremamente esiguo, hanno peggiorato un conto economico già critico;

Il 2020, in linea con il particolare momento storico condizionato dall'emergenza sanitaria, ha visto un sostanziale mantenimento dello status quo delle aree commerciali, fatto salvo lo sviluppo di una nuova "APP" per snellire le vendite del comparto "food&beverage" all'interno dei punti vendita dell'aeroporto e l'integrazione del sito Kara Sardegna con nuove funzionalità orientate a migliorare le performance in termini di "customer care" (sezione "feedback post acquisto").

Si sono inoltre effettuati gli interventi necessari per l'adeguamento dei sistemi gestionali ai nuovi requisiti normativi, la cosiddetta "Lotteria degli Scontrini".

## I risultati economico – finanziari

### ➤ Analisi Risultato economico

In tabella i ricavi per area di attività confrontati con il 2019

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	226.513	490.376	-263.863	-53,81
Ricavi per servizi Parcheggio	731.258	1.628.461	-897.203	-55,10
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	1.895.326	4.018.213	-2.122.886	-52,83
Ricavi area Food & Beverage e in-flight catering	3.504.386	9.852.105	-6.347.720	-64,43
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>6.357.483</b>	<b>15.989.155</b>	<b>-9.631.672</b>	<b>-60,24</b>
<b>Altri Ricavi Non Aviation</b>	<b>312.254</b>	<b>308.548</b>	<b>3.706</b>	<b>1,20</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>6.669.736</b>	<b>16.297.703</b>	<b>-9.627.966</b>	<b>-59,08</b>

Nell'analisi delle varie business unit, si evidenzia una generale difficoltà della struttura aziendale ad adeguarsi in tempi brevi ad una così repentina ed imponente contrazione dei transiti dei passeggeri. I ricavi decrescono complessivamente meno che proporzionalmente al calo di traffico, attestandosi ad un -59,08% rispetto al 2019.

Analizzando le varie componenti, possiamo segnalare:

In ambito **Food&Beverage**, al fine del mantenimento del servizio minimo, è stata mantenuta attiva su base annua l'unità Karafood (self service situato nel landside dell'aerostazione principale) con annesso Bar che effettua oltre all'attività di ristorazione per i passeggeri fornisce anche il servizio mensa per il gruppo Geasar e gli altri operatori aeroportuali. Il bar/tavola calda Kara Cafè in airside è andato in attività da giugno e a partire da fine giugno è stato attivato il ristorante all'aperto Kara Kiosk. Dall'inizio di luglio sono stati riattivati i punti vendita TimeJazz e Fish&Wine (ristoranti in airside);

L'attività di inflight catering, operante nel terminal Eccelsa, è stata attiva per tutto l'anno, escluso il periodo di lockdown, ed ha operato con forte discontinuità, seguendo le evoluzioni della situazione sanitaria, ma comunque condizionata dal forte timore del contagio che ha enormemente limitato la richiesta di provviste di bordo.

Per cercare di fronteggiare le restrizioni del lockdown, da marzo a maggio è stato sperimentato un servizio "Food Delivery at home", offrendo a tutti i dipendenti la possibilità di acquistare tutta una serie di prodotti giacenti in magazzino, ed un menù di prodotti pronti incluso il "kit pizza Cortesa" da produrre in casa con un video tutorial per la preparazione.

Sul fronte del **retail**, da segnalare la buona performance del p.v. Karasardegna posizionato dopo i controlli di sicurezza; come anche un ottimo risultato è stato registrato dal marchio KaraWeb con il sito Karasardegna.it. Esso da un lato ha sviluppato un incremento di fatturato importante rispetto al 2019, dall'altro, ha dovuto scontare la fortissima concorrenza del settore, la quale ha causato comunque una minore marginalità.

Le ottimizzazioni tecnologiche e di processo della piattaforma previste, unitamente al completamento del progetto Market Place che innoverà l'approccio verso il mercato ed alle partnership con i portali "Vivino" e "Wine Search", tutte azioni programmate nel 2021, consentiranno di migliorare in termini di fatturato, posizionamento e redditività.

Con riferimento alla **attività di Parcheggio**, il 2020 si è chiuso con ricavi in calo del 55%. Nella gestione operativa, si sono mantenute le promozioni di bassa stagione per sostenere l'accesso del pubblico locale all'interno dell'aerostazione, a vantaggio delle attività commerciali dei subconcessionari e si è proceduto taglio alla riduzione del personale stagionale in ottica di contenimento costi.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.357.483	16.103.374	-9.745.892	-60,52
- Altri ricavi e proventi	231.932	194.329	37.603	19,35
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>6.589.414</b>	<b>16.297.703</b>	<b>-9.708.289</b>	<b>-59,57</b>
- Personale	-2.578.725	-4.574.040	1.995.314	43,62
- Materiali di consumo e merci	-2.342.482	-5.155.053	2.812.571	54,56
- Prestazioni, servizi e varie	-2.340.774	-4.528.229	2.187.456	48,31
di cui Canoni e Servizi amm.vi vs la Controllante	-1.738.426	-3.503.427	1.765.001	50,38
- Saldo proventi e oneri diversi	-130.281	-217.499	87.218	40,10
<b>Costi Operativi</b>	<b>-7.392.262</b>	<b>-14.474.822</b>	<b>7.082.559</b>	<b>48,93</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>-802.848</b>	<b>1.822.881</b>	<b>-2.625.729</b>	<b>-144,04</b>
% sul valore della produzione	-12%	11%		
Ammortamenti e svalutazioni	-431.868	-381.518	-50.350	-13,20
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>-1.234.716</b>	<b>1.441.363</b>	<b>-2.676.079</b>	<b>-185,66</b>
% sul valore della produzione	-19%	9%		
Proventi - Oneri finanziari	-2	101	-103	-101,74
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>-1.234.718</b>	<b>1.441.464</b>	<b>-2.676.182</b>	<b>-185,66</b>
Imposte correnti	0	-421.242	421.242	100,00
Imposte esercizi precedenti	674	-1.000	1.674	167,40
Imposte anticipate e differite	300.786	-1.139	301.925	26.507,90
<b>UTILE NETTO</b>	<b>-933.258</b>	<b>1.018.083</b>	<b>-1.951.341</b>	<b>-191,67</b>

**Sul fronte dei costi**, si segnalano risparmi prevalentemente connessi al calo di operatività e quindi personale, costo del venduto, utenze e canoni di concessione verso la controllante, anch'essi ridotti in proporzione al volume del fatturato.

Dal lato dell'impiego del personale, la tabella di seguito evidenzia la riduzione importante in termini di FTE che complessivamente si riducono di -44 FTE rispetto al 2019, dovuta alla riduzione dei dipendenti assunti con contratto a tempo determinato in aderenza alla bassa operatività registrata dallo scalo nel 2020.

Per i dipendenti con contratto a tempo indeterminato è stato attivato l'utilizzo del Fondo di Integrazione Salariale (FIS), previsto per tali specifiche tipologie contrattuali del commercio e dei pubblici esercizi. Essendo, tuttavia, il numero di risorse con contratto stabile legate ai presidi minimi sui punti vendita e sulla attività di catering, aperti anche nel caso di flussi di traffico più contenuti, il calo di FTE è stato contenuto per tale componente.

Categorie	al 31/12/2020	al 31/12/2019
<b>CTI</b>	<b>48</b>	<b>54</b>
Dirigenti	-	-
Quadri	1	1
Impiegati	13	17
Operai	33	35
<b>CTD</b>	<b>15</b>	<b>54</b>
Impiegati	2	8
Operai	11	46
Interinali	2	
<b>TOTALE</b>	<b>63</b>	<b>108</b>

La voce Materiali di consumo e merci accoglie il costo per i prodotti destinati alla rivendita e registra un risparmio di circa 2.731.000 Euro circa, in coerenza con la perdita di ricavi.

Le prestazioni di servizi recepiscono i minori canoni verso la controllante Geasar e minori costi per utenze, oltre ai risparmi sui costi per servizi di pulizia e ciclo continuo nel ritiro e lavaggio stoviglie nei punti di ristoro, parzialmente internalizzati a partire dal mese di Aprile 2020.

I risparmi di costi operativi non sono sufficienti a coprire la perdita di ricavi, pertanto il **Margine Operativo Lordo** si attesta a Euro -802.848 in riduzione di circa del -144,07% rispetto al 2019.

Gli ammortamenti crescono per l'effetto dei nuovi investimenti, mentre si è proceduto ad un accantonamento a fondo svalutazioni crediti a copertura di alcune posizioni in sofferenza per circa 22.162 Euro.

Per effetto dei fenomeni argomentati sopra, l'**Utile netto** è negativo e pari a -933.258 Euro.

#### ➤ Investimenti

L'incremento d'immobilizzazioni dell'anno, come esposto in tabella, è pari a 45.584 Euro.

Descrizione Intervento	Classi Cespiti	Importo
"App" Vendite f&b	Impianto Sito Internet - SIT01	11.030
Sviluppi KaraWeb.it	Impianto Sito Internet - SIT01	2.100
Sistema Gestione Casse Cortesa	Licenze - LICEN	25.855
Attrezzature da Cucina	Attrezzatura Cucina - CUCIN	3.639
Arredi Ufficio	Arredi - MOBIL	2.960
<b>Totale</b>		<b>45.584</b>

Nel corso del 2020 è stato completato lo sviluppo, in collaborazione con una *softwarehouse* esterna, di una "app" per smartphone finalizzata a rendere autonomo il processo di acquisto da parte degli utenti dei punti vendita Cortesa. Il sistema permette di gestire più efficacemente le code alle casse con ripercussioni positive sulla customer experience nel periodo di picco stagionale. I benefici dell'investimento si attendono allo stabilizzarsi del traffico passeggeri a seguito del recupero dalla crisi pandemica. L'intervento è annoverato tra i Diritti di Brevetto Industriale, classe Costi Impianto Sito Internet. Sempre in ottica di miglioramento della customer experience, lato web, il sito [www.karasardegna.it](http://www.karasardegna.it) è stato arricchito con lo sviluppo di una funzionalità per la raccolta dei feedback della clientela a valle della conclusione del

processo di acquisto, Anche questo intervento è incluso tra i Diritti di Brevetto Industriale, classe Costi Impianto Sito Internet.

Sempre tra i Diritti di Brevetto Industriale, alla classe Licenze sono confluiti interventi per circa 25.855 Euro, volti all'aggiornamento ed all'adeguamento ai nuovi requisiti normativi 2020 (Lotteria degli scontrini in primis) dei sistemi di gestione delle casse dei punti vendita Cortesa.

Per quanto concerne il raggruppamento Attrezzature e Utensili, si registrano interventi marginali a favore dei punti vendita Kara Food e Bar Runway, per totali 3.639 Euro nella classe Attrezzatura da Cucina. Nel 2020 non si registrano Immobilizzazioni in corso.

#### ➤ **Prevedibile evoluzione della gestione**

Il prolungarsi della pandemia da SARS-COV-2 e gli impatti derivanti dalle misure di contenimento sulla mobilità e sulla attitudine a viaggiare non aiutano a prevedere con certezza i tempi di ripristino dei volumi di traffico pre-pandemia. Tuttavia, pur considerati i dati di traffico consuntivati a fine aprile 2021 (-77 % rispetto ai valori del 2019), assumendo un graduale allentamento delle misure restrittive alle possibilità di spostamento fra Regioni e Stati, a partire dai mesi estivi, anche in concomitanza con l'avanzamento delle campagne di vaccinazione, si stima che l'esercizio 2021 possa avere ancora una performance migliore rispetto a quella dell'esercizio che si è appena concluso.

In tal senso è da segnalare una massiccia programmazione dei vettori già presenti e di nuovi vettori sullo scalo per la stagione summer 2021. La nota concentrazione di traffico sullo scalo nella stagione summer si auspica che, salvo inasprimenti delle limitazioni ad oggi non prevedibili, consenta di limitare le perdite rispetto all'anno 2020 e garantisca una ripresa anche dal punto di vista economico anche per la società Cortesa. La società continuerà ad investire sul miglioramento continuo dei processi e dell'organizzazione con l'obiettivo di adattare il proprio modello operativo e renderlo idoneo ad intercettare tempestivamente i cambiamenti derivanti dallo scenario pandemico. Si proseguirà nel contempo a utilizzare gli strumenti normativi offerti per limitare i costi fissi nei periodi di minore affluenza di traffico quale, ad esempio, l'utilizzo del fondo di integrazione salariale per tutte le settimane coperte dai disposti normativi.

## Eccelsa Aviation S.r.l.

### ➤ Assistenza ai voli di Aviazione Generale

L'Aviazione Generale, a seguito del blocco delle operazioni per la pandemia SARS-CoV-2, ha ripreso l'operatività nella seconda metà di maggio.

Gli indicatori di traffico evidenziano una performance migliore rispetto all'Aviazione Commerciale, il traffico movimenti si è ridotto complessivamente del -17,6% rispetto al 2019, sebbene la flessione in termini di tonnellaggio risulti più marcata con un decremento del -36,1% verso l'anno precedente.

Questo fenomeno è attribuibile al fatto che i voli internazionali, tipicamente effettuati con macchine con più elevato peso massimo al decollo, provenienti da USA, Medio Oriente, Sud America, sono stati quasi completamente annullati dalle restrizioni imposte per effetto della pandemia. Contestualmente, l'aumento dei voli "entry level" effettuati con aeroplani di piccolo cabotaggio, soprattutto nel mese di agosto, ha compensato il numero dei movimenti non comunitari, senza però compensare il tonnellaggio.

<b>Traffico Aviazione Generale</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Delta</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	19.245	24.640	-21,9%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	137	342	-59,9%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>19.382</b>	<b>24.982</b>	<b>-22,4%</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	9.353	11.345	-17,6%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	156	221	-29,4%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>9.509</b>	<b>11.566</b>	<b>-17,8%</b>
Aviazione Generale (Voli paganti)	121.663	190.314	-36,1%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.488	2.313	-35,7%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>123.151</b>	<b>192.627</b>	<b>-36,1%</b>
<b>Tonnellaggio medio</b>	<b>13,0</b>	<b>16,7</b>	<b>-22,2%</b>

I ricavi subiscono le conseguenze dell'andamento del traffico, con particolare impatto sui servizi di extra-handling e di catering, tipicamente richiesti dai velivoli di media e alta categoria di tonnellaggio e provenienti dai paesi maggiormente penalizzati dalle varie restrizioni (USA, Medio Oriente, parte della Russia e più in generale tutti i paesi extra UE). Tuttavia, i servizi di hangaraggio presso l'hangar della collegata Alisarda Re hanno permesso di mitigare sostanzialmente il calo dei servizi "ancillary" all'assistenza a terra.

I ricavi commerciali non aviation rimangono pressoché stabili, grazie ai contratti di sponsorizzazione e di royalties definiti con brand di lusso del settore, che intendono promuovere i propri prodotti all'interno del terminal di Eccelsa.

Si evidenzia che i ricavi per diritti e tasse sono introitati dalla società Eccelsa che li recupera dai clienti e poi vengono alla stessa addebitati dalla società Geasar S.p.A. – gestore dello scalo e titolare degli stessi.

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	1.616.762	2.764.567	-1.147.805	-41,52
Ricavi extra-handling e in-flight catering	1.325.170	3.438.499	-2.113.328	-61,46
Diritti e Tasse	1.203.017	1.619.343	-416.326	-25,71
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>4.144.950</b>	<b>7.822.409</b>	<b>-3.677.459</b>	<b>-47,01</b>
Commerciali non aviation	579.745	582.464	-2.719	-0,47
di cui Ricavi per sponsorizzazioni	329.046	329.215	-170	-0,05
di cui Royalties	250.699	253.248	-2.549	-1,01
Altri ricavi e proventi	48.701	186.579	-137.879	-73,90
<b>Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi</b>	<b>628.445</b>	<b>769.043</b>	<b>-140.598</b>	<b>-18,28</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>4.773.395</b>	<b>8.591.452</b>	<b>-3.818.057</b>	<b>-44,44</b>

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

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.724.694	8.404.872	-3.680.178	-43,79
di cui ricavi Aviation	4.144.950	7.822.409	-3.677.459	-47,01
di cui ricavi non Aviation	579.745	582.464	-2.719	-0,47
- Altri ricavi e proventi	48.701	186.579	-137.879	-73,90
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>4.773.395</b>	<b>8.591.452</b>	<b>-3.818.057</b>	<b>-44,44</b>
- Personale	-732.958	-1.054.272	321.313	30,48
- Materiali di consumo e merci	-15.225	-35.324	20.098	56,90
- Prestazioni, servizi e varie	-1.907.707	-3.250.636	1.342.929	41,31
- Saldo proventi e oneri diversi	-1.245.304	-1.680.518	435.215	25,90
di cui diritti del gestore	-1.207.318	-1.619.352	412.034	25,44
<b>Costi Operativi</b>	<b>-3.901.194</b>	<b>-6.020.750</b>	<b>2.119.556</b>	<b>35,20</b>
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>872.201</b>	<b>2.570.702</b>	<b>-1.698.501</b>	<b>-66,07</b>
% sul valore della produzione	18%	30%		
Ammortamenti e svalutazioni	-179.259	-133.607	-45.652	-34,17
<b>Risultato Operativo</b>	<b>692.942</b>	<b>2.420.832</b>	<b>-1.727.890</b>	<b>-71,38</b>
% sul valore della produzione	15%	28%		
Proventi - Oneri finanziari	-946	788	-1.734	-220,17
<b>UTILE LORDO</b>	<b>691.995</b>	<b>2.421.619</b>	<b>-1.729.624</b>	<b>-71,42</b>
% sul valore della produzione	14%	28%		
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>691.995</b>	<b>2.421.619</b>	<b>-1.729.624</b>	<b>-71,42</b>
Imposte correnti	-245.193	-844.780	599.587	71
Imposte anticipate e differite	-5.579	-8.366	2.787	33
<b>UTILE NETTO</b>	<b>441.223</b>	<b>1.568.473</b>	<b>-1.127.250</b>	<b>-71,87</b>
% sul valore della produzione	9%	18%		

I costi operativi in riduzione di 2.119.556 Euro, si possono considerare allineati al traffico in termini di tonnellaggio. La sola eccezione riguarda il dettaglio di spesa per Manutenzioni Ordinarie, dove è accolto l'importo di circa 40.000 Euro per il ripristino delle condizioni di efficienza di tre importanti equipaggiamenti di rampa (01 Tug traino velivoli Douglas, 02 scale passeggeri per velivoli di fino alla Cat. E).

I risparmi dei costi del personale sono direttamente collegati al risparmio effettivo di FTEs e l'utilizzo della CIGS nei periodi di parziale o totale inattività.

Tutti i costi direttamente correlati alle prestazioni di servizi o vendita di prodotti (in flight Catering), evidenziano risparmi coerenti con la relativa perdita dei ricavi di riferimento.

Come conseguenza dei suesposti fenomeni, **il Margine Operativo Lordo**, pari a 872.201 Euro, risulta in calo rispetto all'anno precedente. Il livello percentuale di redditività scende al 18%.

**Il Risultato Operativo**, pari a **692.942 Euro** decresce di **1.727.980 Euro** rispetto al 2019. Il risultato recepisce l'effetto derivante dagli ammortamenti sui cespiti, che sono pressoché allineati, e l'accantonamento annuale al fondo svalutazioni crediti per 57.974 Euro, incrementato in relazione ad alcune posizioni in sofferenza.

**L'Utile Ante imposte** ammonta a 691.995 Euro, mentre **l'Utile al netto delle imposte** è pari a 441.223 Euro.

**Dal punto di vista operativo** si segnala che la controllata Eccelsa Aviation è stata insignita, **per l'undicesimo anno consecutivo**, del premio di miglior Aviazione Generale d'Europa da due riviste internazionali "European CEO" e "Capital Finance International" (CFI). Business Aviation News (BAN), la più autorevole rivista Europea specializzata nell'industria Aviation, ha classificato Eccelsa al secondo posto in un cluster 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**

In coerenza con la situazione di incertezza causata dalla crisi pandemica in corso, si è optato per posticipare tutti gli investimenti originariamente previsti per il 2020. Il livello di servizio è stato garantito sfruttando al massimo le risorse disponibili in termini di attrezzature e mezzi, mentre tutti gli sviluppi legati all'espansione del business sono stati procrastinati.

#### ➤ **Prevedibile evoluzione della gestione**

Il prolungarsi della pandemia da SARS-COV-2 e gli impatti derivanti dalle misure di contenimento sulla mobilità e sulla attitudine a viaggiare non aiutano a prevedere con certezza i tempi di ripristino dei volumi di traffico pre-pandemia.

Sebbene persista la grande incertezza generale, appare ormai chiaro che la capacità di tutti gli stati di velocizzare le procedure di vaccinazione nelle rispettive nazioni giocherà un ruolo molto importante per la ripresa. Si prevede che il numero delle persone vaccinate raggiunga una buona percentuale nei paesi EU e Extra EU, nell'estate 2021. Parallelamente a ciò, si sta definendo a livello normativo una regolamentazione che permetta spostamenti sicuri, attraverso l'effettuazione di test diagnostici oppure con attestazione di avvenuta vaccinazione o immunizzazione per malattia.

Di conseguenza, tenendo conto delle varie correlate dinamiche attualmente in corso nelle aree di riferimento principale per il traffico internazionale di aviazione privata di Olbia (Europa, Russia, USA e Medio Oriente), oltre a quello domestico, si può prevedere una cauta ripresa a partire da metà giugno 2021.

## Alisarda Real Estate S.r.l.

I risultati economici della Società sono esposti in tabella:

	2020	2019	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.220.784	1.314.482	-93.698	-7,13
- Altri ricavi e proventi	115.234	9.102	106.132	1.166,06
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>1.336.018</b>	<b>1.323.583</b>	<b>12.434</b>	<b>0,94</b>
- Materiali di consumo e merci	-1.131	0	-1.131	
- Prestazioni, servizi e varie	-218.794	-86.548	-132.246	-152,80
- Saldo proventi e oneri diversi	-133.884	-124.423	-9.461	-7,60
<b>Costi Operativi</b>	<b>-353.808</b>	<b>-210.970</b>	<b>-142.838</b>	<b>-67,71</b>
<b>Margine Operativo Lordo - EBITDA</b>	<b>982.210</b>	<b>1.112.613</b>	<b>-130.403</b>	<b>-11,72</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>73,5%</i>	<i>84,1%</i>		
Ammortamenti	-650.636	-675.735	25.099	3,71
<b>Risultato Operativo - EBIT</b>	<b>331.574</b>	<b>436.878</b>	<b>-105.304</b>	<b>-24,10</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>24,8%</i>	<i>33,0%</i>		
Proventi - Oneri finanziari	-1.036	-3.799	2.763	72,72
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>330.538</b>	<b>433.079</b>	<b>-102.541</b>	<b>-23,68</b>
Imposte correnti	-130.247	-177.378	47.131	27
Imposte anticipate e differite	-566	0	-566	
<b>UTILE NETTO</b>	<b>199.725</b>	<b>255.701</b>	<b>-55.976</b>	<b>-21,89</b>
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>14,9%</i>	<i>19,3%</i>		

Il **valore della produzione** è pari a 1.336.018 Euro e si riferisce sostanzialmente ai corrispettivi derivanti dall'attività di locazione degli immobili di proprietà alle Società del Gruppo Alisarda S.p.A. in leggero calo rispetto al 2019. Gli altri ricavi crescono rispetto al 2019 per 106.000 Euro circa per via del recupero, da parte della società prima locataria, Air Italy, degli oneri necessari al ripristino dell'hangar 2.

**Sul fronte dei costi**, all'interno della voce Prestazioni, servizi e varie sono compresi i costi inerenti le royalties riconosciute alla società del gruppo, Eccelsa, per la gestione del servizio di Hangaraggio. Nel 2019 ai ricavi di sub concessione dell'hangar non era correlato alcun costo, essendo il fabbricato dato in locazione alla società AirItaly per le sue attività manutentive sugli aeromobili, mentre dal 2020, a seguito del recesso dal contratto di locazione da parte della società AirItaly, la società AlisardaRE ne ha diversificato l'utilizzo offrendo lo stesso hangar per operazioni temporanee di ricovero degli aeromobili di aviazione generale in sosta, riconoscendo una provvigione per la commercializzazione all'handler Eccelsa e mitigando così l'impatto negativo derivante dal recesso anticipato.

Il **Margine operativo Lordo** si riduce di 130.403 Euro.

L'esercizio chiude con un **Utile Ante Imposte di 330.538 Euro** con un decremento di 102.541 Euro.

### ➤ Investimenti

Gli investimenti nel corso dell'anno si sono limitati ad alcuni interventi strettamente necessari per garantire la fruizione delle facility in totale sicurezza. In particolare, si è intervenuti presso l'Hangar Avio 2 per l'installazione di porte tagliafuoco e per l'implementazione di un sistema di evacuazione fumi (quest'ultimo tra gli investimenti in corso alla chiusura del 2020). Entrambe gli interventi ricadono nel raggruppamento Terreni e Fabbricati, classe Fabbricati:

Descrizione Intervento	Classi Cespiti	Importo
Porte Tagliafuoco	Fabbricati - FABR1	10.092
Sistema Evacuazione Fumi	Fabbricati - FABR1 (in corso)	4.459
<b>Totale</b>		<b>14.551</b>

### ➤ 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.

### ➤ 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 SpA, per attività direzionali e manutentive delle controllate Airtaly SpA e Meridiana Maintenance SpA.

A seguito della liquidazione in bonis delle attività del gruppo, le società stanno progressivamente rilasciando i fabbricati. Nel corso del 2020, tutti gli immobili erano ancora in uso ad Airtaly al meno dell'Hangar 2, rilasciato nel corso del 2019. La società AlisardaRE ha locato alcune porzioni dello stesso ad alcune aziende del settore aviation, perlopiù certificate per attività manutentive ad aeromobili, mentre la restante parte è stata commercializzata per l'hangaraggio di privati aeromobili per il tramite della intermediazione della società collegata Eccelsa Aviation Srl, che gestisce i servizi di assistenza a terra dell'aviazione generale.

Nel corso dei primi mesi del 2021, sono cessati i contratti di due altri piccoli fabbricati dedicati ai servizi call center e coordinamento dei voli, mentre rimangono al momento in essere i contratti principali per la palazzina Direzionale e l'altro Hangar aeromobili. Tuttavia è prevedibile che la società Airtaly, al termine della vendita degli arredi e delle attrezzature e definite le procedure amministrative per la liquidazione, provveda a cessare tutti i contratti.

La società AlisardaRE ha pertanto già avviato delle interlocuzioni commerciali per un utilizzo alternativo dei beni, sempre in ambito aeronautico, e ha commissionato uno studio di pre fattibilità per quanto attiene la riconversione del centro direzionale in airport hotel. Il piano industriale della società stima tuttavia che saranno necessari alcuni anni per recuperare totalmente il volume di fatturato precedente o per sviluppare in maniera organica una completa riconversione dei fabbricati.

## Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2020 la società Geasar SpA ha realizzato interventi di investimento per complessivi 30.393.936,80 Euro, di cui 30.075.451,33 Euro in Immobilizzazioni Materiali e 318.485,47 in Immobilizzazioni Immateriali.

Il principale intervento del 2020, ovvero il Prolungamento e Riqualifica della Pista di volo, è stato coperto dalla erogazione parziale del finanziamento da parte della Regione Autonoma della Sardegna per 17.282.975,15 Euro a fronte di un investimento complessivo pari a 24.682.522,38 Euro. La quota parte dell'intervento inerente la Riqualifica della Pista di volo è stata ultimata e resa operativa nel corso del 2020, mentre il Prolungamento verrà completato entro il primo semestre 2021 e viene pertanto annoverato tra le immobilizzazioni in corso per il 2020.

Inoltre, si evidenzia che nell'esercizio 2020 si è attinto al cosiddetto "Fondo Tariffe" (la cui costituzione è stata già commentata in altre sezioni della presente relazione) per complessivi 251.188,07 Euro, di cui 73.837,28 Euro a riduzione di cespiti entrati in esercizio nel 2020 e 177.350,79 a riduzione del valore residuo di cespiti entrati in esercizio in anni precedenti.

In forza di quanto sopra, il valore netto capitalizzato da Geasar S.p.A. nel corso del 2020 equivale a 12.501.657 Euro.

Le immobilizzazioni in corso al termine dell'esercizio 2020, incluso quanto riportato dagli esercizi precedenti, ammontano a 6.894.146,33 Euro.

Le immobilizzazioni totali (al lordo delle nettizzazioni da contributi RAS) realizzate nel 2020 vengono riepilogate nella seguente tabella :

Descrizione macro progetto	Importo
Riqualifica e Prolungamento pista di volo – 2° stralcio	24.332.436
Opere civili e impiantistiche propedeutiche all'adeguamento BHS allo Standard 3	1.532.423
Riqualifica dell'ex Terminal T2 Arrivi per realizzazione di un Nuovo Terminal AG	1.035.080
Riqualifica piazzali AA/MM - Apron 1 e Apron 3	486.919
Riqualifica mezzi Handler	434.217
Spostamento SS 125 propedeutico a Prolungamento pista di volo – 1° stralcio	350.087
Riqualifica ufficio scalo	329.771
Ampliamento Terminal e adeguamento viabilità: quota progettazione preliminare	294.636
Rimodulazione e ampliamento cabina MT/BT	184.656
Nuovo sistema AODB Gestione operativa Multihandler	169.372
Nuovo sistema controllo passaporti (software + tornelli)	150.330
Manutenzione straordinaria Alloggi zona Parcheggio P3	122.561
Ampliamento Sala Amica e Nursery Area	104.761
Potenziamento dotazioni varchi security	102.871
Manutenzione straordinaria coperture Terminal 1	89.308
Manutenzioni evolutive sistema ERP	74.732
Efficientamento impianto antincendi	64.416
Attrezzature e arredi	74.218
Riqualifica recinzioni aeroportuali	59.310
Realizzazione punti H apron 1 e 2	54.533
Riqualifica uffici Lost&Found	39.271
Altri lavori minori	308.029
<b>Totale lavori eseguiti nel corso del 2020</b>	<b>30.393.937</b>

Di seguito la tabella che evidenzia i lavori del solo anno 2020 (escludendo di considerare la quota degli investimenti realizzati in esercizi precedenti, ma entrati in attività e quindi in ammortamento nel corso del 2020) per singola classe di ammortamento ed evidenzia le nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici o del fondo tariffe.

Si ricorda, infatti, che nel corso degli anni 2016-2018, la società aveva alimentato un 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.

Descrizione Raggruppamento	Totale	Subtotale /Classe	Finanziamenti Pubblici	Fondo Tariffe	Immobilizzazioni Nette	di cui "In corso" 2020
<b>Immobilizzazioni su Aree in Concessione</b>	<b>29.215.666</b>		<b>17.282.975</b>	<b>73.837</b>	<b>11.858.853</b>	<b>5.168.715</b>
<i>Piazzali e Strade</i>	<b>25.242.836</b>		<b>17.282.975</b>	-	<b>7.959.861</b>	<b>2.273.456</b>
Piste e Piazzali - PISGD		25.238.070	17.282.975	-	7.955.095	2.273.456
Strade e Marciapiedi- STRGD		4.765	-	-	4.765	-
<i>Fabbricati</i>	<b>3.763.598</b>		-	<b>73.837</b>	<b>3.689.760</b>	<b>2.895.259</b>
Fabbricati - FABGD		3.100.188	-	18.005	3.082.183	2.600.623
Altri Fabbricati - ALTGD		293.537	-	55.832	237.705	-
Recinzioni - RECGD		59.310	-	-	59.310	-
Cartellonistica e Insegne - CARGD		15.926	-	-	15.926	-
Immobilizzazioni in corso - CRS GD		294.636	-	-	294.636	294.636
<i>Impianti</i>	<b>209.232</b>		-	-	<b>209.232</b>	-
Sistemi di Allarme e Videosorveglianza - ALLGD		16.355	-	-	16.355	-
Impianti interni speciali di comunicazione e controllo accessi - COMGD		84.594	-	-	84.594	-
Trattamento e Depurazione acque - ACQGD		7.627	-	-	7.627	-
Impianti di illuminazione - ILLGD		37.382	-	-	37.382	-
Impianti condizionamento - CONGD		63.274	-	-	63.274	-
<b>Terreni e Fabbricati</b>	<b>3.366</b>		-	-	<b>3.366</b>	-
Costruzioni leggere su aree in concessione - COSTR		3.366	-	-	3.366	-
<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>	<b>318.485</b>		-	-	<b>318.485</b>	-
Licenze - LICEN		318.485	-	-	318.485	-
<b>Impianti e Macchinari</b>	<b>115.465</b>		-	-	<b>115.465</b>	-
Impianti 15% - IMP15		115.465	-	-	115.465	-
<b>Attrezzature</b>	<b>400.819</b>		-	-	<b>400.819</b>	<b>4.465</b>
Mezzi di carico, scarico, sollevamento e trasporto - MEZZI		244.927	-	-	244.927	4.465
Stigliatura - STIGL		43.913	-	-	43.913	-
Attrezzature 15% - ATZ15		102.421	-	-	102.421	-
Attrezzature 25% - ATZ25		5.061	-	-	5.061	-
Attrezzature 31,5% - ATZ31		4.497	-	-	4.497	-
<b>Mobili e Macchine da Ufficio</b>	<b>340.135</b>		-	-	<b>340.135</b>	-
Mobili e Arredi - MOBIL		77.685	-	-	77.685	-
Macchine da ufficio - MAUFF		47.147	-	-	47.147	-
Autoveicoli 20% - AUT20		215.303	-	-	215.303	-
<b>Totale</b>	<b>30.393.937</b>		<b>17.282.975</b>	<b>73.837</b>	<b>13.037.124</b>	<b>5.173.181</b>

I principali interventi effettuati su Aree in concessione vengono elencati di seguito:

- ✓ Riqualifica e Prolungamento pista di volo – 2° stralcio
- ✓ Riqualifica dell'ex Terminal T2 Arrivi e realizzazione di un nuovo terminal di Aviazione Generale
- ✓ Ampliamento piazzale di sosta AA/MM - Apron 2
- ✓ Riqualifica piazzali AA/MM - Apron 1 e Apron 3
- ✓ Opere civili e impiantistiche propedeutiche all'adeguamento BHS allo Standard 3 (Nuovo BHS)
- ✓ Ampliamento Terminal passeggeri e adeguamento viabilità
- ✓ Installazione tornelli per la lettura delle carte di imbarco per l'accesso alle aree sterili
- ✓ Rimodulazione uffici operativi e gestionali – 3° Fase – 2° stralcio
- ✓ Manutenzione straordinaria ex alloggi ENAC – 2° lotto
- ✓ Rimodulazione e ampliamento cabina Media e Bassa Tensione
- ✓ Adeguamento capacità portante Apron 3
- ✓ Riqualifica portanza shoulder Apron 1

- ✓ Riqualfica ufficio Lost & Found

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

### **Riqualfica e Prolungamento pista di volo – 2° stralcio**

I lavori, iniziati in data 4.1.2020, costituiscono per l'aeroporto di Olbia un importante intervento che riguarda la **riqualificazione funzionale** ed il **prolungamento** della pista di volo esistente con contestuale incremento della sicurezza delle operazioni con l'estensione delle RESA – Runway End Safety Area 05 e 23.

Gli interventi di **riqualificazione funzionale** riguardano il rifacimento della pavimentazione esistente al fine di supportare la crescita di traffico prevista. E' stata eseguita la totale ricostruzione del pacchetto portante previa asportazione della pavimentazione esistente ammalorata ed ormai arrivata a fine vita utile di progetto. Il dimensionamento della stratigrafia è avvenuto in funzione del carico e del numero di passaggi stimato nel lungo termine. Contestualmente è stato effettuato rifacimento e potenziamento della rete di drenaggio delle acque meteoriche e degli impianti di assistenza al volo, in particolare sugli aiuti luminosi con nuove tecnologie a led. E' previsto, inoltre, l'adeguamento dimensionale e strutturale della taxiway "E" al fine di consentire operazioni per aeromobili di categoria superiore (ICAO Code E) senza limitazioni.

Gli interventi di **prolungamento** si riferiscono alla realizzazione di un nuovo tratto in allungamento della pista di volo per una lunghezza di circa 295 m e contestuale prolungamento della taxiway parallela "F" e realizzazione nuova taxiway di testata in ingresso alla pista di volo, denominata in progetto "AA". Analogamente si prevede la realizzazione dei connessi interventi per la gestione delle acque meteoriche, la realizzazione di un nuovo sentiero luminoso di avvicinamento per RWY 23 e tutte le opere connesse per l'ingresso in esercizio della nuova infrastruttura (viabilità perimetrale, canali in c.a. per deflusso acque meteoriche, fasce di sicurezza RESA, eliminazione ostacoli alla navigazione aerea su aree espropriate).

La pista attuale di volo (RWY 05/23) è caratterizzata da un TORA (Take Off Run Available – Corsa Disponibile per il Decollo) di 2.445 m. Con l'allungamento di progetto il dato sarà pari a 2.740 m (+12,06% ca.).

Durante l'anno sono state eseguite principalmente lavorazioni connesse alla riqualificazione della pista di volo che per consentire le lavorazioni ha richiesto la chiusura al traffico dello scalo per 40 giorni, tra il 3.2.2020 e il 13.3.2020, realizzando quindi le seguenti lavorazioni:

- riqualifica totale pista di volo pre-esistente, comprese opere idrauliche e impiantistiche connesse;
- adeguamento strutturale e dimensionale del raccordo Echo;
- adeguamento plano-altimetrico delle strip;
- ampliamento RESA 23;
- installazione ed entrata a regime delle vasche di prima pioggia area sud;

Successivamente alla riapertura dello scalo le lavorazioni si sono concentrate sulle opere di prolungamento pista di volo con le seguenti lavorazioni:

- tracciamento e realizzazione dei rilevati e del pacchetto di fondazione "non legato" relativamente al prolungamento della pista di volo, del nuovo raccordo di ingresso in pista AA e del prolungamento della via di rullaggio Foxtrot;
- tracciamento e parziale realizzazione delle reti di raccolta delle acque meteoriche e degli impianti AVL relativi al tratto di prolungamento;
- tracciamento e realizzazione scavi e opere di fondazione relativi al nuovo sentiero di avvicinamento;
- sbancamento e demolizione fabbricati ai fini dell'eliminazione degli ostacoli alla navigazione aerea;

- parziale realizzazione del cosiddetto canale Nord adiacente alla SS 125 Orientale Sarda” (ca. 40%);
- realizzazione del cosiddetto canale Sud;
- tracciamento e realizzazione della nuova viabilità perimetrale e relative opere accessorie (raccolte acque, accessi, recinzione, etc..).

Unitamente ai lavori di cui sopra, strettamente connessi al contratto lavori, sono state eseguite anche tutte le prestazioni accessorie necessarie per la regolare esecuzione dell’opera, ovvero:

- Sorveglianza, direzione lavori, contabilizzazione delle opere e coordinamento della sicurezza in corso di esecuzione;
- Attività tecnico-amministrativa per l’agibilità, il collaudo e l’Alta vigilanza da parte di ENAC;
- Prove di accettazione dei materiali e campionamenti;
- Monitoraggi ambientali
- Attivazione di un dedicato varco di accesso di cantiere con presenza di guardiania;
- Attività connesse alla procedura espropri

### **Riqualifica dell’ex Terminal T2 Arrivi e realizzazione di un nuovo terminal di Aviazione Generale**

In conformità alla nota ENAC “Provvedimento di limitazione all’accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra” prot. n. 103944 del 24.09.2018, considerata l’impossibilità di disporre aree e locali immediatamente utilizzabili, è emersa la necessità di riqualificare aree e/o infrastrutture in grado di accogliere le operazioni per un secondo handler per le prestazioni di assistenza per il traffico di aviazione generale.

La riqualifica del Terminal T2 arrivi, non più utilizzato, e relativi edifici adiacenti è stata avviata nel 2019 ed è proseguita durante l’anno 2020. Come da progetto e relativo contratto stipulato con l’impresa appaltatrice, sono stati dapprima demoliti gli edifici adiacenti all’edificio esistente, ormai inutilizzati e obsoleti, riutilizzando pari volumetria in ampliamento al corpo principale.

Il layout interno è stato fortemente rivisto in considerazione della nuova destinazione d’uso, ricorrendo prevalentemente a partizioni a secco facilmente rimodulabili. All’interno dell’edificio trovano spazio i locali per le attività di gestione e amministrative connesse all’erogazione di servizio di assistenza a terra, le aree ad utilizzo comune, servizi igienici, locali tecnici e i locali per gli enti di stato, essendo previsto all’interno del terminal anche il controllo doganale.

Contestualmente sono state eseguite le lavorazioni relative al complesso di impianti elettrici, illuminotecnici, rilevazione incendi, fonia-dati, termico e idrico-sanitario, con connessione alle linee esistenti e contestuale riprotezione delle reti interferenti.

Anche le aree esterne sono state oggetto di intervento al fine di rendere l’opera finita, utilizzabile allo scopo secondo il livello architettonico atteso, dotando l’edificio di parcheggi, sia landside che airside, pensiline di accesso sia sul fronte landside che airside, marciapiedi esterni e opere a verde accessorie con inserimento nel contesto aeroportuale esistente. L’involucro esterno è stato radicalmente rivisto con l’utilizzo di pannelli coibentati ad alto rendimento energetico e finitura esterna architettonicamente rilevante.

### **Ampliamenti piazzali di sosta AA/MM Apron 2**

L’intervento di ampliamento dell’Apron 2, previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, mira ad incrementare la capacità ricettiva dei piazzali di sosta aeromobili, dedicati sia alle attività di Aviazione Commerciale, sia a quelle di Aviazione Generale. Si tratta infatti di un piazzale particolarmente

congestionato durante il periodo di picco, tanto da comportare una limitazione in termini di capacità operativa e inficiare sui livelli di safety aeroportuale.

Durante l'anno 2020 è stata avviata la progettazione che ha avuto come obiettivo dimensionare adeguatamente, sulla base sia del traffico che dello spettro di aeromobili atteso nel breve-medio termine, il piazzale ricorrendo alle caratteristiche costruttive già impiegate in costruzioni recenti (pavimentazione rigida in calcestruzzo). Il progetto è stato definito ed in corso l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie prima della pubblicazione del bando per l'esecuzione dei lavori.

### **Riqualifica piazzali AA/MM Apron 1 e Apron 3**

La revisione del layout dei piazzali di Apron 1 e 3 risponde all'esigenza di adeguare l'organizzazione delle aree di sosta per consentirne un utilizzo più efficiente e incrementare i livelli di safety. Lo studio effettuato prevede un incremento delle piazzole di self-in/push-out, in grado di ottimizzare i tempi di turnaround degli aeromobili, e la realizzazione di n.2 piazzole idonee per aeromobili classe ICAO E.

Inoltre il relativo studio rivede l'organizzazione del piazzale Apron 3 al fine di ospitare uno spettro di traffico aeromobili di aviazione generale più ampio e anche elicotteri per lunga sosta.

In particolare, sul piazzale Apron 1, facendo seguito alla realizzazione di un punto H dedicato ad operazioni HEMS – Helicopter Emergency Medical Service, è stato allestito un sistema di illuminazione della superficie FATO – Final Approach Take Off – in grado di consentire l'utilizzo della piazzola anche per operazioni notturne con specifica deroga. Ciò consente alla struttura aeroportuale di avere, contemporaneamente, benefici in termini di capacità oraria di pista e safety. Viene inoltre garantita la funzionalità e la tempestività d'intervento richiesta dall'attività di elisoccorso.

### **Opere civili e impiantistiche propedeutiche all'adeguamento BHS allo Standard 3 (Nuovo BHS)**

Altro importante intervento ha riguardato le opere edili e impiantistiche di adeguamento dell'impianto BHS – smistamento bagagli in partenza. A valle delle necessarie autorizzazioni si è proceduto all'affidamento dei lavori mediante procedura negoziata. L'intervento nasce da due esigenze: la prima quella di adeguare e predisporre l'infrastruttura all'ampliamento del sistema di smistamento richiesto dal crescente volume di traffico, e quindi crescente volume di bagagli da stiva; la seconda è dovuta alla necessità di adeguare l'impianto alla normativa EDS Standard 3 EU, la quale prevede l'implementazione di macchine radiogene aventi superiore capacità di screening ma con maggiori esigenze dimensionali.

Gli interventi eseguiti hanno riguardato la riconversione e riqualifica di aree precedentemente adibite a magazzino (per il quale si è resa necessaria la ricollocazione in altri locali) attraverso demolizione delle partizioni e adeguamento della pavimentazione, mentre un'importante revisione impiantistica ha riguardato la ri-protezione sottotraccia del pre-esistente cunicolo impianti, consentendo quindi di unire due aree precedentemente separate. Contestualmente sono stati eseguiti gli interventi di adeguamento alla normativa impianti e sicurezza sul luogo di lavoro realizzando un sistema di ricambio d'aria opportunamente dimensionato e ampliando il sistema di rete antincendio.

Come da prescrizioni ENAC, è stata ottenuta l'agibilità dell'infrastruttura ai fini dell'entrata in esercizio ed è in corso l'iter per il rilascio del collaudo definitivo.

In seguito, all'interno dell'area BHS di nuova infrastrutturazione ampliata sfruttando volumi esistenti, è prevista la realizzazione di un impianto meccanico automatizzato di smistamento bagagli in grado di soddisfare le future esigenze, sia in termini di capacità oraria di trattamento (garantendo un'adeguata ridondanza in caso di anomalie alle linee) sia in termini di integrazione con apparati radiogeni di controllo bagagli conformi al cosiddetto Standard 3. Il nuovo impianto sarà inoltre studiato per consentire un utilizzo

modulare a seconda della stagione, riducendo al minimo l'utilizzo durante la stagione invernale in modo da contenere i consumi, limitare l'usura e permettere, mutuamente, interventi di manutenzione.

### **Installazione tornelli per la lettura delle carte di imbarco per l'accesso alle aree sterili**

L'installazione di n. 4 tornelli di controllo delle carte d'imbarco, opportunamente posizionati tra l'area check-in e le linee di controllo sicurezza, è stata eseguita per consentire lo svolgimento di operazioni automatizzate per il controllo e l'accettazione all'ingresso dell'area destinata ai controlli di sicurezza solo per i passeggeri idonei, ovvero muniti di regolare titolo di viaggio e con volo programmato entro 6 ore dalla presentazione. Propedeuticamente all'installazione sono state eseguite le opere edili e impiantistiche per consentire l'alimentazione elettrica e la connessione alla rete dati del sistema.

### **Rimodulazione uffici operativi e gestionali – 3° Fase – 2° stralcio**

L'intervento di rimodulazione degli uffici si inserisce nella più ampia revisione degli uffici gestionali e operativi eseguita in diverse fasi per ridurre al minimo l'interferenza con l'attività di gestione. Nello specifico l'intervento ha riguardato la riorganizzazione degli spazi destinati alle operazioni di Apron management e assistenza a terra. Prima dell'avvio dei lavori è stata *in primis* allestita un'area che ha consentito il temporaneo spostamento degli uffici interessati per consentire, anche approfittando della programmata chiusura dello scalo per 40 gg, la realizzazione delle opere. Nello specifico è stata effettuata la demolizione delle partizioni verticali non portanti presenti nell'area di interesse, l'adeguamento dell'impianto illuminotecnico e di condizionamento in funzione della prevista riorganizzazione degli spazi. terminate le opere edili e impiantistiche si è quindi proceduto alla realizzazione delle partizioni degli uffici e all'installazione degli arredi.

L'intervento ha quindi permesso di realizzare nuovi spazi sfruttando, dove possibile, una configurazione in *open space*, ottimizzandone la distribuzione secondo precise competenze e risolvendo una pregressa situazione ormai poco funzionale alle mutate esigenze. Sono stati inoltre effettuati inoltre altri interventi connessi quali la riorganizzazione e allestimento di una rest room, opere accessorie di finitura e adeguamento dell'impianto antincendio.

### **Manutenzione straordinaria ex alloggi ENAC – 2° lotto**

Per quanto riguarda gli edifici aeroportuali in concessione, sono stati eseguiti i lavori su uno degli ex alloggi ENAC, situati all'interno del parcheggio operatori P3. Per far fronte a fenomeni dovuti all'invecchiamento della struttura, quali infiltrazioni nel manto di copertura, ammaloramento degli intonaci e mal funzionamento dei servizi igienici oltre rispondere alle esigenze di subconcessione si è intervenuti con un intervento di riqualifica che ne rivisto l'organizzazione degli spazi interni. Conclusa la progettazione di dettaglio e affidati i lavori con procedura ristretta è stata prima eseguita la demolizione delle partizioni precedentemente esistenti per consentire la nuova organizzazione degli spazi. Sono stati quindi eseguiti ex-novo gli impianti elettrici, illuminotecnico, idrico-sanitario e di condizionamento. A seguire le opere di finitura quali intonaci, pavimentazioni, rivestimenti e completamento dei servizi igienici. Il manto di copertura è stato oggetto di trattamento di impermeabilizzazione con tecnica della poliurea applicata a pressione.

### **Rimodulazione e ampliamento cabina MT/BT**

Le opere hanno riguardato la rimodulazione della cabina di trasformazione ed il revamping elettrico necessario per alimentare il nuovo trasformatore MT/BT. L'intervento oltre a determinare un aumento

consistente della disponibilità di potenza attiva garantirà, in caso di disservizio di uno dei tre trasformatori, la possibilità di commutazione ed esclusione della macchina in avaria preservando la funzionalità del sistema. L'intervento ha previsto, inoltre, l'insieme degli adeguamenti agli infissi prescritti dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco al fine del rispetto alle norme antincendio.

Previa progettazione esecutiva e affidamento lavori con procedura negoziata, è stato eseguito l'insieme delle opere civili ed impiantistiche tali da restituire una cabina ottimizzata in funzione della presenza di un nuovo e aggiuntivo trasformatore nonché dell'ampliamento degli spazi operativi. In relazione alla vulnerabilità del sistema e alle imprescindibili esigenze di sicurezza sul lavoro, il cronoprogramma lavori è stato organizzato in funzione dell'impatto sull'operatività dei sistemi e sulla necessità di operare su impianti non in tensione.

### **Adeguamento capacità portante Apron 3**

L'adeguamento della capacità portante dell'Apron 3 è stato eseguito in relazione al futuro intervento di revisione del layout del piazzale in un'ottica di efficientamento delle operazioni e incremento della safety.

L'area di interesse non rispondeva ai requisiti di portanza richiesti dal traffico di aeromobili previsto e si è pertanto reso necessario un intervento di miglioramento della capacità portante di un'area pari a ca. 2.000 mq.

Le opere eseguite sono state in primo luogo la scarifica del manto di conglomerato bituminoso esistente e la rimozione dello strato di fondazione esistente non idoneo. Successivamente è stato realizzato il pacchetto di pavimentazione che è stato principalmente eseguito in lastre di calcestruzzo su misto cementato e, per la restante parte, in pavimentazione flessibile in conglomerato bituminoso. Sono stati eseguiti anche degli interventi di adeguamento degli impianti AVL in considerazione del futuro adeguamento.

### **Riqualifica portanza shoulder Apron 1**

Nell'ambito della revisione del layout dell'Apron 1 è stato eseguito un intervento propedeutico di adeguamento delle shoulder di piazzale dove, secondo ipotesi progettuale, sarà destinata a viabilità di servizio. In funzione del traffico previsto in futuro e delle risultanze delle indagini geologiche e geotecniche condotte è stato studiato un pacchetto di pavimentazione idoneo ai carichi stradali attesi. L'intervento eseguito è stato inizialmente la demolizione della pavimentazione esistente mediante scarifica del conglomerato bituminoso e sbancamento materiale non legato non idoneo, compresi interventi localizzati di drenaggio acque di falda. Preventivamente alla costruzione del pacchetto stradale è stato steso un geotessuto ad alta capacità impermeabile per limitare risalite di falda e preservare la stratigrafia superiore. Successivamente è stata stesa la fondazione in misto granulare e la stratigrafia di conglomerato bituminoso di progetto.

### **Riqualifica ufficio Lost & Found**

Al fine di rendere più funzionali le attività dell'ufficio Lost & Found e, conseguentemente, la qualità del servizio reso ai passeggeri, sono stati completati gli interventi necessari a rimodulare la disposizione interna e tutti gli interventi accessori per il potenziamento degli impianti elettrici e speciali, incrementando le postazioni degli operatori. Le opere eseguite concernenti la realizzazione delle rimodulazioni sono state la rimozione e conferimento a discarica dei materiali demoliti, la realizzazione di nuove partizioni in cartongesso, velette perimetrali in cartongesso, realizzazione controsoffitti e relative opere di finitura. Contestualmente gli impianti sono stati rimodulati ed adeguati alle nuove esigenze funzionali, compresa

anche la realizzazione di un nuovo quadro elettrico a specifico servizio dell'area Lost & Found, consentendo un'ottimizzazione degli interventi di gestione e manutenzione.

I nuovi investimenti in Beni di Proprietà vengono riepilogati nell'elenco a seguire:

- ✓ Ampliamento e Riqualifica del parco mezzi rampa e gestore (Cobus e Push-back in primis)
- ✓ Allestimenti hardware per nuovo sistema ERP aziendale
- ✓ Attrezzature ed Arredi per il Terminal 1
- ✓ Potenziamento rete informatica
- ✓ Allestimenti Hardware e Software aziendali per gli utenti
- ✓ Attrezzature per impianti e servizi tecnici
- ✓ Nuovo sistema ERP (Enterprise Resource Planning)
- ✓ Nuovi sistemi di scalo – AODB (Airport Operations Data Base)
- ✓ Sistemi di rilevamento temperatura per tracciamento massivo passeggeri in arrivo e partenza
- ✓ Raddoppio e aggiornamento tecnologico storage per sistemi informativi aziendali

Tra i principali interventi avviati nel 2020, ma non conclusi e pertanto inseriti tra le immobilizzazioni in corso annoveriamo:

- ✓ Conclusione lavori di Prolungamento della pista di volo
- ✓ Completamento del nuovo Terminal di Aviazione Generale e relativa viabilità esterna – GAT2
- ✓ Realizzazione del Nuovo BHS (opere impiantistiche, civili, meccaniche e nuovi RX)
- ✓ Razionalizzazione layout Apron 1 e 3
- ✓ Ampliamento Apron 2
- ✓ Ampliamento Terminal Commerciale
- ✓ Completamento nuovo impianto antincendio T1

A seguire una breve descrizione delle immobilizzazioni in corso 2020 maggiormente significative:

#### **Prolungamento Pista di Volo – 2° Stralcio**

Gli interventi di **prolungamento**, iniziati nel primo trimestre del 2020, si riferiscono alla realizzazione di un nuovo tratto in allungamento della pista di volo per una lunghezza di circa 295 mt e contestuale prolungamento della taxiway parallela "F", oltre alla realizzazione di una nuova taxiway di testata in ingresso alla pista di volo, denominata in progetto "AA". Analogamente si prevede la realizzazione dei connessi interventi per la gestione delle acque meteoriche, la realizzazione di un nuovo sentiero luminoso di avvicinamento per RWY 23 e tutte le opere connesse per l'ingresso in esercizio della nuova infrastruttura (viabilità perimetrale, canali in c.a. per deflusso acque meteoriche, fasce di sicurezza RESA, eliminazione ostacoli alla navigazione aerea su aree espropriate). La conclusione dei lavori è prevista per giugno 2021.

#### **Riqualifica dell'ex Terminal T2 Arrivi e realizzazione di un nuovo terminal di Aviazione Generale:**

Al fine di ottemperare alle prescrizioni contenute nel "Provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra." emesso dall'ENAC con nota prot. 103944 del 24/09/2019, in attuazione alle normative e disposizioni per l'accesso al libero mercato dei servizi di assistenza negli aeroporti della Comunità Europea, sono stati avviati gli interventi di riqualifica e ampliamento dell'ex terminal T2 Arrivi al fine di realizzare un nuovo Terminal di Aviazione Generale. I lavori sono stati affidati con procedura negoziata durante l'anno corrente, a seguito dell'approvazione ENAC.

Allo stato attuale i lavori hanno interessato: lo svuotamento del vecchio terminal, lo smembramento della vecchia struttura e il suo sviluppo volumetrico. A tal proposito sono state demolite le strutture che precedentemente insistevano sull'area d'intervento e il volume è stato inglobato dal nuovo Terminal.

Inoltre l'avvio delle attività è stato preceduto da bonifiche di materiali e di infrastrutture di rete in disuso e contestuale realizzazione di nuovi percorsi di reti e impianti.

**Ampliamento piazzali di sosta AA/MM Apron 2:**

Al fine di aumentare la capacità dei piazzali di sosta aeromobili è stata affidata la progettazione del nuovo layout del piazzale Apron 2. La progettazione è frutto di un attento studio di fattibilità, anche attraverso sondaggi e indagini geognostiche mirate a verificare la capacità portante del terreno di fondazione. L'ampliamento del piazzale Apron 2 prevede l'estensione del piazzale esistente, dedicato esclusivamente ad operazioni di Aviazione Generale, sia sulla parte OVEST, lato SP Olbia-Loiri, sia, in misura inferiore, sulla parte EST. Il progetto prevede inoltre una parziale revisione del layout di circolazione oltre che la realizzazione di uno stand idoneo per AA/MM ICAO code E, e le opere necessarie per il corretto smaltimento delle acque meteoriche in conformità alle normative di settore. Anche tale progetto è compreso nella voce immobilizzazioni in corso 2019.

**Riqualifica piazzali AA/MM Apron 1 e Apron 3:**

Nel 2019 sono stati avviati gli studi di fattibilità e successivamente la progettazione di dettaglio per la razionalizzazione delle piazzole di sosta aeromobili Apron 1 e Apron 3. Questo prevede la revisione del vecchio layout dei piazzali interessando contemporaneamente la pavimentazione dell'infrastruttura e le aree verdi adiacenti. E' prevista inoltre la realizzazione, sfruttando gli spazi esistenti, di 2 stand idonei per AA/MM ICAO code E.

**Adeguamento apparati radiogeni allo Standard 3**

Nell'annualità 2019 è stato versato l'acconto per l'acquisto dei nuovi Sistemi EDS Standard 3 per il rilevamento di esplosivi nei bagagli da stiva, tale adeguamento è previsto in conformità al Reg. EU 2015/1998. I nuovi apparati consentiranno un notevole miglioramento della capacità di rilevamento e indicazione dei materiali esplosivi contenuti nei bagagli e saranno operativi dal 2021.

## Quality & Regulation

### ➤ La Struttura Organizzativa del Servizio

La Qualità è un servizio collocato nell'unità organizzativa Quality, Occupational Safety&Health, Environmental Certification .

Il 2020 ha segnato un anno di gravi difficoltà per tutto il sistema aeroportuale. Alla ripresa dell'attività di volo, la società ha orientato sforzi e investimenti per mantenere alto il livello di qualità offerto puntando sull'efficienza del servizio e contemporaneamente sulla salvaguardia della salute dei passeggeri, degli stakeholders e dello staff aeroportuale. A seguito della corretta applicazione dei protocolli sanitari, dei processi di pulizia, di disinfezione degli spazi aeroportuali, del costante monitoraggio dei flussi ed il conseguente distanziamento fisico, le protezioni in dotazione del personale e l'efficace comunicazione sul comportamento da adottare, Geasar ha ottenuto la certificazione AHA (Airport Health Accreditation), rilasciata da ACI (Airport Council International), associazione internazionale che rappresenta più di 1.900 aeroporti nel mondo.

Il programma Airport Health Accreditation è un programma mondiale che valuta l'allineamento delle procedure aeroportuali alle linee guida ICAO (International Civil Aviation Organization) ed è aperto a tutti gli aeroporti membri.

### ➤ Carta dei servizi

Di norma, la rilevazione campionaria 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 (aprile – giugno)
- Estate (luglio – agosto e prima parte di settembre)
- Autunno (dal 15 settembre e ottobre)
- Inverno (periodo delle festività natalizie)

Geasar , nei giorni successivi alla pubblicazione della nota ENAC del 5 agosto 2020 che disponeva la ripresa delle attività di rilevazione della Carta Servizi, ha proceduto all'organizzazione delle attività di rilevazione stesse, previste per la seconda metà del mese di agosto 2020.

La seconda metà di agosto 2020 si è però caratterizzata per una forte ripresa dei contagi in Sardegna ed in particolare nella catchment area dello scalo (fascia costiera compresa fra San Teodoro e Santa Teresa di Gallura) a causa della presenza di numerosi turisti e dello svolgimento di attività che non consentivano il distanziamento sociale.

Nel frattempo a livello normativo veniva disposto il divieto allo spostamento fra regioni italiane salvo per specifici motivi. Già dal mese di ottobre, pertanto, il traffico passeggeri ha subito un'ulteriore marcata riduzione proprio per via della sospensione praticamente di tutti i collegamenti fatta eccezione per i collegamenti soggetti ad oneri di servizio pubblico (continuità territoriale per Roma FCO e Milano LIN).

Le rilevazioni sono state così organizzate a partire dal mese di novembre e fino al 31 dicembre 2020 e sono state condotte tutti i giorni della settimana, nelle fasce orarie di presenza dei voli. Sono stati complessivamente intervistati 233 passeggeri. Nel periodo di durata dell'indagine sono stati rilevati 52 aeromobili in arrivo con passeggeri PRM a bordo. Il numero medio di PRM a bordo degli aeromobili ai quali è stata fornita assistenza è di 1,13. Infatti, sono stati complessivamente assistiti 59 PRM in arrivo.

Nella carta dei servizi, come da indicazioni fornite dall'ENAC, non sono stati pubblicati i consueti standard sulla qualità del servizio offerto e gli impegni del gestore per il 2021, ma è stato dato spazio, in una nuova sezione, alle misure e procedure sanitarie adottate dall'aeroporto di Olbia per la prevenzione della diffusione del SARS-CoV-2, oltre alle informazioni utili all'utenza e la guida ai servizi.

Geasa , oltre alla rilevazione degli indicatori stabiliti nella circolare Enac Gen 06 nel 2020 ha aderito al progetto della rilevazione sperimentale degli indicatori sulla soddisfazione del passeggero per le misure adottate per la prevenzione della pandemia. Complessivamente, tali indicatori hanno totalizzato una soddisfazione media del 98%.

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

	Misura di prevenzione	2020	CSI 2020
34	Segnaletica Anti-SARS-COV-2	97,9%	98,0%
35	Sicurezza percepita in aerostazione dal punto di vista SARS-CoV-2	99,6%	
36	Rispetto delle disposizioni sanitarie da parte del personale	99,6%	
37	Percezione disponibilità dispenser disinfettante	95%	

Qui di seguito, si riporta la tabella con le rilevazioni di alcuni indicatori di Qualità del 2020 che, per un approccio conoscitivo del sistema qualità dell'aeroporto Olbia Costa Smeralda abbiamo ritenuto utile inserire la colonna con i risultati dell'anno 2019 , anno ovviamente non confrontabile con il traffico 2020. Nonostante ciò, Geasar è stata in grado di rispettare elevati standard di qualità anche per il 2020.

In linea generale, i valori registrati nel 2020 sono molto positivi, nonostante le nuove procedure adottate per prevenire il contagio, alla tensione generalizzata dei passeggeri durante il viaggio, alla riduzione del personale operativo collocato in CIG e la difficoltà ad operare con i sistemi di protezione facciali indossati durante l'intero turno lavorativo.

Indicatore di performance	Rilevazioni 2019	Rilevazioni 2020	Unità di misura
<b>Sicurezza del viaggio</b>			
percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	99,8%	98,7%	% passeggeri soddisfatti
<b>Regolarità del servizio</b>			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	0,001	0,001	n. ritardi/101 voli pax in partenza
Puntualità complessiva dei voli	71%	89%	% 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"	18'09"	tempo di riconsegna 1° bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	3'46"	tempo di attesa dal block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	99,7%	99,9%	% passeggeri soddisfatti
<b>Servizi per passeggeri a ridotta mobilità</b>			
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale	99%	99,9%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sull'efficacia dell'assistenza ai PRM	99%	99,9%	% 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%	99,9%	% passeggeri soddisfatti

Indicatore di performance	Rilevazioni 2019	Rilevazioni 2020	Unità di misura
<b>Servizi di informazione al pubblico</b>			
Percezione complessiva sull'efficacia e accessibilità dei punti informazione al pubblico	99,8%	96,6%	% passeggeri soddisfatti
Presenza del sito web di facile consultazione e aggiornato	99,8%	99,9%	% passeggeri soddisfatti
<b>Aspetti relazionali e comportamentali</b>			
Percezione sulla professionalità del personale	99,9%	99,9%	% passeggeri soddisfatti
<b>Servizi di sportello e varco</b>			
Attesa in coda al check-in	09'38"	08'13"	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	99,6%	99,1%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo di sicurezza	3,52"	6'02"	tempo nel 90% dei casi

Geasar si avvale di una Società esterna per l'effettuazione delle analisi di qualità, la quale si occupa della pianificazione delle attività di rilevazione e del loro coordinamento nonché della formazione delle risorse umane impiegate nelle attività di rilevazione. Per l'effettuazione dei monitoraggi, Geasar fino al 2019 si è avvalsa di un gruppo di studenti universitari della Facoltà di Economia del Turismo appositamente formati. Nell'anno 2020, per la riduzione dell'attività lavorativa legata alla diminuzione del traffico e in un'ottica di efficienza e contenimento dei costi, sono state impiegate, durante le ore di inattività, risorse interne dell'ufficio informazioni, formate da SPS.

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

Geasar a partire dal 2010 si 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 14001:2008, UNI EN ISO 45001:2018. L'ente certificatore è DNV (Det Norske Veritas).

L'Aeroporto di Olbia, già certificato OHSAS 18001 e ha ottenuto la certificazione ISO 45001 ad Ottobre 2020.

#### ➤ **Politica, Obiettivi e Traguardi**

Le Politiche Qualità, Ambiente e Sicurezza dell'Organizzazione vengono divulgate all'interno dell'Azienda mediante cartelle informatiche condivise e 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; vengono inoltre comunicate a fornitori, subappaltatori e concessionari che possono avere influenza sulle prestazioni qualità, ambiente e sicurezza della nostra organizzazione.

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.

➤ **Analisi della Soddisfazione del Cliente**

L’Azienda ha definito 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

Il sistema di gestione della Qualità è l’anello di collegamento, il punto di connessione tra passeggeri, stakeholder e parti aziendali. La raccolta di suggerimenti, l’analisi dei dati e gli audit interni consentono, grazie alla collaborazione di tutti i Responsabili di settore , di stabilire gli interventi di miglioramento e attuare le successive modalità di verifica degli stessi.

➤ **Il sistema di miglioramento continuo**

Con cadenza quadrimestrale Geasar convoca il comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali. Tale organo, che include la Direzione Aeroportuale di ENAC quale osservatore, ha il compito di esaminare i risultati dei monitoraggi sugli indicatori di un cruscotto che include sia l’operatività, che la soddisfazione degli utenti aeroportuali.

## Safety & Compliance Monitoring

Il settore *Safety & Compliance* è stato impegnato nel corso del 2020 in attività straordinarie determinate dalla gestione dei lavori di riqualifica e prolungamento della pista di volo e dalla crisi pandemica.

Per quanto riguarda la gestione delle misure di contrasto al SARS-CoV-2, la funzione Safety è stata investita dall'ENAC sia della responsabilità di verifica e monitoraggio di tutti i provvedimenti attuati a salvaguardia della salute dei passeggeri e degli equipaggi, sia degli aspetti che riguardano la **sicurezza operativa** prima della ripresa delle operazioni a seguito del periodo di chiusura imposto per decreto dal 13 Marzo al 3 Giugno 2020.

In relazione ai **lavori di prolungamento pista**, l'attività propedeutica di Change Management che ha supportato il processo sin dall'approvazione ENAC del progetto, è stata finalizzata nei primi giorni del 2020 di avvio delle lavorazioni. Durante il 2020 si sono susseguite due delle quattro fasi previste per i lavori, che hanno richiesto un coordinamento costante con tutti gli Stakeholders sviluppato in oltre 20 incontri ufficiali (Safety Committee, Local RWY Safety Team, SAG, Board). Le variazioni alle infrastrutture risultanti dalle Fasi di lavoro sono state istituzionalizzate mediante l'emissione di nuove edizioni del Manuale di Aeroporto e relativa cartografia, oltre al coordinamento con le pubblicazioni aeronautiche in AIP.

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. Tale attività è stata sviluppata mediante la produzione di specifici elaborati (12 tra Change Management, Safety Assessment) che hanno ottenuto le autorizzazioni ENAC in ottemperanza alla normativa EASA, al fine di garantire l'avvio e la continuità di servizi fondamentali come l'elisoccorso.

### ➤ Ambiente

Attraverso l'adesione al programma di accreditamento dell'ACI (Airport Carbon Accreditation) Geasar è impegnata sul fronte della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Nel corso del 2020 si è perfezionato il piano di riduzione con l'individuazione dei settori strategici ed il coinvolgimento del management responsabile della sua attuazione. A partire dal mese di Marzo ha preso avvio la partecipazione attiva di Geasar al programma ICAO (Action Plans on CO<sub>2</sub> Emissions Reduction Activities) attraverso il gruppo istituito da ENAC per la sostenibilità ambientale dell'intero comparto aereo.

Sul fronte degli interventi si è operato sulla riqualifica dei sistemi di illuminazione, ed in particolare:

- Sostituzione di 60 proiettori delle torri faro al servizio del Piazzale di sosta aeromobili di Aviazione Generale (Apron 2) con un abbattimento immediato del fabbisogno energetico del 68%, oltre alla predisposizione del sistema di tele gestione.
- Sostituzione corpi illuminanti area commerciale Landside, con un risparmio nominale del 55% ed incremento dei livelli di illuminamento.
- Realizzazione del sistema di gestione/regolazione dei livelli di illuminazione del molo imbarchi e della hall centrale (Oltre 400 punti luce esistenti con tecnologia LED), con una riduzione stimata del 25%

Tutti gli interventi sono stati realizzati con esclusivo apporto di competenze e manodopera interne al settore manutenzione dell'Area Infrastrutture.

Tale attività è stata coadiuvata da una revisione puntuale dell'attività di gestione degli impianti, calata sul particolare contesto operativo dello scalo durante le limitazioni imposta dalla pandemia. Ogni azione è stata concepita per determinare e calibrare le risorse essenziali per garantire un elevato livello di servizio al passeggero, 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 così riassunte:

- Energia Elettrica -25,8% (MWh)
- Gasolio riscaldamento - 62,3% (lt)

## Risorse Umane

La pandemia provocata dal SARS-CoV-2 ha avuto impatti significativi sull'organico del Gruppo. Per la prima volta nella storia aziendale infatti nelle tre società sono stati adottati tutti gli strumenti normativi disponibili (ammortizzatori sociali – CIGS, FIS, CIGD) per fronteggiare la drammatica riduzione del traffico passeggeri sullo scalo.

La risposta del Gruppo a questa inaspettata e fortissima situazione di crisi è stata immediata e si è incentrata principalmente sulla adozione delle seguenti misure:

- -CIGS (Cassa integrazione guadagni straordinaria) per 12 mesi per le società deputate alle attività Aviation (Geasar ed Eccelsa) dal 20 marzo 2020 al 19 marzo 2021;
- -CIGD (Cassa integrazione guadagni in deroga), in misura residuale, per i dipendenti non rientranti nella Cigs, dal 14 marzo 2020 e sino al 31 dicembre 2020;
- FIS ( Fondo di integrazione salariale) per la società Cortesa a far data dal 14 marzo 2020 e sino al 25 marzo 2021;

Per effetto dell'utilizzo dei suddetti ammortizzatori e del minore impiego di lavoratori stagionali, l'organico di Gruppo del 2020 è stato il seguente:

Organico medio annuo Gruppo FTE (con somministrazione)

Categorie	al 31/12/2020	al 31/12/2019
<b>CTI</b>	<b>214,9</b>	<b>265,8</b>
Dirigenti	4,00	4,0
Quadri	12,04	11,9
Impiegati	109,90	134,4
Operai	88,96	115,5
<b>CTD</b>	<b>49,7</b>	<b>137,7</b>
Impiegati	21,93	49,9
Operai	27,73	87,8
<b>TOTALE</b>	<b>264,6</b>	<b>403,5</b>

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 31/12/2020	al 31/12/2019	Categorie	al 31/12/2020	al 31/12/2019	Categorie	al 31/12/2020	al 31/12/2019
<b>CTI</b>	<b>153,27</b>	<b>196,73</b>	<b>CTI</b>	<b>49,86</b>	<b>53,65</b>	<b>CTI</b>	<b>11,77</b>	<b>15,39</b>
Dirigenti	4,00	4,00	Dirigenti			Dirigenti	0,00	
Quadri	11,04	10,90	Quadri	1,00	1,00	Quadri	0,00	
Impiegati	87,61	107,99	Impiegati	15,40	17,42	Impiegati	6,89	8,99
Operai	50,62	73,84	Operai	33,46	35,23	Operai	4,88	6,40
<b>CTD</b>	<b>33,06</b>	<b>78,31</b>	<b>CTD</b>	<b>13,17</b>	<b>53,86</b>	<b>CTD</b>	<b>3,43</b>	<b>5,56</b>
Impiegati	18,36	39,60	Impiegati	2,36	8,11	Impiegati	1,21	2,21
Operai	14,70	38,70	Operai	10,81	45,75	Operai	2,22	3,35
<b>TOTALE</b>	<b>186,3</b>	<b>275,0</b>	<b>TOTALE</b>	<b>63,02</b>	<b>107,5</b>	<b>TOTALE</b>	<b>15,20</b>	<b>20,95</b>

### ➤ **Relazioni industriali**

A partire dai primi giorni di marzo, a valle dei primi provvedimenti del Governo in tema di restrizioni alla circolazione, sono state avviate le consultazioni sindacali per la chiusura degli accordi preliminari alle istanze di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ex art. 21, comma 1, lett. b), del D.lgs. n. 148/2015 per le società Geasar ed Eccelsa e per il ricorso all'Assegno Ordinario, ai sensi dell'Articolo 19, del DECRETO LEGGE "CURA ITALIA" N. 18 DEL 17 MARZO 2020, per la Società Cortesa.

Nel medesimo periodo Geasar e le organizzazioni sindacali hanno siglato un accordo per l'accesso alla Cassa integrazione guadagni in deroga per SARS-CoV-2, ai fini del collocamento in CIGD del personale non avente i requisiti per la CIGS (anzianità aziendale inferiore ai 90 giorni al momento della presentazione dell'istanza).

Con la ripresa del traffico passeggeri nei mesi di luglio ed agosto, Geasar ed Eccelsa hanno riconfermato, con accordo aziendale, così come previsto dalla delega assegnata dal DL 81/2015 alla contrattazione collettiva anche aziendale, la stagionalità secondo le esigenze specifiche della realtà locale sino al 31/12/2020, al fine di consentire il superamento dei limiti percentuali definiti dal CCNL per l'intensificazione stagionale delle attività.

Parallelamente anche 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 nel corso del 2019 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.

### ➤ **Organizzazione aziendale e Pandemia**

In termini di organizzazione aziendale, a far data dal 1 gennaio 2020, Geasar ha proceduto alla internalizzazione del Servizio Infopoint, in precedenza affidato a terzi, e ritenuto strategico per la "Customer Experience" che rappresenta uno dei capisaldi della strategia del Gruppo. A seguito dell'accordo sindacale sopra menzionato, le risorse del servizio Info Point, assunte ex novo, a causa della pandemia e dalla conseguente chiusura dello scalo, hanno potuto accedere alla Cassa integrazione guadagni in deroga sin dal 14 marzo 2020.

Sempre dal 1° gennaio 2020 Geasar ha interrotto il contratto di servizi con Airitaly per la fornitura del servizio Payroll, internalizzando l'attività ed acquisendo una nuova professionalità, dal 1 marzo 2020, per il supporto alla struttura già esistente in ambito HR.

Nei mesi di marzo, aprile e maggio, a causa del regime di lockdown totale imposto dal governo italiano, le risposte del Gruppo, da punto di vista organizzativo, si sono incentrate principalmente sulla adozione di tutte le misure di sicurezza sanitaria indicate dalle autorità competenti per garantire adeguata protezione ai lavoratori aeroportuali ed ai passeggeri.

Oltre al già citato utilizzo degli ammortizzatori sociali sono stati pertanto adottati gli opportuni protocolli sanitari per i dipendenti, attivata una copertura sanitaria da rischio SARS-CoV-2 per i dipendenti del Gruppo, avviato, su tutti gli staff, lo smart working (SW), con comunicazione semplificata, ai sensi del DPCM 1 marzo 2020, alla Direzione Territoriale del Lavoro e la consegna a ciascun dipendente in SW di PC

portatili aziendali; attivata la formazione in remoto e in e-learning laddove non ancora prevista a seguito del blocco di tutta l'attività formativa in aula.

➤ **Attività di formazione e addestramento**

Nel corso dell'esercizio 2020, nonostante le diverse restrizioni imposte a causa della pandemia, è stato erogato, per i dipendenti del Gruppo, un monte ore complessivo di 3.371 di addestramento per il mantenimento delle competenze professionali e tecniche, per un totale di 101 corsi così suddivisi:

- 1.322 ore di aula, in presenza sino alla data del divieto stabilita dal governo a causa della pandemia e successivamente in remoto;
- 1.107 ore in e-learning attraverso la piattaforma interna E-front ed esterna di Security;
- 942 ore on the job.

Attraverso l'impiego delle risorse dei fondi interprofessionali di Fondimpresa è stata inoltre erogata la formazione che ha interessato gli staff ed il personale di Front line per il potenziamento delle competenze linguistiche, l'attenzione alla Customer Satisfaction, Leadership e gestione delle risorse oltre al lavoro in Team.

I fondi interprofessionali sono stati inoltre utilizzati per lo sviluppo di competenze specifiche per risorse chiave delle aree di Staff attraverso il ricorso ai Voucher.

**Progetti speciali**

Nei primi mesi del 2020, sino ai primi giorni di marzo, durante la chiusura dell'Aeroporto per la riqualificazione ed prolungamento della pista di volo, l'Aeroporto ha dato vita al Flight Club, una imponente organizzazione di eventi, mostre temporanee e permanenti, durante la quale i dipendenti hanno rivestito l'insolita veste di accompagnatori/organizzatori/guide per gli ospiti delle innumerevoli manifestazioni.

Oltre al coinvolgimento dei dipendenti inoltre, il Flight Club ha consentito di inserire nei vari eventi un importante numero di studenti in alternanza scuola-lavoro, offrendo loro l'opportunità di inserirsi nel contesto lavorativo dell'accoglienza e del F&B.

## **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.

Con nota del 31 luglio 2009, ENAC ha comunicato alle società di gestione la ripartizione definitiva del contributo dovuto. La contribuzione annua a tale fondo è pari per la società Geasar a circa 450 mila Euro. 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. Si ritiene, infatti, che l'eventuale obbligo di contribuzione allo stesso da parte dei gestori aeroportuali si sostanzierebbe in una prestazione patrimoniale imposta in violazione del principio di capacità contributiva sancito dall'articolo 53 della Costituzione, oltre che in palese violazione dei principi di eguaglianza e ragionevolezza sanciti dall'articolo 3 della stessa.

Da circa 10 anni (dal 2009) sono in essere numerosi contenziosi sulla tematica, che si è venuta a caratterizzare come una tra le più complesse fattispecie giuridiche del settore del trasporto aereo, raggiungendo ad oggi un valore complessivo di oltre 255 milioni di Euro.

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), continuando a mantenere

accantonate a fondo rischi tutte le ulteriori somme per le annualità 2010, 2011, 2012, 2013 e 2015 per un totale di 1.664.388 Euro.

In forza delle sentenze positive ottenute nel corso del 2019, su parere del Legale, la società ha liberato nel 2019 le somme accantonate per le annualità 2010 (356.546 Euro), e 2012 (325.386 Euro), continuando a:

- mantenere cautelativamente vincolate a fondo rischi le annualità 2011, 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, oggetto di copertura tariffaria.

Nel corso del 2020 non si segnalano aggiornamenti sulla tematica, tali da determinare un effetto economico patrimoniale sull'esercizio.

#### ➤ **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.

E' 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 rinviata d'ufficio dal Tribunale di Cagliari, causa emergenza sanitaria, al giorno 8 agosto 2022.

➤ **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.

Nonostante sia stato eccepita in giudizio l'inammissibilità del ricorso per carenza di interesse (ad oggi, risulta essere venuta meno la condicio sine qua non per la liberalizzazione del mercato dell'handling, posto che, secondo i dati pubblicati da Assaeroporti, lo scalo di Olbia, nell'anno 2020, ha registrato un numero di passeggeri pari a 1.023.964, ben inferiore alla soglia minima di due milioni di passeggeri prevista dall'art. 4 del d.lgs. n. 18/1999 e dagli artt. 1 e 6 della Direttiva 96/67/CE. Con la conseguenza che Argos, anche in assenza del provvedimento di limitazione non potrebbe operare liberamente), 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.

#### ➤ **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 interessano il settore aeroportuale e del trasporto aereo:

- Decreto Liquidità (D.L. 8 aprile 2020 n.23) che disciplina l'accesso ai finanziamenti garantiti dallo Stato;
- Decreto Rilancio (D.L.19 maggio 2020 n.34): stralcio del saldo Irap 2019 e del primo acconto 2020 per le imprese con ricavi non superiori ai 250 milioni di Euro nel 2019;
- 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'esonerazione contributiva 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 Rilancio - articolo 125. Credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro e l'acquisto di DPI;
- Art.102, comma 1-bis del decreto legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77 proroga di due anni delle concessioni aeroportuali in essere;
- Legge di bilancio 2021 (comma 715) ha previsto l'istituzione di un Fondo di 500 milioni di euro destinato a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali (cui sono destinati 450 dei 500 milioni previsti) e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra (cui sono destinati i restanti 50 milioni di euro). 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.
- Con circolare del 23 aprile 2020 poi chiarita da successiva nota del 22 giugno, l'ENAC in accordo con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha differito il versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio al 31 gennaio 2021 commisurandone il pagamento al traffico effettivo 2020 ed evitando quindi i versamenti in acconto sulla base del traffico 2019. La condizione agevolativa è subordinata alla concessione della parallela dilazione di pagamento dei canoni di subconcessione aviation al medesimo termine del 31 gennaio 2021 in ottica di trasferimento del beneficio all'intera filiera del settore aeroportuale. Con Note ENAC del 25 gennaio e 5 febbraio 2021 il termine del 31 gennaio 2021 previsto per il versamento delle due rate del canone 2020 e del conguaglio del canone di concessione relativo all'anno 2019 è stato ulteriormente prorogato al 30 aprile 2021 con analogo meccanismo di ribaltamento della dilazione ai canoni dei subconcessionari aviation.

➤ **La normativa di emergenza sanitaria che ha avuto un impatto economico per Geasar e le società controllate**

Nel corso del 2020 i disposti normativi di cui sopra hanno, in alcuni casi, prodotto un risparmio di costi se si sono concretizzate ad esempio come un ammortizzatore sociale per i propri dipendenti (es. CIGS, CIGD e FIS) ovvero come un credito di imposta o un contributo di cui la società ha beneficiato, il quale è stato pertanto computato nei numeri 2020. Nel dettaglio, si evidenziano le partite che hanno avuto una contabilizzazione :

	Geasar SpA	Cortesa Srl	Eccelsa Aviation Srl
Credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro e l'acquisto di DPI	28.297	19.787	1.554
DSAL - Destinazione Sardegna Lavoro 2020. Avviso pubblico a sportello per la concessione di aiuti finalizzati al sostegno urgente dell'occupazione nella filiera turistica	142.904	65.316	29.818
Decreto Rilancio (D.L.19 maggio 2020 n.34): stralcio del saldo Irap 2019	91.773	668	
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.	165.556	42.916	10.835
<b>IMPATTO ECONOMICO</b>	<b>428.530</b>	<b>128.687</b>	<b>42.207</b>

## Evoluzione prevedibile della gestione

Il prolungarsi della pandemia da SARS-COV-2 e gli impatti derivanti dalle misure di contenimento sulla mobilità e sulla attitudine a viaggiare non aiutano a prevedere con certezza i tempi di ripristino dei volumi di traffico pre-pandemia. Tuttavia pur, assumendo un graduale allentamento delle misure restrittive alle possibilità di spostamento fra Regioni e Stati, a partire dai mesi estivi, anche in concomitanza con l'avanzamento delle campagne di vaccinazione, si stima che l'esercizio 2021 possa avere ancora una performance migliore rispetto a quella dell'esercizio che si è appena concluso.

In tal senso è da segnalare una massiccia programmazione dei vettori già operativi sullo scalo dal 2019 e di nuovi vettori per la stagione *summer* 2021. I principali vettori hanno già comunicato che intendono replicare l'operativo 2019, almeno nel picco estivo, in cui dovrebbe essere consentita una sostanziale libertà di movimento.

I vettori easyJet e WizzAir hanno inaugurato rispettivamente 5 e 4 nuove rotte nazionali e il vettore Volotea programma una crescita rispetto al 2019, in ragione della base operativa, vettore che anche nel 2020 era cresciuto rispetto al 2019.

La società sta attentamente monitorando l'evolversi della situazione, operando nel rispetto delle ordinanze emesse dagli organismi preposti, sia a livello nazionale che locale e interloquendo in maniera continua con le compagnie aeree e gli operatori turistici del territorio per valutare ogni e qualsiasi azione congiunta che possa favorire una ripresa dei flussi. In tale ottica, nel mese di Marzo, è stato inaugurato un centro diagnostico per la somministrazione di test per la ricerca del virus SARS-COV-2 aperto ai passeggeri in partenza e arrivo, oltreché aziende e cittadini.

La società mantiene comunque 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 mese di gennaio 2020, a partire dalla Cina, una malattia respiratoria causata da coronavirus SARS-COV-2 si è diffusa in diversi Paesi. La situazione sanitaria è stata definita come pandemica a marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Tale criticità ha generato un impatto drammatico sull'intero settore del trasporto aereo dovuto in primis alle misure messe in atto per il contenimento del contagio. Le restrizioni imposte ai viaggi e la progressiva chiusura dei confini dei singoli Paesi hanno praticamente azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali.

Nelle ultime settimane si è registrata una lieve e progressiva ripresa del traffico passeggeri a seguito del progressivo allentamento delle misure, tuttavia, in attesa di una massiccia vaccinazione, il contesto rimane ancora incerto e complesso e la completa uscita dalla crisi è di durata incerta. Gli effetti negativi subiti dalla intera domanda di trasporto aereo, non permettono al momento di valutare con esattezza quando si riuscirà a tornare ai livelli di traffico precedenti la crisi o comunque di prevedere al momento la necessità di un periodo più lungo rispetto alle iniziali previsioni.

Nel corso del 2020 la società ha costantemente e scrupolosamente valutato e mitigato gli impatti della crisi in termini di performance aziendali. 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 la attività aziendale.

Tuttavia, anche nel periodo futuro la situazione patrimoniale ed economico-finanziaria potrebbe essere influenzata da una serie di fattori di rischio. 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 dell'emergenza sanitaria in corso 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.

Inoltre la Società continua a monitorare la situazione con attenzione e a prendere precauzioni in linea con le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e delle autorità locali. Si ritiene, comunque, che seppur in presenza di un quadro negativo senza precedenti, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, considerata la programmazione confermata dai vettori per la imminente stagione estiva e tenuto conto degli accordi di sviluppo sottoscritte per il triennio futuro con primarie compagnie aeree, tale situazione di emergenza sia da ritenersi comunque non strutturale, almeno per lo scalo di Olbia. Il traffico dello scalo è oggi principalmente rappresentato (circa 85%) da traffico *leisure* che non rischia di essere impattato da una differente gestione degli spostamenti per *business*, che risulteranno invece probabilmente condizionati da nuove modalità di meeting, esplorate di recente, a causa della impossibilità di spostamento determinate dalla Pandemia.

Pertanto, superata definitivamente la crisi sanitaria, la flessione economica registrata nei risultati del 2020 e prevista per il 2021, sarà progressivamente recuperata in un orizzonte temporale di medio termine.

➤ **Rischio connesso alla esposizione creditizia nei confronti di Air Italy**

Come noto, la Compagnia Air Italy in data 11 febbraio 2020 ha comunicato che Alisarda e Qatar Airways, azionisti di Air Italy S.p.A. attraverso AQA Holding S.p.A., hanno congiuntamente deciso di avviare una procedura di liquidazione in bonis della società con la previsione di rimborso di tutti i creditori.

Inoltre, nel corso del 2021, si è definita la operazione di passaggio delle quote della società Geasar SpA dalla società Alisarda SpA alla società F2i Smeralda SpA, sotto il controllo del fondo infrastrutturale F2i, conclusasi con il passaggio delle quote in data 26 febbraio 2021. Preliminarmente alla chiusura, nel mese di novembre 2020, nel contesto di un più ampio progetto di semplificazione dei rapporti di debito e credito infra-gruppo, la società Alisarda SpA ha concentrato su di sé la titolarità di ogni rapporto di credito o debito con le società del gruppo, attraverso una serie di operazioni di cessione di crediti o accollo di debiti. Tale

operazione ha consentito il sostanziale azzeramento delle partite a credito da parte della società Geasar vs le società facenti capo al gruppo Alisarda SpA, sia di carattere commerciale, che fiscale.

Alla data del 31.12.2020 la società non vanta nei confronti della società Air Italy alcun credito, al meno di 207 Euro, poiché, come anticipato, tutte le posizioni sono state compensate o ricondotte sulla capogruppo Alisarda SpA. Verso quest'ultima risultano in essere le seguenti posizioni:

- Crediti per 131 mila Euro per istanza di rimborso IRES, che la società ha presentato nel mese di marzo 2013, per usufruire della deduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive relative alle quote non dedotte sui costi del personale dipendente e assimilato al netto delle deduzioni spettanti. L'istanza è stata accolta nei primi mesi del 2021 e pertanto il credito è stato compensato con i debiti per consolidato fiscale verso la controllante e risulta pari a zero alla data di pubblicazione del presente Bilancio;
- Debito per 327 mila Euro di cui 295 mila Euro per debiti di natura fiscale e per 32 mila Euro per una posizione commerciale sorta verso Airtaly, ma accollata nel contesto della operazione di chiusura delle partite già citate. Tale debito alla data di chiusura del presente documento, considerata la compensazione del credito di 131 mila di cui sopra, è pari a 164 mila Euro.

➤ **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 2020 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 derivanti dal piano operativo avviato dalla Società per far fronte all'emergenza SARS-COV-2, all'attività di investimento programmata e 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 Fondi di Sviluppo e Coesione, assimilabili a finanziamenti a fondo perduto, pertanto non soggetti a restituzione;

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.

In data 21 dicembre 2015, stante il consolidamento del dato di traffico per il secondo anno consecutivo oltre la soglia di 2 milioni di passeggeri, la Società ha presentato ad ENAC la analisi funzionale operativa per la istanza di limitazione degli operatori di assistenza a terra, limitatamente ad alcune categorie di servizi, ai

sensi degli artt. 4 e 5 del d. lgs 18/99. A supporto di tale richiesta, la complessità delle operazioni in airside durante il picco stagionale e la correlata possibilità che un ingresso indiscriminato di operatori possa condurre ad una eccessiva rischiosità delle operazioni a causa della congestione degli spazi attualmente disponibili.

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.

La gara sarà suddivisa in due distinti lotti, con esclusione di partecipazione dello stesso concorrente ad entrambi e imporrà quale requisito di partecipazione l'impegno per i partecipanti a svolgere servizi oggetto di limitazione nell'arco di tutti i 12 mesi. L'ENAC ha, infatti, tenuto conto delle peculiarità dello scalo, fortemente stagionale e che rappresenta un unicum sul panorama nazionale, e ha definito la necessità di una apertura del mercato con modalità atte a garantire la economicità delle operazioni per entrambi i concorrenti. La partecipazione alla gara imporrà, pertanto, al futuro operatore una presenza sull'arco di tutti i 12 mesi per evitare che la apertura del mercato possa nella sostanza concretizzarsi in un vantaggio economico per operazioni limitate alla sola stagione summer IATA, senza invece garantire il servizio durante il periodo invernale in cui i costi superano i proventi in un aeroporto così fortemente stagionale.

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 interamente realizzato nel corso del 2020.

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

➤ **Rischi relativi al regime concessorio**

La Società ha in concessione la gestione dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda e provvede alla fornitura dei vari servizi aeroportuali alle compagnie aeree e ad altri soggetti privati, nonché degli altri servizi non aviation (es. food & beverage) all'interno della struttura, tramite Società controllate. Alla stessa è demandata la gestione e manutenzione delle infrastrutture in concessione per 40 anni a partire dal 2004, inclusi i progetti di investimento relativi all'ampliamento aeroportuale. Il rapporto concessorio è stato istituito disciplinato dalla 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 ad ogni chiusura di esercizio l'adeguatezza dello stato di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti dell'aeroporto, confermando con tale valutazione l'assenza di passività in merito a possibili obbligazioni circa il ripristino di condizioni idonee alla restituzione dei beni in concessione.

Inoltre, la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali è subordinata a complessi iter amministrativi ed autorizzativi. La mancata autorizzazione da parte delle autorità competenti 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 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 nuovi attacchi terroristici. 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., alla direzione e coordinamento della Holding Ligantia S.p.A. che ne detiene il 100% delle quote.

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

Geasar aveva in essere, nel corso del 2020, i seguenti contratti con la Società assoggettata a comune controllo Air Italy S.p.A. :

- ✓ handling ai voli della stessa compagnia;
- ✓ servizio di parcheggio a pagamento per i suoi dipendenti;
- ✓ sub-concessione di spazi operativi;
- ✓ la fornitura a Geasar dei servizi di elaborazione buste paga;
- ✓ pubblicità.

Tutti i contratti stipulati con Società appartenenti al Gruppo Alisarda S.p.A. sono regolati da condizioni di mercato.

A seguito della liquidazione in bonis della società Air Itali S.p.A. il contratto di handling è cessato causa la chiusura delle operazioni, mentre il servizio di elaborazione buste paga è stato internalizzato.

L'attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del C.C. sulla Geasar è stata esercitata dalla controllante Alisarda S.p.A. per tutto l'anno 2020. In data 26 febbraio 2021, si è concluso l'iter per il cambio

di controllo della Geasar e delle controllate. Il 79,8% delle azioni della società Geasar sono passate da Alisarda SpA alla società F2i Smeralda S.p.A. , interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.A.

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

### **Approvazione del Bilancio**

Signori Azionisti,

Vi invito ad approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 con un utile pari a 644.702, deliberandone il riporto a nuovo..

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 2020 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Geasar SpA  
Il Presidente

Roberto Barbieri  
*Roberto Barbieri*

# Geasar SpA

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

## Bilancio al 31 Dicembre 2020

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31-dic-20	31-dic-19
<b>A) CREDITI V/ SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI:</b>			
<b>Totale crediti v/ soci per versamenti ancora dovuti</b>			
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI:</b>			
<b>I Immobilizzazioni Immateriali:</b>			
2) costi di sviluppo			13.842
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	927.917		114.185
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	700		875
6) immobilizzazioni in corso e acconti			1.033.466
7) altre	24.676		8.002
<b>Totale Immobilizzazioni Immateriali</b>	<b>953.293</b>		<b>1.170.370</b>
<b>II Immobilizzazioni Materiali:</b>			
1) terreni e fabbricati	4.633.316		4.683.039
2) impianti e macchinario	120.091		22.893
3) attrezzature industriali e commerciali	2.319.458		2.350.357
4) altri beni	779.656		693.080
5) immobilizzazioni in corso e acconti			
<b>Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione</b>	<b>7.852.521</b>		<b>7.749.369</b>
6) piazzali e strade	10.888.796		5.301.468
7) fabbricati	12.035.216		11.952.007
8) impianti	1.692.169		2.036.584
9) immobilizzazioni in corso e acconti	6.894.146		2.691.497
<b>Totale beni gratuitamente devolvibili</b>	<b>31.510.327</b>		<b>21.981.557</b>
<b>Totale Immobilizzazioni Materiali</b>	<b>39.362.848</b>		<b>29.730.926</b>
<b>III Immobilizzazioni Finanziarie:</b>			
	<i>Esigibili entro l'esercizio successivo</i>		
	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	
1) partecipazioni in:			
a) imprese controllate			15.911.337
d - bis) altre imprese			13.150
2) crediti:			
d - bis) verso altri	3.835.981	3.946.084	5.594.145
<b>Totale Immobilizzazioni Finanziarie</b>			<b>21.518.633</b>
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>61.834.774</b>		<b>53.530.032</b>

## segue Stato Patrimoniale Attivo

<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>					
<i>I Rimanenze:</i>					
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo			58.726	60.422
2)	prodotti in corso di lavoraz. e semilavorati				
3)	lavori in corso su ordinazione				
4)	prodotti finiti e merci				
5)	acconti				
Totale				58.726	60.422
<i>II Crediti:</i>					
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>		
1)	verso clienti			6.717.652	5.944.847
2)	verso impresa controllate			5.585.240	1.046.837
4)	verso controllanti			130.816	708.745
5)	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			3.975	4.621.867
5 bis)	verso erario per crediti tributari		6.255	326.416	226.298
5 ter)	verso erario per imposte anticipate	697.705	748.945	1.558.822	1.112.457
5 quater)	verso altri			387.577	499.416
Totale				14.710.499	14.160.468
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>					
1)	depositi bancari e postali			15.905.055	40.399.962
2)	assegni				
3)	danaro e valori in cassa			32.038	23.694
Totale				15.937.093	40.423.657
<b>Totale attivo circolante</b>				<b>30.706.317</b>	<b>54.644.547</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI:</b>					
	ratei e risconti attivi			61.040	60.677
	disaggio sui prestiti				
<b>Totale ratei e risconti</b>				<b>61.040</b>	<b>60.677</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>				<b>92.602.131</b>	<b>108.235.256</b>

## STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

<b>A) PATRIMONIO NETTO:</b>					
I	Capitale sociale			12.912.000	12.912.000
II	Riserva soprapprezzo azioni				
III	Riserva di rivalutazione L. 342/2000			1.031.374	1.031.374
IV	Riserva legale			2.582.400	2.582.400
V	Riserve statutarie				
VI	Riserve per azioni proprie				
VII	Altre riserve:				
-	Riserva straordinaria			44.188.321	37.905.927
-	Riserva amm.ti anticipati			1.864.023	1.864.023
-	Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le				
-	Riserva per ammortamenti anticipati				
-	Riserva per contributi in conto capitale			687.233	687.233
-	Riserva da differenza di traduzione bilanci in valuta				
-	Altre riserve				
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo			644.702	16.282.394
IX	Utile (perdita) dell'esercizio				
<b>Totale patrimonio netto</b>				<b>63.910.054</b>	<b>73.265.352</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI:</b>					
1)	per trattamento quiescenza e obblighi simili			5.771	45.347
2)	fondo per imposte differite				
4)	Altri			1.514.412	1.320.736
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>				<b>1.520.183</b>	<b>1.366.083</b>

---

*segue Stato Patrimoniale Passivo*


---

<b>C)</b>	<b>TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>			935.979	965.446
<b>D)</b>	<b>DEBITI:</b>	<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>		
	1) obbligazioni				
	2) obbligazioni convertibili				
	3) debiti verso Soci per finanziamenti				
	4) debiti verso banche				78.391
	5) debiti verso altri finanziatori			812.425	3.961.993
	6) acconti				
	7) debiti verso fornitori			9.272.245	5.613.633
	8) debiti rappres.ti da titoli di credito				
	9) debiti verso imprese controllate			1.383.274	190.359
	10) debiti verso imprese consociate				
	11) debiti verso controllanti			327.215	4.870.464
	11 - bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			19.751	375.030
	12) debiti tributari			97.615	957.487
	13) debiti v/ istituti previd. e secur.sociale			236.080	458.169
	14) altri debiti	4.779.629	5.022.728	13.655.651	15.741.369
	<b>Totale debiti</b>	4.779.629	5.022.728	25.804.258	32.246.896
<b>E)</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>				
	ratei e risconti passivi			431.657	391.479
	aggio sui prestiti				
	<b>Totale ratei e risconti</b>			431.657	391.479
	<b>TOTALE PASSIVO</b>			<b>92.602.131</b>	<b>108.235.256</b>

**CONTO ECONOMICO**

31-dic-20

31-dic-19

<b>A)</b>	<b>(+) VALORE DELLA PRODUZIONE:</b>		
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	18.352.641	39.186.262
c)	da controllate	3.086.715	5.528.153
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	752.427	8.016.563
5)	altri ricavi e proventi:		
a)	altri ricavi e proventi da terzi	196.235	1.422.446
b)	da controllate	859.546	879.296
c)	da controllanti	36.540	
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	27.141	33.266
e)	contributi in conto esercizio	181.614	33.764
	<b>Totale</b>	<b>23.492.858</b>	<b>55.099.748</b>
<b>B)</b>	<b>(-) COSTI DELLA PRODUZIONE:</b>		
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-344.300	-483.789
b)	da controllanti		
	da imprese del gruppo	-407	
7)	per servizi		
a)	da terzi	-9.685.991	-13.167.878
b)	da controllanti	-32.131	-187.756
c)	da controllate	-406.637	-391.636
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-25.996	-445.201
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-872.391	-2.105.586
b)	da imprese controllate	-56.629	-56.505
c)	da società sottoposte al controllo delle controllanti		-30.100
9)	per il personale:		
a)	salari e stipendi	-7.742.242	-10.651.396
b)	oneri sociali	-2.261.927	-3.034.989
c)	trattamento di fine rapporto	-556.927	-614.773
e)	altri costi:		
e.1)	da terzi	-186.151	-252.457
e.3)	da controllate	-1.641	
e.4)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		-80.280
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	ammortamento delle immobilizz. immateriali	-535.563	-174.703
b)	ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-2.558.772	-2.175.459
d)	svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	-109.321	-11.546
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-1.696	2.769
12)	accantonamenti per rischi		
13)	altri accantonamenti	-31.440	-185.991
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-564.843	-735.553
b)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		-10.136
c)	da controllate	-9.485	-31.917
	<b>Totale</b>	<b>-25.984.490</b>	<b>-34.824.883</b>
<b>(A - B)</b>	<b>DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>-2.491.632</b>	<b>20.274.865</b>

<i>segue Conto Economico</i>		<i>31-dic-20</i>	<i>31-dic-19</i>
<b>C)</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI:</b>		
15)	<i>(+) proventi da partecipazioni:</i>		
a)	in imprese controllate	2.586.556	2.622.673
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
	- verso terzi		11.366
	- verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		158.438
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-34.149	-93.253
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Utili su cambi		28
	Perdite su cambi	-3	-181
	<b>Totale</b>	<b>2.552.404</b>	<b>2.699.071</b>
<b>D)</b>	<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
	<b>Totale delle rettifiche</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>60.772</b>	<b>22.973.936</b>
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti		-6.679.697
b)	imposte esercizi precedenti	97.989	-1.000
c)	anticipate	446.365	-123.612
d)	differite	39.576	112.767
	<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>583.930</b>	<b>-6.691.542</b>
<b>23)</b>	<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>644.702</b>	<b>16.282.394</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)

<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>	<b>31-dic-20</b>	<b>31-dic-19</b>
<b>A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>644.702</b>	<b>16.282.394</b>
Imposte sul reddito	(583.930)	6.691.542
Interessi passivi/(interessi attivi)	34.149	(76.551)
(Dividendi)	(2.586.556)	(2.622.673)
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		-
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione -</b>	<b>2.491.635</b>	<b>20.274.712</b>
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	1.043.625	857.981
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.094.335	2.350.162
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	(728.303)
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>1.646.325</b>	<b>22.754.552</b>
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	1.696	(2.769)
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	(115.386)	15.531.066
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	4.446.351	(3.862.557)
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	(362)	4.683
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	40.178	26.150
Altre variazioni del capitale circolante netto	(7.216.554)	1.171.557
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>-</b>	<b>35.622.682</b>
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(34.149)	(85.215)
(Imposte sul reddito pagate)	(295.191)	(5.608.193)
Dividendi incassati	2.586.556	2.622.673
(Utilizzo dei fondi)	(918.992)	(841.732)
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>140.472</b>	<b>31.710.215</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(12.190.694)	(6.382.261)
<i>Disinvestimenti</i>		
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(318.485)	(894.495)
<i>Disinvestimenti</i>		
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti	1.110.103	
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		(2.390.732)
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>	<b>(11.399.076)</b>	<b>(9.667.488)</b>

<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	(3.149.568)	-
Accensione finanziamenti		2.406.645
(Rimborso finanziamenti)	(78.391)	(212.628)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi (e acconti su dividendi) pagati)	(10.000.000)	(10.000.000)
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>	<b>(13.227.959)</b>	<b>(7.805.983)</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>(24.486.564)</b>	<b>14.236.744</b>
<b>Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio</b>	<b>40.423.657</b>	<b>26.186.913</b>
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	40.399.962	26.151.625
denaro e valori in cassa	23.694	35.288
<b>Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio</b>	<b>15.937.093</b>	<b>40.423.657</b>
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	15.905.055	40.399.962
denaro e valori in cassa	32.038	23.694

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, risulta in diminuzione netta di 31.569.743 rispetto all'esercizio precedente, per effetto della forte contrazione dei ricavi e della variazione del capitale circolante netto, parzialmente mitigato dalle minori imposte pagate.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 1.731.588, 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 13.227.959, è relativo alla:

- distribuzione dividendi sul risultato 2019 per 10.000.000 Euro;
- restituzione delle quote sui mutui per 78.391 Euro;
- utilizzo di quanto finanziato dalla Regione Sardegna per la realizzazione della riqualifica Strutture di volo e la realizzazione dell'intervento "prolungamento della pista di volo" di cui al Piano Operativo del fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 che genera una variazione tra liquidato e utilizzi pari a 3.149.568 Euro.

A causa dell'effetto combinato delle sopra citate componenti, nel 2020 la società ha assorbito cassa netta prima degli investimenti, rispetto ad una generazione di cassa di 14 milioni dell'esercizio precedente.

La variazione negativa di cassa è pari a -24.486.564.

# Geasar SpA

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

## BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2020

### NOTA INTEGRATIVA

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

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile, interpretata ed integrata dai principi e criteri contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) ed infine, ove mancanti e in quanto non in contrasto con le norme e i principi contabili italiani, da quelli emanati dall'International Accounting Standard Board (I.A.S.B.)

Il bilancio d'esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e Rendiconto Finanziario (preparati in conformità agli schemi rispettivamente di cui agli artt. 2424, 2424 bis c.c., e di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) e dalla presente nota integrativa. La nota integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c., da altre disposizioni del Codice Civile in materia di bilancio e da altre leggi precedenti. Inoltre, in essa sono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione trasparente e completa, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

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

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

Si segnala, che a partire dal 1 gennaio 2020 la società ha sostituito il programma di contabilità, implementando il gestionale SAP. Con il passaggio al nuovo sistema la società ha ritenuto opportuno effettuare alcune riclassifiche che ai fini di una maggiore comparabilità hanno portato anche a delle riclassifiche sull'esercizio precedente.

#### CONTINUITA' AZIENDALE

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuità aziendale, tenuto altresì conto dello stato di crisi legato al diffondersi dell'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 (Coronavirus).

In tale contesto gli Amministratori hanno elaborato periodicamente previsioni infrannuali al fine di valutare costantemente gli impatti derivanti dalla chiusura prolungata dell'aeroporto, unitamente alle misure che si sono rese necessarie per assicurare il flusso dei passeggeri nel rispetto delle norme igienico-sanitarie e di distanziamento sociale da adottarsi.

Il bilancio in chiusura valuta che è preservato, nella redazione dello stesso, il presupposto della continuità aziendale, in quanto l'impresa viene considerata in grado di continuare a svolgere la propria attività in un prevedibile futuro, seppur molto incerto, a causa della situazione pandemica ancora in atto.

Si ritiene pertanto che la società sarà in grado di far fronte alle proprie obbligazioni ed agli impegni nel corso dei successivi 12 mesi, nonostante la crisi pandemica, avendo messo in atto tutte le necessarie operazioni per il preservamento della liquidità necessaria a far fronte alla gestione corrente e agli impegni di investimento assunti se inderogabili.

Durante l'esercizio 2020 la gestione societaria ha evidenziato un risultato positivo pari ad Euro 644.702 (in forte diminuzione rispetto al risultato conseguito nel 2019, pari a Euro 16.282.394).

Dal punto di vista economico, le previsioni per l'esercizio 2020 predisposte dagli Amministratori, ipotizzavano un risultato di maggiore utile rispetto a quanto effettivamente consuntivato. Gli investimenti eccezionali pianificati dalla società (che hanno portato alla chiusura dell'aeroporto per un mese nella prima parte dell'esercizio – dal febbraio al 13 marzo) ed in particolar modo la crisi pandemica sia a livello internazionale e sia nazionale, ha fortemente influenzato il settore in cui opera la società, andando a ridurre fortemente i ricavi. Tuttavia sono stati posti in essere tutte le azioni necessarie da parte della Direzione per contenere i costi. La società nel corso dell'esercizio si è avvalsa dell'utilizzo della Cassa integrazione messo a disposizione da parte delle autorità italiane al fine di contenere i costi.

Dal punto di vista finanziario, la società gode di una buona posizione finanziaria, per un ammontare al 31 dicembre pari ad Euro 15.937 migliaia, forte dell'assenza di un'esposizione finanziaria nei confronti di istituti di credito.

Conseguentemente a quanto sopra, la Società presenta una posizione finanziaria netta positiva per l'ammontare indicato in precedenza che corrisponde alle sue disponibilità liquide.

Sempre dal punto di vista finanziario si segnala infine che il bilancio al 31 dicembre 2020 presenta posizioni creditorie verso clienti pari a Euro 5.849 migliaia contro posizioni debitorie verso fornitori pari a Euro 9.272 migliaia.

Dal punto di vista Patrimoniale, la Società presenta un patrimonio netto Euro pari a 63.910 mila coerente con le disposizioni del Codice Civile, art. 2446 e 2447. Le previsioni per l'esercizio sono la generazione di un utile maggiore rispetto all'esercizio concluso senza necessario ulteriore utilizzo delle riserve.

Con riferimento alla natura dell'attività dell'impresa, alle attività di sviluppo, al numero e valore nominale delle azioni, ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, ai rapporti con imprese controllate, controllanti e sottoposte al controllo di quest'ultima, ai rapporti con entità correlate e ai settori di attività nei quali l'impresa opera, all'evoluzione prevedibile della gestione, agli obiettivi ed alle politiche della società in materia di gestione del rischio finanziario ed all'eventuale utilizzo di strumenti finanziari, si rinvia anche al contenuto della Relazione sulla gestione.

## ALTRE INFORMAZIONI

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

## IMPATTO COVID -19

A partire dai primi mesi del 2020, lo scenario nazionale e internazionale è stato caratterizzato dalla diffusione del virus COVID-19 e dalle conseguenti misure restrittive per il suo contenimento poste in essere da parte delle autorità pubbliche dei Paesi interessati. Tali misure hanno incluso limitazione agli spostamenti delle persone, sia all'interno che oltre i confini nazionali, riducendo al minimo i volumi di traffico dei passeggeri.

Nel corso del 2020 la società ha prontamente reagito al difficile contesto causato dalla pandemia da COVID-19: la priorità è stata tutelare in primo luogo la salute e la sicurezza dei propri dipendenti, dei passeggeri e degli operatori esterni alla società che prestano servizio in aeroporto, preservare la liquidità e applicare iniziative di contenimento dei costi in tutte le aree.

Le iniziative implementate nel corso del 2020, in particolare per quanto riguarda produttività e contenimento dei costi, rappresentano la base su cui il Gruppo svilupperà la strategia per i prossimi anni, sia per quanto riguarda l'esercizio 2021 sia per gli esercizi successivi.

## DEROGHE

Per l'approvazione del presente bilancio si è fatto ricorso al maggior termine di 180 gg previsto dall'articolo 106 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - Edizione Straordinaria n. 70 del 17 marzo 2020), coordinato con la legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27 denominata «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi.

## CRITERI DI VALUTAZIONE

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

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

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

Si informa che in data 26 febbraio 2021, il socio Alisarda Spa ha trasferito le proprie azioni alla società F2i Smeralda S.p.A., la quale ha pertanto acquisito il 79,79% del capitale sociale. La F2i Smeralda Spa, è interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.a., la quale esercita pertanto la direzione e coordinamento sulla società Geasar SpA.

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

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

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

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

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

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

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

### IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

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

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

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

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

## IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

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

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

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

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

Nella tabella che segue vengono riepilogate le vite utili applicate:

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

(\*) La vita utile utilizzata al fine del calcolo degli ammortamenti è la minore tra quella riportata in tabella che è la vita utile residua effettiva in base alla natura del bene, e la durata residua della concessione che al 31/12/2020 risulta essere di 26 anni.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

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

## RIMANENZE

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

## BENI IN LEASING

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

## CREDITI

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

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

## DISPONIBILITA' LIQUIDE

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

## RATEI E RISCONTI

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

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

## FONDI PER RISCHI E ONERI

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

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

## TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

## DEBITI

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

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

## IMPOSTE

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

Ai fini dell'IRES la Società ha aderito sino al 31 dicembre 2020 al regime del consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del T.U.I.R. che consente di determinare in capo alla società consolidante Alisarda S.p.A. una base imponibile corrispondente alla somma algebrica degli imponibili positivi e negativi delle società partecipanti al consolidato fiscale.

Ciascuna società aderente al consolidato fiscale trasferisce alla società consolidante l'utile (o la perdita) realizzata; la società consolidante rileva un credito o un debito nei confronti delle consociate pari all'IRES dovuta sul reddito trasferito. La società consolidata rileva un debito o un credito di pari importo verso la società consolidante.

Nel caso in cui la società consolidata trasferisca una perdita, la società consolidante rileva un debito pari all'IRES calcolato sulla parte di perdita effettivamente compensata nell'ambito del consolidato fiscale, mentre la società consolidata rileva un credito di pari importo verso la società consolidante.

I debiti / crediti per l'IRES corrente sono contabilizzati, rispettivamente, alla voci "debiti verso controllante" e "crediti verso controllante".

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

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

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

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

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

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

## CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

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

## RICAVI E COSTI

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

In particolare, la competenza viene garantita dal riconoscimento:

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

## USO DI STIME

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

**Analisi delle voci di bilancio:**
**ATTIVO**
**B) IMMOBILIZZAZIONI**
**I - IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**

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

	31-dic-20			31-dic-19		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di sviluppo	598.249	-598.249		598.249	-584.407	13.842
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3.466.843	-2.538.926	927.917	2.151.892	-2.037.707	114.185
conc., licenze, marchi e diritti simili	29.614	-28.914	700	24.440	-23.565	875
avviamento	567.269	-567.269		567.269	-567.269	
immobilizz.ni in corso e acconti				1.033.466		1.033.466
altre	314.550	-289.874	24.676	277.550	-269.548	8.002
	<b>4.976.525</b>	<b>-4.023.232</b>	<b>953.293</b>	<b>4.652.866</b>	<b>-3.482.496</b>	<b>1.170.370</b>

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

	Saldo					SALDO
	31/12/2019	Incrementi	Riclassifiche	Dismissioni	Ammortamento	31/12/2020
costi di sviluppo	13.842	0			-13.842	
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	114.185	318.485	996.466		-501.220	927.917
conc., licenze, marchi e diritti simili	875				-175	700
immobil.ni in corso e acconti	1.033.466		-1.033.466			
altre	8.002	-0	37.000		-20.325	24.676
	<b>1.170.370</b>	<b>318.485</b>			<b>-535.562</b>	<b>953.293</b>

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

- Nuovo sistema AODB per la gestione scalo multihandler per 169.372 euro;
- Nuovo sistema controllo passaporti per 63.320 euro;
- Manutenzioni evolutive sistema ERP per 74.732 euro;
- Attivazione del nuovo sistema ERP SAP (in corso al 31.12.2019) per 1,033 milioni di euro.

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 535 mila euro circa.

## **II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI**

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

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

Gli investimenti dell'esercizio ammontano 30 milioni di euro. Tale somma rappresenta quanto effettivamente eseguito al lordo delle nettizzazioni per l'utilizzo dei fondi pubblici erogati dalla Regione Sardegna e per l'utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri. Al netto di tali poste, pari a 17,892. A seguito delle suddette nettizzazioni, esposte nella tabella di cui sotto (alla colonna Decrementi per dismissioni, finanziamenti e fondo tariffe) gli incrementi di Immobilizzazioni sono pari a circa 12 milioni di euro.

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

- La colonna incrementi di immobilizzazioni in corso 2020 (pari a 6,599 milioni di euro) evidenzia la porzione di lavori ancora in corso alla chiusura dell'esercizio e quali sono state le categorie contabili di iscrizione a libro cespiti. Sono rappresentate, pertanto, con segno negativo le riclassifiche di tali incrementi dalle categorie contabili di iscrizione iniziale a libro cespiti alla categoria immobilizzazioni in corso e acconto (esposte pertanto con il segno positivo). La necessità di tale rappresentazione deriva da una scelta contabile di iscrizione del cespite nella categoria contabile di riferimento, già al momento della contabilizzazione del costo, con la possibilità di avere sempre all'interno del sistema contabile la proiezione di ammortamenti e fondi per gli anni successivi alla data di entrata in esercizio, anche per i cespiti che rimangono in corso alla chiusura dell'esercizio, con il vantaggio di una valorizzazione futura di tutti gli asset realizzati, ancorchè non ancora ammortizzati alla chiusura dell'esercizio.

- La colonna Incrementi da imm.ni in corso al 31.12.2019 da evidenza di come le immobilizzazioni in corso al 31.12.2019 siano state migrate all'interno del libro cespiti nelle categorie di ammortamento definitive.

- La colonna Decrementi per dismissioni/ finanziamenti e fondo tariffe da evidenza delle nettizzazioni su citate.

Gli Incrementi delle immobilizzazioni senza obbligo di gratuita devoluzione ammontano a 856 mila euro, di seguito si riportano i principali incrementi per categoria di cespiti:

**- Impianti:** 115 mila euro

Tornelli E-gates per controllo passaporti  
impianto di trasmissione e distribuzione per colonnine auto elettriche in aviazione generale

**- Attrezzature industriali:** 400 mila euro

Server storage NETAPP FAS 2720 per incremento spazi di archiviazione e potenziamento back up sistemi informativi  
Termocamere per dotazione filtri per emergenza covid.  
Nuovi arredi e computer per dotazioni uffici

Gli Incrementi delle immobilizzazioni gratuitamente devolvibili ammontano a 11 milioni di euro. Il maggiore valore è riferito principalmente alla riqualifica e allungamento della pista di volo i cui dettagli sono esposti in maniera approfondita nella sezione investimenti della Relazione sulla Gestione. Di seguito si riportano i principali lavori per categoria di cespiti:

**-Piazzali e Strade:**

Riqualifica e Prolungamento pista di volo – 2° stralcio  
Riqualifica e Prolungamento pista di volo – 1° stralcio  
Riqualifica dell'ex Terminal T2 Arrivi e realizzazione di un nuovo terminal di Aviazione Generale  
Ampliamento piazzale di sosta AA/MM - Apron 2  
Riqualifica piazzali AA/MM - Apron 1 e Apron 3  
Opere civili e impiantistiche propedeutiche all'adeguamento BHS allo Standard 3 (Nuovo BHS)  
Riqualifica delle recinzioni aeroportuali  
Realizzazione punti H apron 1 e 2

**-Fabbricati:**

Riqualifica degli uffici scalo  
 Rimodulazione e ampliamento MT/BT  
 Manutenzione straordinaria alloggi zona parcheggi P  
 Ampliamento sala amica e nursery area  
 Manutenzione straordinaria coperture Terminal 1  
 Riqualifica degli uffici Lost & Found

**-Impianti:**

Riqualifica dei mezzi di rampa  
 Potenziamento dotazioni varchi security  
 Efficientamento impianto antincendio

Gli incrementi delle immobilizzazioni in corso riguardano sostanzialmente:

Ampliamento Terminal passeggeri e adeguamento viabilità  
 Ampliamento dell'area BHS  
 Nuovo Terminal GAT2 - Realizzazione Edificio  
 Nuovo BHS - Apparatì Radiogeni  
 Apron 1 - Razionalizzazione Layout  
 Apron 2 - Ampliamento  
 Nuovo layout apron 3

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

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

<b>COSTO</b>	SALDO		Rett. da anni prec	Decr.ti per dism.ni/finanz.ti/fon do tariffe	SALDO
	31/12/19	Incrementi			31/12/20
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	987.158	3.366			990.524
	5.314.162	3.366			5.317.528
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.155.265	115.465			2.270.730
	2.155.265	115.465			2.270.730
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	8.559.848	397.164			8.957.012
- altri beni	5.991.108	340.135			6.331.243
	14.550.956	737.299			15.288.255
<i>Immobilizzazioni in corso e acconti</i>					
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	9.914.622	23.701.882		-17.641.092	15.975.412
- fabbricati	26.102.103	999.822		-82.809	27.019.116
- impianti	6.815.702	314.403		-168.379	6.961.725
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	42.832.427	25.016.107		-17.892.280	49.956.254
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	2.691.497	4.203.215		-566	6.894.146
	2.691.497	4.203.215		-566	6.894.146
<b>Totale</b>	<b>67.544.308</b>	<b>30.075.451</b>		<b>-17.892.846</b>	<b>79.726.914</b>

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

<b>AMMORTAMENTI</b>	SALDO	Quota di		Decr.ti e	SALDO
	31/12/19	Ammortamento	Rett. da anni prec	riallineamenti per fondo tariffe	31/12/20
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	631.124	53.089			684.212
	631.124	53.089			684.212
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.132.372	18.267			2.150.639
	2.132.372	18.267			2.150.639
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	6.209.491	428.063			6.637.554
- altri beni	5.298.028	253.559			5.551.587
	11.507.519	681.622			12.189.141
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>					
- piazzali e strade	4.613.154	473.462			5.086.616
- fabbricati	14.150.096	835.695		1.891	14.983.900
- impianti	4.779.118	496.637		6.198	5.269.557
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	23.542.368	1.805.794		8.089	25.340.073
<b>Totale</b>	37.813.383	2.558.772		8.089	40.364.066

Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 2.559 mila euro di cui 1.806 mila euro sono relative ai beni gratuitamente devolvibili.

La colonna Decrementi e riallineamenti per fondo tariffe, da evidenza la nettizzazone intervenuta nel fondo di ammortamento di alcuni cespiti capitalizzati al 31.12.2019, ma successivamente decrementati per il tramite del fondo Debito per investimenti futuri, nel corso del 2020. Si informa che tale tardiva nettizzazone è derivante dai tempi di approvazione delle rendicontazioni da parte di ENAC, dei cespiti rendicontati per l'esercizio 2019, considerato che la stessa può intervenire solo successivamente alla rendicontazione del Bilancio certificato. Nel corso del 2020 il fondo è stato utilizzato per circa 243 mila euro di cui solo 78 mila euro hanno decurtato cespiti del 2020.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/20.

<b>VALORE NETTO</b>	SALDO	Incrementi	variaz. imm		Riclassifiche +	SALDO
	31/12/19		in corso	ammortamenti	Decr.ti e riallineamenti	31/12/20
<b>BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE</b>						
<i>terreni e fabbricati</i>						
- terreni	4.327.004					4.327.004
- costruzioni leggere	356.035	3.366		-53.089		306.312
	4.683.039	3.366		-53.089		4.633.316
<i>impianti e macchinari</i>						
- impianti e macchinari specifici	22.893	115.465		-18.267		120.091
	22.893	115.465		-18.267		120.091
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>						
- attrezzature industriali	2.350.357	397.164		-428.063		2.319.458
- altri beni	693.080	340.135		-253.559		779.656
	3.043.437	737.299		-681.622		3.099.114
<i>Totale beni di proprietà</i>	7.749.369	856.130		-752.978		7.852.521
<i>Immobilizzazioni materiali in corso e acconto</i>						
<b>BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>						
- piazzali e strade	5.301.468	23.701.882		-473.462	-17.641.092	10.888.796
- fabbricati	11.952.007	999.822		-835.695	-80.918	12.035.216
- impianti	2.036.584	314.403		-496.637	-162.181	1.692.169
<i>Totale beni gratuitamente</i>	19.290.059	25.016.107		-1.805.794	-17.884.191	24.616.181
<i>opere in corso e acconti</i>						
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	2.691.497	4.203.215			-566	6.894.146
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	2.691.497	4.203.215			-566	6.894.146
	29.730.926	30.075.451		-2.558.772	-17.884.757	39.362.848

### III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

#### 1) PARTECIPAZIONI

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

#### PARTECIPAZIONI - COMPOSIZIONE SALDO

PARTECIPAZIONI	31/12/20			31/12/19		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337		14.761.337	14.761.337		14.761.337
<b>TOTALE</b>	<b>15.911.337</b>		<b>15.911.337</b>	<b>15.911.337</b>		<b>15.911.337</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150	150		150
Consorzio Polo Universitario	10.000		10.000	10.000		10.000
<b>TOTALE</b>	<b>13.150</b>		<b>13.150</b>	<b>13.150</b>		<b>13.150</b>

#### PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/19	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO 31/12/20
		INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	
<b>IMPRESE CONTROLLATE</b>					
Cortesa S.r.l.	250.000				250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000				900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337				14.761.337
<b>TOTALE</b>	<b>15.911.337</b>				<b>15.911.337</b>
<b>ALTRE IMPRESE</b>					
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000				3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150				150
Consorzio Polo Universitario	10.000				10.000
<b>TOTALE</b>	<b>13.150</b>				<b>13.150</b>

#### DETTAGLIO PARTECIPAZIONI SOCIETA' CONTROLLATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto prima del risultato dell'esercizio	Risultato 2020	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	2.671.401	-933.258	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	1.133.147	441.223	100	900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	Olbia	7.800.000	12.229.475	199.725	100	14.761.337
<b>Totale</b>						<b>15.911.337</b>

**PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE**

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

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

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

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

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

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

In particolare, con riferimento alla controllata Alisarda Real Estate S.r.l., si osserva che gli immobili di proprietà della controllata sono locati alla correlata Air Italy S.p.A. in liquidazione. Come detto, tale procedura è stata avviata nel mese di febbraio 2020 e, seppur tali procedure assicurino, sulla base delle comunicazioni ricevute, la soddisfazione in bonis di tutti i debiti, è ragionevole attendersi nel breve termine la disdetta dei contratti di locazione in essere. Contestualmente, nonostante l'emergenza sanitaria del Covid-19, si è stipulato un accordo con la controllata Eccelsa Aviation s.r.l. per l'attività di sponsorizzazione verso i clienti aviation della stessa, per l'utilizzo delle strutture della Alisarda Real Estate s.r.l.. Nel corso del 2020 è riconducibile a tale accordo un volume di ricavi pari a 260 mila Euro.

## 2) CREDITI

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

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

	31/12/20			31/12/19		
	Importo dei crediti scadente:			Importo dei crediti scadente:		
	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
<i>crediti:</i>						
d - bis) verso altri	3.835.981	6.297	1.751.867		3.952.381	2.751.867
	3.835.981	6.297	1.751.867		3.952.381	2.751.867

La voce "Crediti verso Altri" si decrementa di 1 milione di euro. La voce rappresenta 3 principali fatti aziendali:

- Le erogazioni relative ai 2 finanziamenti previsti dal "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020" deliberati dalla RAS in riferimento ai lavori sulle infrastrutture di volo sulla base delle seguenti Convenzioni:

- Convenzione 440/4 del 26 luglio 2011 - "Disposizioni Urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari ed Olbia Tempio in relazione alla S.S. Sassari - Olbia" per interventi infrastrutturali sulla pista di volo, airside e deviazione della S.S. 125. L'utilizzo di tali fondi nel 2020 ammonta a circa 359 mila euro, con una quota di credito residuo pari a 800 mila euro.

- Convenzione 19 del 14 novembre 2019 - "Regolante il finanziamento statale destinato alla realizzazione degli interventi "Aeroporti Sardegna", riqualificazione strutture di volo. La Convenzione prevede un finanziamento totale di 25.220 mila euro (il quale verrà erogato in più esercizi sulla base del cronoprogramma redatto in fase di delibera), di cui erogati risultano erogati al 31.12.2020 17,5 milioni di euro. Gli stessi sono stati utilizzati per il pagamento dei lavori per circa 15 milioni entro il 31.12.2020. La quota residua per utilizzi futuri è pari a 2,8 milioni di euro.

- Il deposito cauzionale versato al Ministero dei Trasporti, per 2.751.867 €, 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. Nel corso del 2020 la società ha ottenuto la parziale restituzione del deposito cauzionale, per l'importo di 1.000.000 euro, e rimane in attesa di ricevere la quota restante.

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

<i>Valori espressi in Euro</i>	31/12/20	31/12/19
Telecom Italia S.p.A.	465	465
Enel S.p.A.	1.188	1.188
PP.TT (deposito cauzionale casella postale)	20	20
ENAV (servizio gestione piani di volo)	1.549	1.549
CIPNES	3.070	3.070
Altri depositi cauzionali	5	5
<b>Totale</b>	<b>6.297</b>	<b>6.297</b>

## C) ATTIVO CIRCOLANTE

### I - RIMANENZE

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

<i>Materie prime sussidiarie e di consumo</i>	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	5.315	7.011	-1.696	-24%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
Acconti a fornitori				
	58.726	60.422	-1.696	-2,81%

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

Il gasolio per autotrazione giacente alla data di chiusura dell'esercizio è valutato sulla base del prezzo giornaliero alla data di chiusura del bilancio.

### II - CREDITI

#### ANALISI DEI CREDITI IN BASE ALLA SCADENZA

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

	31/12/20			31/12/19		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>						
<i>Crediti:</i>						
verso clienti	6.717.652			5.944.847		
verso impresa controllate	5.585.240			1.046.837		
verso controllanti	130.816			708.745		
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	3.975			4.621.867		
verso erario per crediti tributari	326.416			220.043	6.255	
verso erario per imposte anticipate	861.117	697.705		275.294	837.163	
verso altri	387.577			499.416		
	14.012.794	697.705		13.317.050	843.418	

La composizione e il decremento rispetto al precedente esercizio possono essere sintetizzati come segue:

- Crediti verso clienti pari a circa 6,7 milioni di euro al 31 dicembre 2020, derivanti dalla fatturazione dei rapporti commerciali per i servizi di handling, tasse d'imbarco e diritti aeroportuali, subconcessioni locali e tutti gli altri servizi caratteristici delle attività sociali; subiscono un decremento di circa 96 mila euro rispetto al precedente esercizio per effetto della variazione negativa dei ricavi nell'ultimo periodo, compensati leggermente dalla dilazione degli incassi da parte dei clienti. Inoltre, i crediti verso clienti accolgono gli stanziamenti derivanti dalle fatture da emettere per circa 869 mila euro.

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2020 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2019	Rilascio	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2020
fondo svalutazione crediti	1.860.928		109.321	-318.060	1.652.188
<i>Totale</i>	1.860.928		109.321	-318.060	1.652.188

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 318 mila euro, prevalentemente per la copertura della perdita sul credito vantato verso la società Grip s.r.l per circa 100 mila euro.

L'accantonamento al fondo svalutazione dei crediti per l'anno 2020 è pari a 109 mila euro la cui capienza è congrua rispetto ai crediti totali verso clienti e deriva da un'analisi di dettaglio sull'ageing per singolo creditore.

Nell'analisi del fondo svalutazione crediti la società ha ritenuto opportuno visto il periodo di particolare criticità del settore di mantenere un Fondo svalutazioni idoneo ad intercettare possibili problematiche concernenti i clienti.

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

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

	31/12/20		31/12/19	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti verso controllante</b>				
Alisarda S.p.A.	130.816		708.745	
	130.816		708.745	
<b>crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante</b>				
Air Italy s.p.A.	3.975		4.619.274	
Meridiana Maintenance S.p.A.			526	
Wokita srl			1.291	
Air Italy Fleet Management Company S.p.A			776	
	3.975		4.621.867	
<b>crediti verso controllate</b>				
Cortesa S.r.l.	3.479.219		911.817	
Eccelsa Aviation S.r.l.	2.006.234		57.657	
Alisarda Real Estate	99.787		77.364	
	5.585.240		1.046.838	
	5.720.031		6.377.450	

I crediti maturati verso la consolidante Alisarda Spa, sono rappresentati da 131 mila euro per istanza di rimborso IRES, ai sensi dell'art. 2 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, come modificato dall'art. 4, comma 12, del decreto legge 2 marzo 2012, n. 16 convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 aprile 2012 n. 44, che la società ha presentato nel mese di marzo 2013, per usufruire della deduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive relative alle quote non dedotte sui costi del personale dipendente e assimilato al netto delle deduzioni spettanti. L'istanza è stata accolta nei primi mesi del 2021 è pertanto il credito è stato compensato con i debiti per consolidato fiscale verso la controllante, pertanto, risulta pari a zero alla data di pubblicazione del presente bilancio.

I crediti verso Air Italy, ammontano a circa 3 mila euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di circa 4,6 milioni di euro.

La diminuzione del credito rientra, nel contesto di un più ampio progetto di semplificazione dei rapporti di credito e debito infra-gruppo, per il quale sono state realizzate delle operazioni di cessione di credito ed accollo del debito dalle società controllate Cortesa, Eccelsa Aviation ed Alisarda Real Estate verso le controllanti Alisarda S.p.A. e Gearar S.p.A. maturati sia direttamente e sia a favore delle società del Gruppo Air Italy S.p.A..

I crediti verso le controllate si sono incrementati nel corso del 2020 per circa 4 milioni di euro.

In accordo con la policy aziendale di Gruppo, stabilita a seguito dell'instaurarsi della crisi derivante dalla situazione pandemica, che ha concesso, alle società controllate una temporanea dilazione dei tempi di pagamento, al fine di limitare il ricorso all'indebitamento e garantire l'operatività; ritenendo possibile il ripristino dei normali tempi di incasso nel corso della stagione estiva.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l per 3,4 milioni di euro sono sostanzialmente ascrivibili:

- stanziamenti per fatture da emettere per 228 mila euro;
- conguaglio canone per subconcessione locali e servizi amministrativo per circa 2,8 milioni di euro;
- recupero utenze per circa 426 mila euro;
- corsi di formazione e tesseramento per circa 12 mila euro;
- riaddebiti assicurazioni per 7 mila euro;
- cancelleria e vari addebiti minori per 5 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per circa 1,9 milioni di euro, di cui:

- stanziamenti per fatture da emettere per 27 mila euro;
- canone per subconcessione per 374 mila euro;
- canone per servizi amministrativi per circa 323 mila euro;
- ricavi del gestore per circa 1 milione di euro;
- recupero utenze pari a 226 mila euro.

### **CREDITI TRIBUTARI E CREDITI VERSO ALTRI**

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

	31/12/20		31/12/19	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
<b>crediti tributari</b>				
crediti verso l'erario per ritenute subite			102.763	
crediti per IRES	279.326			
crediti per IRAP				
crediti d'imposta		46.299		6.255
crediti per esercizi precedenti	792			
crediti per IVA			117.280	
<b>crediti per imposte anticipate:</b>				
crediti per IRES anticipata	1.548.669			1.103.167
crediti per IRAP anticipata	10.153			9.290
	<b>1.838.939</b>	<b>46.299</b>	<b>220.043</b>	<b>1.118.712</b>
<b>crediti v/altri</b>				
crediti verso Regione Autonoma Sardegna per contributi				
crediti per lavori prolungamento pista di volo 24, nuova viabilità di			269.451	
crediti verso dipendenti	70.723		2.373	
altri crediti	316.855		227.592	
	<b>387.577</b>		<b>499.416</b>	

I crediti per IRES anticipata ammontano a 1,5 milioni di euro e si incrementano di 682 mila euro per le imposte differite attive maturate a fronte della perdita fiscale dell'esercizio chiuso al 31.12.2020.

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

I crediti verso altri accolgono principalmente:

- i crediti maturati verso la RAS per gli incentivi del progetto Destinazione Sardegna Lavoro, finalizzata a sostenere l'occupazione nella filiera turistica per l'annualità 2020 per 143 mila euro;
- altri crediti per somme relative al recupero iva per circa 49 mila euro;
- crediti maturati verso l'assicurazione per rimborsi danni verso terzi per 42 mila euro;
- formazione del personale, per circa mille euro;
- polizze assicurative, per circa 8 mila euro;
- crediti verso fornitori per circa 30 mila euro;
- altri crediti per somme relative ai dipendenti per circa 65 mila euro.

#### IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 15,9 milioni euro rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Tale voce è dettagliata nella tabella che segue:

<b>DEPOSITI BANCARI</b>	CONSISTENZA FINALE 31/12/20	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/19
Banca di Credito Sardo S.p.A.	4.745.781	16.962.682
Banca nazionale del Lavoro	37.946	51.671
Banco di Sardegna	11.121.327	23.385.609
<b>TOTALE</b>	<b>15.905.054</b>	<b>40.399.962</b>

<b>DENARO E VALORI IN CASSA</b>	CONSISTENZA FINALE 30/12/20	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/19
Cassa	32.038	23.694
<b>TOTALE</b>	<b>32.038</b>	<b>23.694</b>

La variazione negativa per 34 milioni è da attribuire ad un duplice effetto, da un lato l'emergenza sanitaria in atto della pandemia che ha fortemente influenzato il settore dei trasporti, e dall'altro gli investimenti relativi alla pista, parzialmente finanziati dalla regione.

#### D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
Canone fotocopiatore	1.196	1.196		
Canone manutenzioni Impianti	13.331	1.650	11.681	708%
Canone servizi gestione gare telematiche	2.686	2.730	-45	100%
Canone certificato HTTPS	261	2.969	-2.708	100%
Canone dominio e connessione internet	9.598	6.753	2.845	42%
Canone assistenza software	5.332	18.974	-13.642	-72%
Abbonamento guide fiscali e riviste economiche	127	429	-302	-70%
Commissioni su garanzia Confidi		638	-638	-100%
Pubblicità	5.549	11.559	-6.009	-52%
Altre	5.053	2.205	2.848	129%
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	<b>43.134</b>	<b>49.104</b>	<b>-5.971</b>	<b>-14%</b>
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
risconti attivi pluriennali	17.906	11.573	6.333	55%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	<b>17.906</b>	<b>11.573</b>	<b>6.333</b>	<b>55%</b>
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>61.040</b>	<b>60.677</b>	<b>362</b>	<b>1%</b>

## PASSIVO

### A) PATRIMONIO NETTO

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

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

Valore nominale di ciascuna azione	Euro	<b>43,04</b>
------------------------------------	------	--------------

CATEGORIA	31/12/19	INCREM.	(DECREM.)	31/12/20
NUMERO AZIONI ORDINARIE	300.000			300.000
<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

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

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

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

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

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Utilizzi per perdite
Capitale sociale	12.912.000			
Riserva legale	2.582.400	B		
Riserva straordinaria	44.188.321	A, B, C	44.188.321	
Riserva di rivalutazione L. 342/2000	1.031.374	B		
Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le	1.864.023	A, B,C	1.864.023	
Riserva per contributi in conto capitale in sospensione di imposta	254.330	A, B	254.330	
Riserva per contributi in conto capitale liberamente	432.903	A, B, C	432.903	
Utili portati a nuovo				
<b>Totale</b>	<b>63.265.352</b>		<b>46.739.577</b>	
Quota non distribuibile			254.330	
Residua quota distribuibile			46.485.247	

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione agli azionisti

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

	Capitale sociale	Riserva Legale	altre Riserve	Risultato dell'esercizio	Totale
Situazione al 31/12/2017	12.912.000	2.565.600	28.258.924	17.518.648	61.255.171
Destinazione del risultato 2017:					
- Altre destinazioni		16.800	7.501.848	-7.518.648	0
- Dividendi				-10.000.000	-10.000.000
Risultato dell'esercizio corrente				15.727.787	15.727.787
Situazione al 31/12/2018	12.912.000	2.582.400	35.760.772	15.727.787	66.982.958
Destinazione del risultato 2018:					
- Altre destinazioni			5.727.787	-5.727.787	
- Dividendi				-10.000.000	-10.000.000
Risultato dell'esercizio corrente				16.282.394	16.282.394
Situazione al 31/12/2019	12.912.000	2.582.400	41.488.559	16.282.394	73.265.352
Destinazione del risultato 2019:					
- Altre destinazioni			6.282.394	-6.282.394	
- Dividendi				-10.000.000	-10.000.000
Risultato dell'esercizio corrente				644.702	644.702
Situazione al 31/12/2020	12.912.000	2.582.400	47.770.953	644.702	63.910.055

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

	Riserva di rivalutazione L. 342/2000	Riserva Straordinaria	Riserva Amm.ti Anticipati (in sosp.d'imposta)	Riserva Amm.ti Anticipati (liberamente disponibile)	Riserva contributi in conto capitale	Totale
All'inizio dell'esercizio al 31/12/06	1.031.374	5.557.075	68.080	1.795.943	687.233	9.139.705
- Attribuzioni 2007		1.907.833				1.907.833
- Attribuzioni 2008		1.471.074	-68.080	68.080		1.471.074
- Attribuzioni 2009		2.033.755				2.033.754
- Attribuzioni 2010		594.533				594.532
- Attribuzioni 2011		1.049.988				1.049.988
- Attribuzioni 2012		1.539.914				1.539.914
- Attribuzioni 2013		2.295.592				2.295.592
- Attribuzioni 2014		2.665.879				2.665.879
- Attribuzioni 2015		4.608.242				4.608.242
- Utilizzo Riserva per Aumento Capitale 2015		-5.163.000				-5.163.000
- Attribuzioni 2016		5.247.540				5.247.540
- Attribuzioni 2017		867.870				867.870
- Attribuzioni 2018		7.501.848				7.501.848
- Attribuzioni 2019		5.727.787				5.727.787
- Attribuzioni 2020		6.282.394				6.282.394
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/20	1.031.374	44.188.324		1.864.023	687.233	47.770.953

## B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

	SALDO 31/12/19	ACCAN.TO	(UTILIZZI)	RILASCI	SALDO 31/12/20
<i>Altri:</i>					
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	1.035.154	36.698	-7.440		1.064.412
Fondo per oneri personale	285.582	450.000	-285.582		450.000
<i>Totale altri fondi</i>	1.320.736	486.698	-293.022		1.514.412
Fondo imposte differite IRES	45.347		-39.576		5.771
<i>Totale</i>	1.366.083	486.698	-332.598		1.520.183

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

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2020, presenta un saldo di circa 1,5 milioni di euro, composti;

- per circa 982 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio;
- per circa 100 mila euro da accantonamenti effettuati a copertura dei rischi connessi al contenzioso con il personale.

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

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

Avverso tali atti la Società ha presentato distinti ricorsi dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Sassari, chiedendo l'annullamento integrale degli avvisi di accertamento e, comunque, la dichiarazione di non applicabilità delle sanzioni per condizioni di obiettiva incertezza normativa.

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

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

Gli avvisi di accertamento notificati a Geasar SpA per gli anni 2008-2009 e 2012-2013 sono stati impugnati dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Sassari con distinti ricorsi, che sono stati assegnati alla Sezione II per la trattazione congiunta.

L'udienza di discussione, originariamente fissata per il 18 giugno 2019, si è tenuta il 5 novembre 2019, ma ad oggi la sentenza non è stata ancora depositata.

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

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

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

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/19	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/20
TFR maturato dell'anno	965.446	556.927			965.446 556.927
Liquidazione TFR			-223.393		-223.393
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-363.001	-363.001
Acquisizione da altre aziende rialutazione monetaria					
<i>Totale</i>	965.446	556.927	-223.393	-363.001	935.979

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/20, al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito alle dimissioni avvenute nel periodo in esame e di ogni altro diritto dagli stessi acquisito, secondo quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile e dalla legge 297 del 29.05.1982 e dai contratti collettivi del settore. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni erogate ai dipendenti in corso d'anno oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

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

**D) DEBITI****ANALISI DEI DEBITI IN BASE ALLA SCADENZA**

	31/12/20			31/12/19		
	Importo dei debiti scadente			Importo dei debiti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
debiti verso banche				78.391		
debiti verso altri finanziatori	812.425			3.961.993		
debiti verso fornitori	9.272.245			5.613.633		
debiti verso imprese controllate	1.383.274			190.359		
debiti verso controllanti	327.215			4.870.464		
debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	19.751			375.030		
debiti tributari	97.615			957.487		
debiti v/ istituti previd. e sicur.sociale	236.080			458.169		
altri debiti	8.876.022	4.779.629		10.718.641	5.022.728	
	<b>21.024.629</b>	<b>4.779.629</b>		<b>27.224.168</b>	<b>5.022.728</b>	

I "debiti verso banche" estinti nel corso dell'esercizio, si riferiscono alla quota residua dei mutui chirografari, stipulati rispettivamente per:

- i lavori di riqualifica della pista per 850 mila euro;
- l'acquisto di due cobus per 166 mila euro;

I "debiti verso altri finanziatori" sono riferiti ai debiti verso la RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (800 mila euro), per le somme non ancora rendicontate del finanziamento ricevuto, come descritto nella voce "Crediti Immobilizzati".

I "debiti verso fornitori" che rappresentano il complesso dei debiti per servizi e forniture, necessari per il normale funzionamento dell'azienda, comprendono anche gli accantonamenti per fatture da ricevere per 2,2 milioni. I debiti verso fornitori si incrementano per 3,6 milioni di euro sostanzialmente legati agli investimenti in corso per la realizzazione dei lavori della pista.

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

**DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO**

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

SOCIETA'	DEBITI PER CONSOLIDATO FISCALE		DEBITI COMMERCIALI		TOTALE
	< 1 ANNO	> 1 ANNO	< 1 ANNO	> 1 ANNO	
<b>CAPOGRUPPO:</b>					
Alisarda S.p.A.	295.084		32.131		327.215
<b>IMPRESE CONTROLLATE:</b>					
Cortesa S.r.l.			620.676		620.676
Eccelsa Aviation S.r.l.			70.043		70.043
Alisarda Real Estate			692.555		692.555
<b>IMPRESE CONSOCIATE</b>					
Air Italy S.p.A.			19.721		19.721
Meridiana Maintenance S.p.A.					
Wokita S.r.l.			30		30
<b>Totale</b>	<b>295.084</b>		<b>1.435.157</b>		<b>1.730.240</b>

I debiti verso la controllante Alisarda S.p.A. si riferiscono principalmente al residuo derivante dall'accantonamento della quota Ires di competenza dell'esercizio 2019 per effetto dell'adesione al consolidato fiscale di Gruppo per 295 mila euro e per 32 mila euro sono reattivi ai costi delle assicurazioni sostenuti dalla capogruppo e riaddebitati alle controllate.

I debiti verso la controllante Alisarda S.p.A. si sono decrementati di 3,8 milioni di euro per la chiusura delle poste da consolidato fiscale.

L'iniziale debito pari a circa 4 milioni di euro è stato decrementato per il tramite di una operazione di compensazione di tutte le partite infragruppo esistenti prima della cessione del pacchetto azionario. I contratti di cessione di credito e accollo di debito, reciprocamente sottoscritti fra le società del gruppo, hanno trasferito, ove possibile, sulla controllante Alisarda SpA tutte le posizioni in essere, al fine di utilizzare il debito per il pagamento delle partite creditorie.

I debiti verso la consociata Air Italy si riferiscono per 22 mila euro alle fatture da ricevere per canoni legati all'utilizzo del canale SITA al netto di una nota di credito da ricevere per 3 mila euro.

I debiti verso la controllata Cortesa per circa 621 mila euro, si incrementano per un importo di circa 434 mila euro. I debiti maturati sono inerenti all'attività di impresa e sono quindi di natura commerciale, derivanti da operazioni regolate a normali condizioni di mercato e si riferiscono principalmente a forniture catering, servizi mensa, vendite retail ed utilizzo parcheggio. L'incremento del debito è correlabile alla situazione emergenziale ed al temporaneo dilatarsi dei tempi di pagamento, la ripresa della regolarità finanziaria è stimata con l'avvio delle attività nella stagione estiva.

I debiti verso la controllata Alisarda Real Estate S.r.l. per circa 693 mila euro, sono così composti:

- debiti di natura commerciali maturati a fronte dell'utilizzo dell'hangar per 136 mila euro;
- debiti di natura commerciale, conferito a seguito della riduzione dei rapporti infragruppo, con acquisto del credito di Alisarda Real Estate vantato verso Air Italy, per 554 mila euro.

**ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI**

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
imposte sul reddito - IRAP corrente		91.773	-91.773	-100%
imposte sul reddito - IRES corrente		698.314	-698.314	100%
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e debito IVA	70.391	167.401	-97.009	-58%
	27.224		27.224	
<i>Totale</i>	<b>97.615</b>	<b>957.487</b>	<b>-859.872</b>	<b>-90%</b>

I debiti per imposte si decrementano per effetto delle imposte pagate nel corso dell'esercizio.

I debiti tributari riferiti al personale rappresentano le ritenute d'acconto operate, in qualità di sostituto di imposta, sulle retribuzioni corrisposte al personale dipendente e dei lavoratori autonomi nel mese di dicembre 2020. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2021.

Il debito IVA rappresenta il saldo maturato a dicembre 2020, versato nel corso del mese di gennaio 2021.

**ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI**

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	125.116	345.636	-220.520	-64%
debiti verso Previdai	24.192	20.022	4.171	21%
debiti verso Fasi	9.058	8.817	241	3%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	1.300	1.300		
debiti verso Prevaer F.do Pensione	36.883	40.221	-3.338	-8%
debiti vs. INA Assicurazioni polizza integrativa volontaria	2.903	3.158	-254	-8%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	9.846	10.204	-359	-4%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	26.782	178	26.604	14931%
<i>Totale</i>	<b>236.080</b>	<b>458.169</b>	<b>-222.089</b>	<b>-48%</b>

I "debiti previdenziali e assistenziali" sono maturati nei confronti degli istituti di previdenza e di assistenza sulle retribuzioni del periodo in esame. La riduzione dei debiti previdenziali è legata all'utilizzo della cassa integrazione straordinaria per la quale sono stati maturati maturati minori debiti. Tali debiti sono stati versati nei termini di legge nel mese di gennaio 2021.

**ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI**

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	241.157	210.292	30.866	15%
debiti verso Sindaci per emolumenti	63.768	81.360	-17.592	-22%
debiti per carte di credito	4.205	83.458	-79.253	-95%
debiti v/banca per carta biglietteria				-100%
debiti per ritenute sindacali	2.652	3.066	-414	-14%
debiti v/dipendenti per 13ma mensilità				-100%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	279.559	286.816	-7.257	-3%
debiti per addizionale comunale	1.472.510	2.940.294	-1.467.785	-50%
debiti per canoni concessori	2.830.447	2.674.018	156.430	6%
debiti verso il personale per ferie non godute	629.587	504.804	124.783	25%
altri debiti per cessioni del quinto	7.574	7.892	-318	-4%
debiti verso Dipendenti	71.918	910.280	-838.363	-92%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	169.945	3.675	166.269	4524%
depositi cauzionali di Terzi	12.000	12.000		100%
debiti v/altri	7.870.331	8.023.415	-153.084	-2%
Altri debiti diversi v/dipendenti				
<i>Totale</i>	<b>13.655.651</b>	<b>15.741.369</b>	<b>-2.085.718</b>	<b>-13%</b>

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2020 ha subito un decremento di circa 2 milioni di euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra.

La poste più rilevanti della voce "altri debiti" per complessivi 7.870.331 euro sono:

- "Debiti per Investimenti futuri" da realizzare sulla base degli accordi previsti dal Contratto di Programma (4.780 mila euro). Nel corso del 2020 il debito si è decrementato per 243 mila euro per investimenti capitalizzati.
- Debiti per maggiorazione voli privati per 2.222 mila euro
- debiti per diritti per 688 mila euro, di cui all'art. 2-duodecies del D.L. 30/09/1994.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri per 1.472 mila euro si riferiscono a quanto addebitato alle compagnie aeree e non ancora incassato da Geasar, i quali si sono decrementati in quanto direttamente collegati al numero dei passeggeri transistati sullo scalo.

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

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

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	378.970	360.699	18.272	5%
	378.970	360.699	18.272	5%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	52.687	30.780	21.906	71%
	52.687	30.780	21.906	71%
<i>Totale risconti passivi</i>	<i>431.657</i>	<i>391.479</i>	<i>40.178</i>	<i>10%</i>

I risconti passivi, di circa 379 mila Euro, riguardano i maggiori corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente.

I crediti di imposta accolgono principalmente:

- per circa 2 mila euro al rilascio della competenza 2020 dei contributi in conto impianti correlata al credito d'imposta secondo la legge 296/2006, così come descritto nel paragrafo degli "altri ricavi e proventi" tra i contributi in conto impianti;
- per circa 37 mila euro al rilascio della competenza 2020 dei contributi in conto esercizio correlata alle misure emanate nel corso del 2020, per l'acquisto di nuovi registratori telematici per la trasmissione dei corrispettivi secondo la nuova normativa, e per il credito di imposta maturato per l'acquisizione nel corso del 2020 di beni strumentali agevolati in aderenza all' articolo 1, commi 184-197, della legge 160/2019, che ha sostituito la disciplina del super/iperammortamento.

## CONTO ECONOMICO

### A) VALORE DELLA PRODUZIONE

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

#### ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

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

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

<u>Analisi per categoria di attività:</u>	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	7.622.579	13.737.493	-6.114.914	-44,51%
ricavi aeronautici	5.287.471	13.147.844	-7.860.373	-59,78%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	6.595.980	18.071.089	-11.475.108	-63,50%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	2.685.752	7.675.867	-4.990.115	-65,01%
ricavi per attività commerciali		98.684	-98.684	-100,00%
	<b>22.191.783</b>	<b>52.730.977</b>	<b>-30.539.195</b>	<b>-57,92%</b>

#### ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

<u>Analisi per area geografica:</u>	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	22.191.783	52.730.977	-30.539.195	-57,92%
	<b>22.191.783</b>	<b>52.730.977</b>	<b>-30.539.195</b>	<b>-57,92%</b>

I ricavi registrano un decremento di circa il 58% correlato alla riduzione del traffico spinta dalla crisi emergenziale da covid-19. Per una più esaustiva analisi di dettaglio si rimanda alla dedicata sezione nella relazione sulla gestione.

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

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

RICAVI INFRAGRUPPO	RICAVI SUBCONC.NI	RICAVI HANDLING+CATERING	RICAVI DIRITTI E TASSE	RICAVI BIGLIETTERIA	ALTRI RICAVI	TOTALE
<i>Società:</i>						
Alisarda SpA					36.540	36.540
Air Italy S.p.A.	119.440	167.005	427.311	11.248	27.076	752.080
Meridiana Maintenance S.p.A.						
Cortesa S.r.l.	1.546.109				373.225	1.919.335
Eccelsa Aviation S.r.l.	333.510		1.207.005		471.411	2.011.926
Alisarda Real Estate					15.000	15.000
Wokita S.r.l.	27.423				64	27.487
<b>Totale</b>	<b>2.026.482</b>	<b>167.005</b>	<b>1.634.316</b>	<b>11.248</b>	<b>923.317</b>	<b>4.762.368</b>

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

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

**ALTRI RICAVI E PROVENTI**

In dettaglio risultano composti come segue:

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio	180.922	20.225	160.697	795%
contributo in conto impianti	4.463	13.539	-9.076	-67%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	655		655	100%
rimborso danni	27.687	16.258	11.429	70%
altri ricavi e proventi	1.087.348	2.318.749	-1.231.401	-53%
	<b>1.301.075</b>	<b>2.368.771</b>	<b>-1.067.696</b>	<b>-45,07%</b>

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

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

I ricavi diversi dell'esercizio riguardano principalmente recuperi costi per da controllate per utenze e servizi amministrativi per 827 mila euro.

L'"Contributi in conto esercizio" si riferiscono a:

- contributi per la formazione per circa 6 mila euro;
- incentivi per assunzioni nel turismo di giovani, disoccupati e donne, con progetto Destinazione Sardegna Lavoro, finalizzata a sostenere l'occupazione nella filiera turistica per l'annualità 2020, per un importo pari a 143 mila euro;
- credito d'imposta per 28 mila euro (nella misura del 47,1617%) per la sanificazione degli ambienti di lavoro e per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale (DPI) e di altri dispositivi atti a garantire la salute dei lavoratori e degli utenti.

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

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

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
acquisti prodotti alimentari		295	-295	100,0%
acquisti stampati boarding pass	29.396	29.623	-227	-0,8%
acquisti materiali di consumo per automezzi	53.092	134.560	-81.468	-60,5%
acquisti materiali per manutenzione	229.150	192.935	36.215	18,8%
acquisti diversi		48.882	-48.882	-100,0%
acquisto gasolio per riscaldamento	31.938	77.429	-45.491	-58,8%
trasporti su acquisti	1.131	65	1.066	100,0%
altre spese accessorie d'acquisto				
	<b>344.707</b>	<b>483.789</b>	<b>-139.082</b>	<b>-28,75%</b>

La voce esposta in bilancio presenta, rispetto al precedente esercizio, una riduzione di circa 139 mila euro, sostanzialmente legato ai minori volumi di fatturato.

**COMPOSIZIONE SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI**

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

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
servizi industriali	7.142.889	10.301.956	-3.159.068	-30,66%
servizi commerciali	889.113	1.346.359	-457.247	-33,96%
servizi generali e amministrativi	2.118.754	2.544.156	-425.402	-16,72%
	<b>10.150.755</b>	<b>14.192.471</b>	<b>-4.041.716</b>	<b>-28,48%</b>

In generale i costi per servizi sono legati alla politica di contenimento dei costi, messa in atto per fronteggiare la crisi pandemica, ritenendo, dunque, non necessario sostenere costi durante la chiusura dell'aeroporto o in mancanza di voli.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
- fornitura lavoro temporaneo	3.091	3.022	68	2,3%
- assicurazioni	467.287	306.443	160.844	52,5%
- servizi di sicurezza	2.544.958	4.426.381	-1.881.423	-42,5%
- servizio antincendio	492.000	459.938	32.062	7,0%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	660.665	726.248	-65.583	-9,0%
- energia elettrica	825.261	1.203.959	-378.698	-31,5%
- servizio di facchinaggio	12.729	2.100	10.629	506,2%
- consumi idrici	168.225	202.140	-33.915	-16,8%
- consulenze tecniche	374.366	293.183	81.183	27,7%
- servizi per attività operative	63.867	572.688	-508.821	-88,8%
- manutenzioni immobilizzazioni	670.826	986.708	-315.882	-32,0%
- altre spese per servizi	859.614	1.119.147	-259.533	-23,2%
	<b>7.142.889</b>	<b>10.301.956</b>	<b>-3.159.068</b>	<b>-30,66%</b>

I servizi commerciali sono in linea con il decremento del traffico e la politica di cost saving.

Il risparmio della voce servizi di sicurezza è da correlare alla riduzione dei presidi ai varchi in relazione ai minori flussi di traffico.

Occorre evidenziare che nonostante la riduzione dei costi, espressi in tabella, sono state sostenute spese per la sanificazione dei locali e l'acquisto di materiali necessari a fronteggiare l'evento pandemico nelle aree maggiormente esposte.

Le altre spese per servizi includono i costi di produzione dei servizi al passeggero e si decrementano in correlazione al calo di traffico

La tabella seguente mostra il dettaglio dei servizi generali amministrativi

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	340.455	326.744	13.711	4,2%
- spese postali	356	893	-537	-60,2%
- assistenza software	390.570	339.365	51.205	15,1%
- canone sistema Arco	208.950	185.765	23.185	12,5%
- canone manutenzione fotocopiatrici/fax/pos				
- rimborsi spese per amministratori		1.308	-1.308	-100,0%
- compenso Sindaci	62.029	64.974	-2.945	-4,5%
- spese telefoniche	75.813	77.397	-1.584	-2,0%
- consulenze amministrative	395.853	367.438	28.415	7,7%
- revisioni e certificazioni	114.264	108.277	5.987	5,5%
- prestazioni professionali da terzi				
- altre consulenze	495.159	793.332	-298.173	-37,6%
- altre spese	35.305	278.663	-243.358	-87,3%
	<b>2.118.754</b>	<b>2.544.156</b>	<b>-425.402</b>	<b>-16,72%</b>

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

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

Società:	ASSICURAZIONI	SERVIZI INDUSTRIALI	SERVIZI COMMERCIALI	SERVIZI GEN.LI E AMMIN.VI	ALTRI	TOTALE
Air Italy S.p.A.				25.202		25.202
Cortesa S.r.l.		64.108	341.026		11.126	416.259
Eccelsa Aviation S.r.l.		169	625			794
Wokita S.r.l.						
Alisarda S.p.A.	32.131					32.131
Meridiana Maintenance S.p.A.		1.503			56.629	58.133
Alisarda Real Estate S.r.l.						
<b>Totale</b>	<b>32.131</b>	<b>65.780</b>	<b>341.650</b>	<b>25.202</b>	<b>67.755</b>	<b>532.520</b>

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

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	539.338	1.771.620	-1.232.282	-69,6%
- altri canoni	389.682	420.570	-30.889	-7,3%
	<b>929.020</b>	<b>2.192.191</b>	<b>-1.263.171</b>	<b>-57,6%</b>

Il costo relativo alla voce "canone di concessione aeroportuale" è determinato sulla base delle "WLU" (Work Load Units) intese come numero di passeggeri o quintali di merce e posta con uno specifico costo unitario, differenziato sulla base del numero di passeggeri che transitano in aeroporto secondo quanto stabilito dal Decreto 30 giugno 2003 pubblicato sulla G.U. del 7 luglio 2003. Nell'esercizio i valori del canone minimo (Cmin) e del canone unitario (Cu), sono stati aggiornati dello 0,5% secondo il tasso di inflazione programmato 2021 (vedi lettera ENAC del 29/04/2021 prot. n° 047697-1).

La voce registra un decremento del 57,6% direttamente connesso alla diminuzione di Traffico.

**COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE**

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

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	7.663.861	10.575.708	-2.911.847	-27,53%
- oneri sociali	2.261.927	3.034.989	-773.062	-25,47%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	556.927	614.773	-57.846	-9,41%
- altri costi del personale	187.792	332.737	-144.945	-43,56%
- lavoro temporaneo (interinale)	78.381	75.688	2.693	3,56%
	<b>10.748.888</b>	<b>14.633.895</b>	<b>-3.885.007</b>	<b>-26,5%</b>

Il costo del lavoro ammonta a 10.748.888 euro in diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di 3.885.007 euro.

Il decremento è dovuto alla attivazione della cassa integrazione straordinaria per il personale a tempo indeterminato ed alla riduzione sia dei tempi di assunzione e sia del numero del personale stagionale.

In controtendenza si registra un incremento dei costi per il personale relativo alla attivazione di una polizza sanitaria a favore dei dipendenti nel caso in cui si contraiga il virus, la polizza rientra all'interno delle misure poste in essere dall'azienda al fine della tutela della salute dei dipendenti.

**GLI AMMORTAMENTI E LE SVALUTAZIONI**

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

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

L'importo degli ammortamenti deriva dall'applicazione delle aliquote di ammortamento illustrate nella prima parte della Nota Integrativa. Gli ammortamenti 2020 ammontano a circa 3.094.335 euro.

**COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE**

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	379.150	444.141	-64.991	-14,6%
Cancelleria e stampanti	23.827	45.136	-21.309	-47,2%
Contributi associativi	69.429	71.881	-2.452	-3,4%
Abbonamenti riviste e giornali	5.845	9.181	-3.336	-36,3%
Divise ed indumenti				
Spese di rappresentanza	15.759	32.998	-17.239	-52,2%
Altre sopravvenienze non straordinarie	566	44.990	-44.424	-98,7%
Spese diverse	2.955	1.762	1.193	67,7%
Donazioni e liberalità	25.103	23.264	1.839	7,9%
Tasse di circolazione automezzi	1.060	976	83	8,6%
Trasporti diversi				
Furti ed ammanchi	2.271	3.152	-881	-27,9%
Multe ed ammende	1.320	669	651	97,4%
Pulizia uffici		29.296	-29.296	-100,0%
Costi indeducibili		12.815	-12.815	-100,0%
Minusvalenze da alienazione beni		174	-174	100,0%
Perdite su crediti	10		10	
Altri oneri minori	47.035	57.173	-10.138	-17,7%
	<b>574.328</b>	<b>777.607</b>	<b>-203.279</b>	<b>-26,1%</b>

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un decremento rispetto al precedente esercizio per circa 203 mila euro. La riduzione del costo è sostanzialmente legata a minori tasse per 65 mila euro legate ai minori servizi erogati, minori costi per cancelleria e stampanti per 21 mila euro per i minori utilizzi in relazione ai minori servizi, e a minori costi non sostenuti nel 2020 perchè non reiterati.

La voce Imposte e tasse accoglie principalmente le seguenti imposte:

- I.M.U. per circa 172 mila euro,
- TARI per circa 79 mila euro,
- imposte pubblicità per circa 60 mila euro,
- Pro- rata Iva per circa 0,1 mila euro,
- Imposte ponti radio per circa 5 mila euro,
- Imposta ART per circa 31 mila euro.

## C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

### ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
<i>da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni:</i>				
differenze di cambio attive		28	-28	-100%
<i>proventi diversi dai precedenti:</i>				
<i>verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche		1.447	-1.447	-100%
<i>verso imprese controllate</i>				
dividendi su partecipazioni	2.586.556	2.622.673	-36.117	-1%
<i>verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>				
Interessi attivi di mora		168.357	-168.357	-100%
<b>Totale</b>	<b>2.586.556</b>	<b>2.792.505</b>	<b>-205.949</b>	<b>-7%</b>

La voce "proventi finanziari" accolgono i dividendi distribuiti dalle controllate Eccelsa e Cortesa rispetto al precedente esercizio sulla base dei risultati conseguiti nell'esercizio 2019 ed in particolare per quanto concerne Cortesa ammontano ad Euro 1.018.083, e per quanto concerne Eccelsa ammontano ad Euro 1.568.473.

### COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

<i>Descrizione:</i>	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	3	181	-179	-98,39%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento	6.844		6.844	
Interessi su c/c bancari	25.122	31.360	-6.238	-19,89%
Interessi passivi di mora	1.060	54.746	-53.686	-98,06%
Commissioni carte di credito				
Commissioni e spese bancarie su depositi amministrati e titoli				
Commissioni e spese bancarie di c/c				
Interessi passivi su finanziamento	1.123	7.147	-6.024	-84,29%
Altri oneri finanziari				
<b>Totale</b>	<b>34.152</b>	<b>93.434</b>	<b>-59.282</b>	<b>-63%</b>

Gli interessi passivi su dilazioni di pagamento sono da correlarsi alla rateizzazione dell'addizionale IRES del 3,5%, maturati sull'esercizio precedente, in applicazione dell' articolo 1, commi da 716 a 718, L. 160/2019, che per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, ha stabilito che l'aliquota prevista dall'articolo 77 Tuir è maggiorata di 3,5 punti percentuali sul reddito derivante da attività svolte sulla base di concessioni di

## IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
<i>Imposte dell'esercizio</i>				
a) Imposte correnti				
- IRES		5.486.749	-5.486.749	-100%
- IRAP		1.192.948	-1.192.948	-100%
b. Imposte esercizi precedenti	-97.989	1.000	-98.989	100%
c. Anticipate	-446.365	123.612	-569.977	-461%
d. Differite passive	-39.576	-112.767	73.191	-65%
<b>Totale</b>	<b>-583.930</b>	<b>6.691.542</b>	<b>-7.275.472</b>	<b>-109%</b>

La voce imposte anticipate accoglie le imposte differite attive per IRES iscritte con riferimento alla perdita fiscale maturata nell'anno.

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

**INFORMAZIONI SUGLI STRUMENTI FINANZIARI**

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

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

La Società non ha strumenti finanziari derivati (Rif. art. 2427 bis, primo comma, n. 1, Cc)

**INFORMAZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI REALIZZATE CON PARTI CORRELATE**

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla Società, aventi natura commerciale sono state concluse a condizioni normali di mercato (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.).

**INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE**

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale (Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.).

**PERSONALE**

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

**Organico equivalente medio annuo**

<b>NUMERO MEDIO DIPENDENTI</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
-Numero Dirigenti	4,0	4,0
-Numero Quadri	10,9	11,0
-Numero Impiegati CTI	108,0	87,6
-Numero Operai CTI	73,8	50,6
-Numero Impiegati CTD	39,6	18,4
-Numero Operai CTD	38,7	14,7
<b>Totale</b>	<b>275,0</b>	<b>186,3</b>

Nel corso del 2020, la società ha fatto minore ricorso al lavoro stagionale in coerenza con le esigenze derivanti dei blocchi della pandemia.

**REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI**

Come richiesto dall' art. 2427, comma 1, n. 16 del Codice Civile e dal D.Lgs. 39/2010, nella tabella si dettagliano i compensi spettanti agli amministratori ed ai sindaci della Società. Si informa che la società non ha concesso anticipazioni e/o crediti ad amministratori o sindaci.

	31/12/20	31/12/19	Variazione	Variazione %
Compensi Amministratori	259.292	230.335	28.957	12,57%
Compensi Sindaci	60.481	62.552	-2.071	-3,31%
	<b>319.773</b>	<b>292.887</b>	<b>26.886</b>	<b>9,18%</b>

**INFORMAZIONI RELATIVE AI COMPENSI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE (RIF. ART. 2427, COMMA 1, N. 16 C..C)**

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale:

-corrispettivi spettanti per la revisione legale dei conti annuali: euro 40 mila, oltre spese e contributi.

## IMPEGNI GARANZIE E PASSIVITA' POTENZIALI

I beni in concessione da Enac ammontano a 75.727.749 euro, non si sono registrate variazioni rispetto al precedente esercizio.

## INFORMAZIONI CON PARTI CORRELATE

Si da informativa che la Compagnia Air Italy, facente parte del Gruppo Alisarda Spa in qualità di società sottoposta al controllo della controllante, in data 11 febbraio 2020 ha comunicato che Alisarda e Qatar Airways, azionisti della medesima attraverso AQA Holding S.p.A., hanno congiuntamente deciso di avviare una procedura di liquidazione in bonis della società. Pertanto l'operatività della compagnia aerea è stata interrotta. Trattandosi di una liquidazione in bonis, è stato comunicato che tutti i creditori verranno integralmente rimborsati.

A seguito di questo fatto, in data 6 novembre 2020, sono state realizzate delle operazioni infragruppo di cessione dei crediti ed accollo debiti a favore della capogruppo Alisarda Spa e Gearar Spa, in un'ottica di semplificazione dei rapporti di gruppo. Tali operazioni sono state oggetto di valutazioni reciproca nel rispetto della correttezza e trasparenza, non sono state effettuate operazioni atipiche e/o inusuali che per significatività e/o rilevanza possano dare luogo a dubbi in ordine alla salvaguardia del patrimonio aziendale.

## Informazioni ex art. 1, commi 125-129, Legge 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, commi 125-129 della L. 124 del 04/08/2017, si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque dei vantaggi economici di qualunque genere, ricevuti da pubbliche amministrazioni, da società a partecipazione pubblica, da società dalle precedenti controllate, anche indirettamente, e società da loro partecipate.

Soggetto erogante	Valore contributo	Stato pratica	Riferimento normativo
RAS DSAL2020 - DESTINAZIONE SARDEGNA LAVORO 2020. AVVISO PUBBLICO A SPORTELLO PER LA CONCESSIONE DI AIUTI FINALIZZATI AL SOSTEGNO URGENTE DELL'OCCUPAZIONE NELLA FILIERA TURISTICA - ANNUALITÀ 2020	142.904 di cui erogati 0 Euro	DELIBERAZIONE N. 32/8 DEL 23.06.2020	TF COVID-19 - Sezione 3.1 della Comunicazione della Commissione del 19.03.2020 C(2020) 1863 finale successive modifiche
Credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro e l'acquisto di DPI	28.297 interamente compensato in Dichiarazione IVA	2020	DECRETO-LEGGE 14 agosto 2020, n. 104
Regione Autonoma della Sardegna - Direzione Generale Trasporti	12.900.000 di cui erogati 10.174.653 Euro	2020	CIPE - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020. Piano Operativo Infrastrutture (art.1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014) e relativi Addendum (Delibera CIPE n. 98/2017 e n. 12/2018). Convenzione Ministero Infrastrutture Trasporti, Registro Ufficiale U-2016-010419 - Allegato 1 Intervento 2
Regione Autonoma della Sardegna - Direzione Generale Trasporti	12.320.000 di cui erogati 4.586.322 Euro	2020	CIPE - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020. Piano Operativo Infrastrutture (art.1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014) e relativi Addendum (Delibera CIPE n. 98/2017 e n. 12/2018).

**ALISARDA S.P.A**  
**BILANCIO AL 31/12/2019**

La Società appartiene al gruppo Alisarda S.p.A. che esercita la direzione e il coordinamento, ai sensi dell'art. 2497 del Codice Civile. Nel seguente prospetto, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS/IAS, vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo bilancio

<b>ATTIVO</b>		<b>31/12/19</b>
A)	Attività non correnti	155.475
B)	Attività correnti	12.162
C)	Attività destinate alla vendita o a cessare	<u>          </u>
	Totale attivo	<u>167.637</u>
<b>PASSIVO</b>		
D)	Passività correnti	164.486
E)	Passività non correnti	128.374
	Totale passivo	<u>314.707</u>
<b>CONTO ECONOMICO</b>		
A)	Proventi / (Oneri) netti da Partecipazioni	-230.275
B)	Proventi / (Oneri) finanziari netti	-1.202
	Spese generali	-10.820
	Risultato prima delle imposte	-242.297
D)	Rettifiche di valore di attività finanziarie	
E)	Risultato delle attività destinate alla vendita	
	Imposte sul reddito dell'esercizio	326
	Valutazione Fair Value delle partecipazioni	-5.099
	<b>Utile (perdita dell'esercizio)</b>	<u><b>-247.070</b></u>

\* \* \*

**PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE**

Signori Azionisti,

In base a quanto sopra esposto, si chiede di approvare il bilancio al 31 dicembre 2020 che chiude con un utile pari a Euro 644.702, deliberandone il riporto a nuovo.

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 2020 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

**Geasar S.p.A.**

Il Presidente

Roberto Barberi

*Roberto Barberi*

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

**RICONCILIAZIONE TRA L'ONERE FISCALE CORRENTE E L'ONERE FISCALE TEORICO (IRES)**

<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>60.772</b>
Onere fiscale teorico (27,5%)	16.712
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	0
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	639.300
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.148.473
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	-2.393.204
Imponibile fiscale	-2.841.605
<b>IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO (IRES)</b>	<b>(681.985)</b>

**DETERMINAZIONE DELL'IMPONIBILE IRAP**

<b>Differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>(2.491.632)</b>
Costi non rilevanti ai fini IRAP	11.293.974
Proventi non rilevanti ai fini IRAP	-32.460
<b>Totale (1)</b>	<b>8.769.882</b>
Cuneo fiscale	-9.784.305
<b>Totale (2)</b>	<b>(1.014.423)</b>
Onere fiscale teorico (5,12%)	-51.938
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	16.852
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	0,00
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-4.795
<b>Imponibile IRAP</b>	<b>(1.002.366)</b>
<b>IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO</b>	<b>(39.593)</b>

## GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE AL 31.12.2020

	31.12.2019			Utilizzi anno 2020			Incrementi anno 2020			31.12.2020		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Amministratori												
IRES	227.375	27,5%	62.528	(59.357)	27,5%	(16.323)	90.043	27,5%	24.762	258.061	27,5%	70.967
IRAP												
2. Svalutazione crediti												
IRES	1.833.066	24%	439.936	(290.198)	24%	(69.648)	45.897	24,0%	11.015	1.588.765	24,0%	381.304
IRAP												
3. Premi performance e rinnovi contrattuali												
IRES	808.912	27,5%	222.451	(808.912)	27,5%	(222.451)		27,5%			27,5%	
IRAP		5,12%	0		5,12%	0		5,12%			5,12%	
4. Ammortamento terreno												
IRES	186.006	24%	44.641				16.852	24,0%	4.044	202.858	24,0%	48.686
IRAP	181.477	5,12%	9.292				16.852	5,12%	863	198.329	5,12%	10.154
5. Fondo rischi contenzioso												
IRES	1.055.816	24%	253.396	(25.457)	24%	(6.110)	34.052	24,0%	8.172	1.064.411	24,0%	255.459
IRAP												
6. Fondo oneri del personale												
IRES	0	24%	0		24%	0	450.000	24,0%	108.000	450.000	24,0%	108.000
IRAP		5,12%	0		5,12%	0		5,12%			5,12%	
7. Interessi di mora												
IRES							696	24,0%	167	696	24,0%	167
IRAP												
8. Quota associativa												
IRES	7.000	24%	1.680				1.760	24,0%	422	8.760	24,0%	2.102
IRAP												
9. Fondo per rinnovo contrattuale												
IRES	285.582	27,5%	78.535	(285.582)	27,5%	(78.535)		27,5%			27,5%	
IRAP		5,1%										
10. Perdite fiscali												
IRES	0	24%	0		24%	0				0	24,0%	0
IRAP							2.841.605	24,0%	681.985	2.841.605	24,0%	681.985
<b>IRES</b>	<b>4.403.757</b>		<b>1.103.167</b>	<b>(1.469.506)</b>		<b>(393.066)</b>	<b>3.480.209</b>		<b>838.402</b>	<b>6.414.460</b>		<b>1.548.670</b>
<b>IRAP</b>	<b>181.477</b>		<b>9.292</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>16.852</b>		<b>863</b>	<b>198.329</b>		<b>10.154</b>

## GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE AL 31.12.2020

	31.12.2019			Utilizzi anno 2020			Incrementi anno 2020			31.12.2020		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Interessi attivi di mora non pagati												
IRES	164.902	27,50%	45.348	(143.915)	27,5%	(39.577)		27,5%		20.987	27,5%	5.771
IRAP												
<b>TOTALE</b>			<b>45.348</b>			<b>(39.577)</b>			<b>0</b>			<b>5.771</b>