

## *Bilancio al 31 Dicembre 2009*

**GEASAR S.p.A.**

*Sede in Olbia - Aeroporto Costa Smeralda  
Capitale Sociale Euro 7.749.000 interamente versato*

*Direzione e coordinamento di Meridiana S.p.A.*

*Olbia, Marzo 2010*

---

---

## *Indice*

### **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

<b>Sintesi dell'esercizio</b>	<b>pag. 3</b>
<b>Traffico</b>	<b>pag. 11</b>
<b>Investimenti e manutenzioni su infrastrutture e sistemi aeroportuali</b>	<b>pag. 15</b>
<b>Safety aeroportuale</b>	<b>pag. 21</b>
<b>Attività di assistenza aeroportuale</b>	<b>pag. 22</b>
<b>Eccelsa Aviation S.r.l.</b>	<b>pag. 25</b>
<b>Attività commerciali non aviation</b>	<b>pag. 28</b>
<b>Cortesa S.r.l.</b>	<b>pag. 31</b>
<b>Risorse umane</b>	<b>pag. 35</b>
<b>Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo</b>	<b>pag. 39</b>
<b>Gestione economica, patrimoniale, e finanziaria</b>	<b>pag. 41</b>
<b>Attività di direzione e coordinamento</b>	<b>pag. 48</b>
<b>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</b>	<b>pag. 49</b>
<b>Altre notizie come da informativa ex art. 2428 del Codice Civile</b>	<b>pag. 49</b>
<b>Approvazione Bilancio</b>	<b>pag 49</b>

### **PROSPETTI DI BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA**

---

## ***Sintesi dell'esercizio***

Signori Azionisti,

il Bilancio per l'esercizio 2009, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, presenta un utile al lordo delle imposte pari a 2.209.724 Euro ed un risultato netto di 1.115.234 Euro. La differenza rispetto all'esercizio precedente sul risultato netto, pari a circa 1 Milione di Euro, è da attribuirsi al consistente decremento dei ricavi *aviation*, oltreché all'accantonamento rischi connesso al fallimento di alcune importanti compagnie aeree ed al maggiore volume degli ammortamenti derivante dal completamento delle grandi opere di potenziamento infrastrutturale avviato nei passati esercizi.

L'analisi dei risultati della gestione caratteristica riflette, nonostante ciò ed in controtendenza alla crisi dei mercati, un risultato positivo e di poco inferiore rispetto al precedente esercizio. Il Margine operativo Lordo dell'anno 2009, pari a 5.000.210 Euro, registra, infatti, un decremento di soli 316.461 Euro rispetto al 2008. Questo risultato è da attribuirsi principalmente alla politica espansiva attuata sul segmento non *aviation* che ha consentito di mitigare quasi totalmente le perdite collegate al settore *aviation*.

## **Il contesto generale**

### ***Contesto esterno***

Gli effetti della crisi finanziaria mondiale sull'economia reale, prospettatisi alla fine del 2008, si sono manifestati con violenza nel corso del 2009. La forte riduzione del valore della ricchezza, il rallentamento del credito, la contrazione della fiducia dei consumatori e delle imprese hanno frenato la domanda e la produzione nelle economie avanzate dove si sono registrate significative perdite di posti di lavoro.

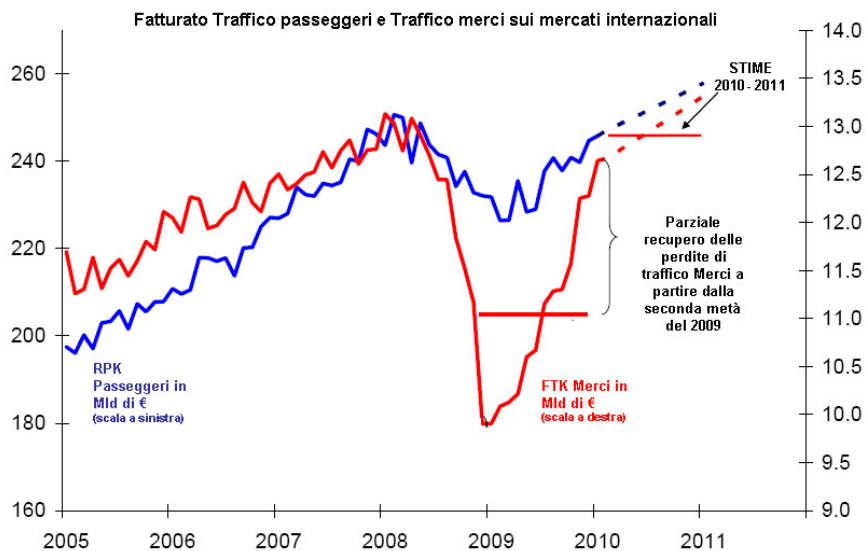
Governi e banche centrali hanno pertanto intensificato la propria azione volta a mantenere elevata l'offerta di liquidità, contribuire al rafforzamento delle condizioni patrimoniali dei sistemi bancari, stimolare la ripresa dell'attività creditizia e della domanda aggregata. In risposta a tali politiche espansive la ripresa economica si è avviata durante l'estate in tutte le maggiori economie avanzate. Il PIL è tornato a crescere nel terzo trimestre del 2009 moderatamente negli Stati Uniti e nell'area Euro e con maggiore accelerazione nelle economie emergenti dell'Asia e America Latina. Tuttavia, a tutt'oggi, il volume del commercio mondiale, seppur in aumento, rimane di circa il 10% inferiore all'anno precedente. Le previsioni per l'anno 2010 degli analisti privati e degli organismi internazionali sono state recentemente riviste al rialzo, ma le perdite economiche da colmare sono ingenti ed il clima di fiducia dei consumatori, seppur migliorato, risente da un lato della necessità di risanare i bilanci, dall'altro del livello di occupazione fortemente compromesso dalla crisi che ha colpito le imprese.

Per quanto attiene al mercato aeronautico, la **International Air Transport Association (IATA)** ha riferito che, dalle statistiche sulla domanda di traffico aereo internazionale di linea, è emerso che per l'industria

del trasporto aereo l'anno 2009 ha rappresentato il più grande declino mai registrato nel post-guerra. La domanda di passeggeri è scesa del 3,5% ed il trasporto merci del 10,1% .

In termini di domanda, pertanto, il 2009 passerà nei libri di storia come l'anno peggiore che l'industria abbia mai visto. Si sono definitivamente persi 2 anni e mezzo di crescita nei mercati dei passeggeri e 3,5 anni di crescita nel business del trasporto merci. Le perdite del settore sono stimate per l'anno 2009 in 9,4 miliardi di Dollari Usa.

Il grafico evidenzia le perdite nei volumi dei ricavi accumulate nel 2009, a fronte dei cali di traffico succitati. Le prospettive per l'anno 2010 sono confermate al rialzo ma non in misura tale da riportare il traffico ed il volume dei ricavi correlato sui livelli dell'anno 2008, risultato auspicabile solo nel corso del 2011.

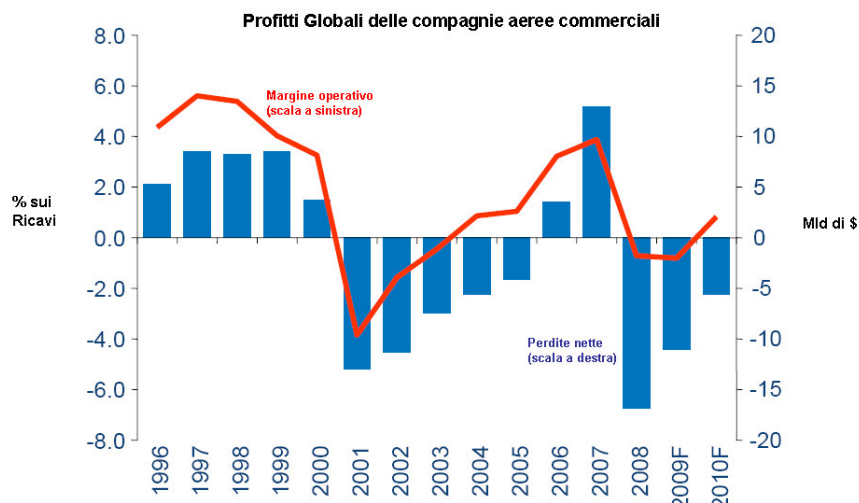


**RPK (Revenue Passenger Kilometres):** è una misura del volume delle vendite del traffico passeggeri e rappresenta il numero di passeggeri paganti trasportati moltiplicato per il numero di km volati.

**FTK (Freight Traffic Kilometres):** è una misura del volume delle vendite del traffico merci.

Fonte:IATA

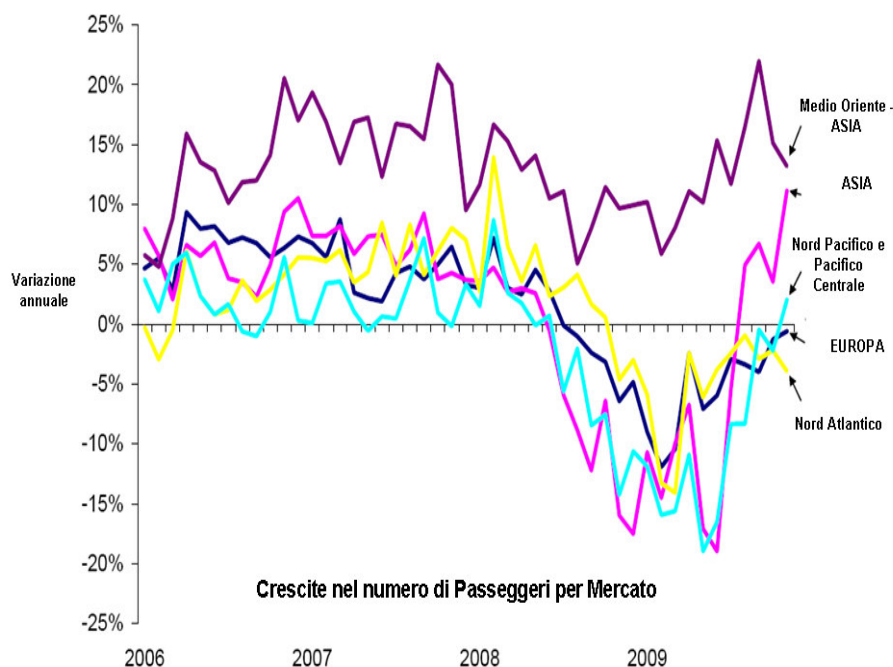
L'istogramma che segue mette invece in evidenza il calo della percentuale di margine operativo sui ricavi delle compagnie aeree e le perdite nette che le stesse hanno prodotto a partire dal 2008. La lieve ripresa durante il 2009 e la crescita della domanda prospettata per il 2010, non saranno comunque in grado di riportare in positivo i risultati del mercato del traffico aereo.



Fonte:ICAO IATA

Il traffico aereo degli aeroporti Europei (Fonte Airports Council International ACI) si è decrementato durante l'anno 2009 del 5,9% in termini di passeggeri e del 7,5% in termini di movimenti. Il settore Cargo invece ha accumulato perdite pari al 13,1%.

Il grafico evidenzia il livello delle variazioni percentuali di traffico rispetto all'anno precedente e mostra come le economie, in forte fase di sviluppo abbiano, da un lato registrato cali repentini e dall'altro rivelato ampi margini di ripresa. La tabella evidenzia come i mercati più deboli siano quelli del Nord America e dell'Europa, aree nelle quali la ripresa economica è ancora attutita dalla pressione del debito dei consumatori e dei bilanci bancari ancora deboli.

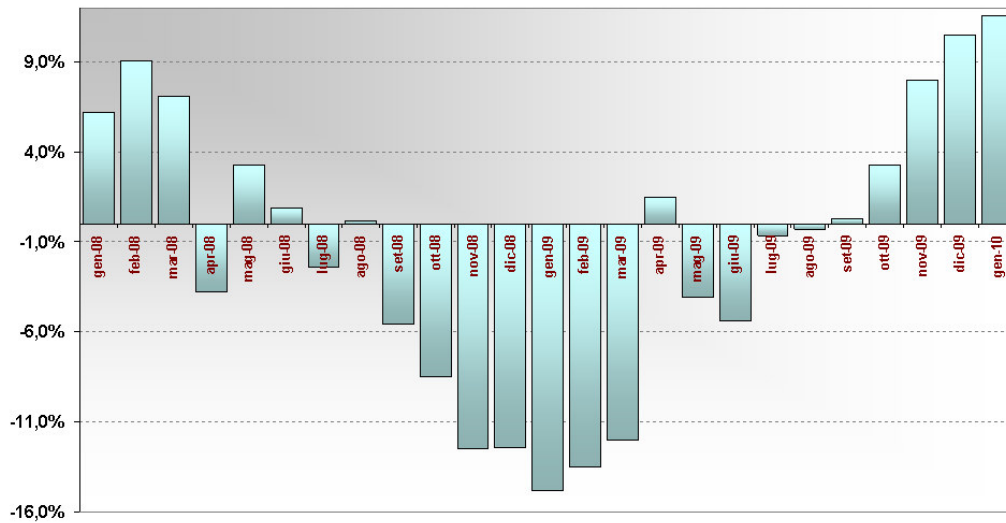


Fonte: IATA

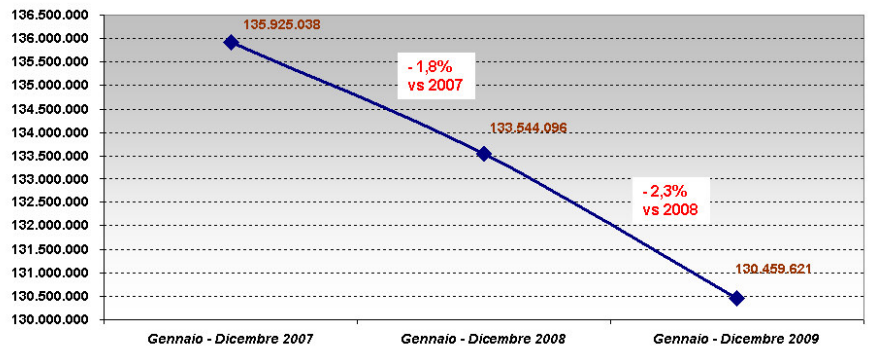
In conclusione si può affermare che l'industria del trasporto aereo mondiale ha attraversato una situazione eccezionalmente critica e che, nonostante i segnali di ripresa dell'economia, gli anni 2010 e 2011 necessiteranno ancora di notevoli sacrifici per il comparto. Infatti, seppur il traffico, negli ultimi mesi del 2009 evidenzi variazioni positive rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, i volumi sono comunque ancora al di sotto di circa il 15-20%, rispetto all'inizio della recessione.

In coincidenza con tale contesto di crisi economica internazionale i dati di consuntivo del traffico aereo italiano hanno registrato un calo a partire dal mese di Settembre 2008, iniziando a segnalare una lieve ripresa dei volumi solo a partire dal mese di Ottobre 2009. Le percentuali di decremento rispetto all'anno precedente a partire dall'inizio della crisi internazionale sono di seguito evidenziate:

Variazione % Mensile Passeggeri Aviazione Commerciale Italia: Anni 2008-2009



Traffico Passeggeri Aviazione Commerciale Italia Anni 2007-2008-2009



Fonte: Assaeroporti

Il sistema Italia, nel suo complesso, ha trasportato nel 2009 circa 130 milioni di passeggeri, con un decremento del 2,3% rispetto al 2008. La riduzione dei volumi rispetto all'inizio della recessione è invece pari a circa il 4%. (136 milioni circa nel 2007 vs 130 milioni circa nel 2009)

All'inizio del 2009 la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati del Parlamento italiano ha ritenuto opportuno procedere ad una indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo. L'indagine, che si è conclusa a Novembre 2009, ha evidenziato un sistema nel complesso in difficoltà e con una insufficiente capacità infrastrutturale ed operativa non in grado di sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo del traffico aereo. La costruzione o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali è compito delle singole società di gestione e nel Contratto di Programma (applicazione Delibera CIPE 38/2007) è stato individuato lo strumento giuridico che dovrebbe raccordare il sistema tariffario con la realizzazione degli investimenti necessari.

Dalla indagine è però emerso, in primo luogo, che l'Italia ha portato sinora avanti una politica sbilanciata verso l'interesse della compagnia di bandiera che ha condotto ad un mantenimento di un sistema tariffario

inalterato da anni con la conseguenza che oggi le tariffe aeroportuali italiane si collocano ai livelli più bassi in ambito europeo e non permettono alle società di reperire le risorse finanziarie per effettuare gli investimenti. In seconda istanza lo strumento del Contratto di Programma ha rivelato la lunghezza eccessiva del procedimento relativo alla sua definizione ed approvazione.

Pertanto, con il D.L. 78 del Luglio 2009 e con l'esplicita finalità di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, è stata introdotta una procedura semplificata di approvazione degli stessi per gli aeroporti con traffico superiore a 10 Milioni di passeggeri.

Nella legge finanziaria 2010 sono state inserite disposizioni che autorizzano a decorrere dallo stesso anno, nelle more della stipula dei singoli Contratti di Programma, una anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco dei passeggeri nel limite massimo di 3 Euro. L'anticipazione è vincolata alla realizzazione in autofinanziamento di investimenti infrastrutturali urgenti.

Tali interventi normativi dovrebbero, nel corso del 2010 e 2011, consentire alle società di gestione di iniziare a colmare le inefficienze accumulate negli anni scorsi, legate ad una frequente imposizione di oneri non remunerabili per il mezzo di un adeguamento dell'impianto tariffario.

Sempre in tale ottica, anche per l'anno 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato (Decreto 08 Ottobre 2009) l'aggiornamento della attuale misura dei diritti aeroportuali (Diritti approdo e decollo, Diritti di imbarco passeggeri, Diritti sosta) al tasso di inflazione programmata relativo all'anno 2009 (1,5%).

In ambito regionale il sistema aeroportuale ha registrato nel corso dell'anno 2009 un significativo incremento del traffico commerciale per gli scali di Cagliari e Alghero (rispettivamente + 13% e +8,6%), ed un decremento di quello dell'aeroporto di Olbia (-6,3%).

La crisi economica internazionale e l'apertura negli scali di Alghero e Cagliari di basi Ryanair sono state le cause principali della diminuzione di traffico. A ciò va aggiunta la riduzione di operatività del vettore Meridiana impegnato tra l'altro, nel corso dell'anno, in un'operazione di integrazione con la compagnia Eurofly che ha condotto, il 28 Febbraio 2010, alla nascita della nuova compagnia unica Meridiana Fly.

In questo quadro operativo, la politica della Geasar è stata orientata al consolidamento dei rapporti in essere con i vettori già operanti con continuità nell'aeroporto e all'attivazione di nuovi *partnership* ove possibile. Per far ciò il management ha fatto leva sulla qualità dei servizi di *handling* offerti a prezzi scontati ma correlati ai costi di produzione e su accordi di *co-marketing* mirati a stimolare il traffico aereo.

---

Queste misure non sono state tuttavia capaci di incentivare i vettori e di contrastare la concorrenza degli scali di Cagliari e Alghero, il cui principale obiettivo di incrementare il volume dei passeggeri è stato peraltro sostenuto da risorse pubbliche.

La Regione Sarda ha di recente istituito una Cabina di Regia per il coordinamento delle politiche di trasporto aereo e la definizione degli indirizzi e obiettivi generali che le società aeroportuali, partecipate dalla stessa Regione Sardegna, devono perseguire nello svolgimento della propria attività, con particolare riferimento alla programmazione delle rotte gravate da onere di servizio pubblico e all'utilizzo dei contributi regionali stanziati per la promozione del traffico aereo.

### ***Contesto interno***

Proseguendo nella strategia di gestione avviata da qualche anno, la società ha orientato il proprio impegno anche verso le attività cosiddette *non aviation* ampliando le iniziative commerciali in sub concessione e quelle affidate alla controllata Cortesa.

Le attività *non aviation* sono state inevitabilmente condizionate dalla flessione dei flussi di passeggeri, contestualmente hanno beneficiato di un incremento della frequentazione da parte della clientela locale e degli operatori dell'aeroporto.

Sul fronte infrastrutturale, e degli impegni assunti per la realizzazione della prima fase di opere programmate per l'evento G8, la Società ha lavorato alla realizzazione nei tempi previsti degli interventi inclusi nel Protocollo d'Intesa del 7 novembre 2008.

La costruzione del nuovo Terminal di Aviazione Generale e della relativa viabilità di collegamento con l'aerostazione principale è stata completata nei primi mesi dell'anno, inaugurata e regolarmente aperta al pubblico il 27 giugno 2009.

All'interno dello stesso programma di infrastrutturazione è stato anche installato un sistema ILS (Instrument Landing System: sistema di atterraggio strumentale) al servizio della pista 24.

Successivamente alla realizzazione della prima fase di interventi, Geasar ha sottoscritto 2 Accordi di Programma aggiuntivi con Enac e Regione allo scopo di regolare il finanziamento e le modalità di esecuzione delle opere relative alla viabilità di accesso all'aeroporto e all'allungamento della pista di volo, in coerenza col Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Relativamente all'iter di approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (P.S.A.) e dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.), il Ministro della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ha disposto, con Decreto n. 0001372 del 21 ottobre 2009, il



---

pronunciamento positivo di compatibilità ambientale sul P.S.A. di Olbia. Si è ora in attesa della convocazione della Conferenza di Servizi che dovrà definitivamente approvare il P.S.A. .

Come già accennato, il 27 Giugno 2009 sono state inaugurate le nuove strutture destinate all'assistenza dei voli di Aviazione Generale costituite da un capiente piazzale di sosta per gli aerei e da un nuovo e moderno terminal. Contestualmente sono state riallocate nelle nuove aree operative e commerciali tutte le attività di assistenza ai voli privati.

A seguito della disponibilità nel nuovo Terminal di Aviazione Generale è proseguito il piano di sviluppo della controllata Cortesa, la quale ha dato il via alle attività relative al nuovo ristorante, ai bar, al negozio Kara Sardegna e alla produzione di catering aereo.

Sotto il profilo dell'organizzazione della società, si segnala che il servizio di manutenzione infrastrutture è stato svolto, in conformità alla decisione assunta nel 2008, in gestione diretta. Le maestranze attive nell'unità organizzativa hanno compiuto nel 2009 un articolato percorso formativo e la riacquisizione del necessario *know-how* ha permesso il conseguimento di significative economie di esercizio in rapporto all'attività svolta, consentendo di estendere, inoltre, i servizi di manutenzione alle strutture di Meridiana, ai Vigili del Fuoco e a tutti i soggetti che, a vario titolo, operano in ambito aeroportuale.

Nel corso del 2009 la società ha predisposto quanto necessario per ottenere la certificazione di qualità integrata (ISO 14001 gestione dell'ambiente; ISO 9001 qualità dei servizi; OHSAS18001 gestione della prevenzione infortuni) che mira a migliorare le attività aziendali anche negli ambiti dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro.

La Certificazione ISO 14001 è stata conseguita a Dicembre 2009, mentre le altre saranno definite nella prima metà del 2010. Il DNV, autorevole Ente Norvegese di Certificazione leader a livello mondiale, ha potuto infatti verificare come Geasar disponga di una struttura organizzativa puntuale ed adeguata e che la stessa si sia dotata di processi di lavoro efficaci e pienamente coerenti con le norme di certificazione.

Altri fatti di rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato la costituzione di una nuova Business Unit denominata Airport Development & Consulting che si occupa di fornire attività di consulenza in campo aeroportuale, *aviation* e *non aviation*.

Il nuovo settore ha realizzato alcuni interventi di consulenza, anche internazionale, ottenendo apprezzamento presso i clienti ed enti che lasciano intravedere la possibilità di attivare anche per il 2010 linee di ricavo aggiuntive.

Con la finalità di incrementare e sviluppare la Qualità dei Servizi offerti dall'Aeroporto (*aviation e non aviation*), è stato istituito l'ente di Staff Servizio di Qualità Operativa, con l'obiettivo di monitorare il livello qualitativo delle operazioni aeroportuali e dei servizi forniti all'utenza in genere.

A seguito del recepimento del Regolamento UE 1107/2006, dal mese di Luglio del 2008 ricade sul gestore aeroportuale l'onere di prestare assistenza a terra ai passeggeri con ridotta mobilità.

La rivisitazione, nel corso del 2009, del procedimento con il quale ENAC aveva inizialmente e univocamente fissato la tariffa ha consentito il riallineamento del corrispettivo ai costi effettivamente sostenuti per rendere il servizio.

Nei primi mesi dell'anno è stata organizzata l'esercitazione totale d'incidente aereo prevista dal Piano di Emergenza dell'Aeroporto. Tale esercitazione, che ha seguito il metodo USA-FEMA (Federal Emergency Management Agency) si è svolta in data 8 maggio 2009 e ha dimostrato il buon standard della *safety* aeroportuale.

Nel corso dell'anno la società ha curato, per conto di Meridiana, un progetto integrato per il coordinamento della realizzazione e la successiva gestione di una *Vip Lounge* presso l'aeroporto di Cagliari. La stessa è, a partire dal mese di Settembre, gestita da risorse Geasar.

## Traffico

### Contesto Nazionale e Regionale

#### Analisi comparativa aeroporti Sardi

##### Passeggeri 2009 Vs 2008

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	Δ% 2009/2008	Passeggeri Internazionali	Market Share	Δ% 2009/2008	Transiti	Δ% 2009/2008	Totale Commerciale	Market Share	Δ% 2009/2008
Olbia	1.099.777	23,9%	-3,2%	522.168	29%	-13,6%	46.960	32,5%	1.668.905	25,7%	-6,0%
Cagliari	2.565.031	55,7%	5,4%	748.803	41%	53,5%	15.174	263,9%	3.329.008	51,2%	13,8%
Alghero	943.701	20,5%	15,2%	559.879	31%	0,0%	2.500	174,1%	1.506.080	23,2%	9,2%
<b>Totale Sardegna</b>	<b>4.608.509</b>	<b>100%</b>	<b>5,0%</b>	<b>1.830.850</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,8%</b>	<b>64.634</b>	<b>59,5%</b>	<b>6.503.993</b>	<b>100,0%</b>	<b>6,9%</b>
<b>Totale Italia</b>	<b>55.940.298</b>	<b>8,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>73.501.762</b>	<b>2,5%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>1.017.561</b>	<b>-8,1%</b>	<b>130.459.621</b>	<b>5,0%</b>	<b>-2,3%</b>

Il sistema aeroportuale italiano ha registrato nel 2009 un traffico di 130.459.621 passeggeri con una riduzione del 2,3% rispetto al 2008, (Fonte Assaeroporti). Il calo è determinato dalla flessione della componente di traffico internazionale (-4,7%), mentre il traffico domestico cresce del (+8,2%).

La congiuntura economica negativa, la crisi di Alitalia e del trasporto aereo in generale hanno influito su tale risultato. Elemento significativo che emerge tuttavia dall'analisi della banca dati Assaeroporti è la crescita dei piccoli scali, che grazie all'effetto delle compagnie *low cost*, evidenziano tassi di crescita media superiori al 10%.

Gli Aeroporti Sardi nel loro complesso registrano una crescita del (+6,9%).

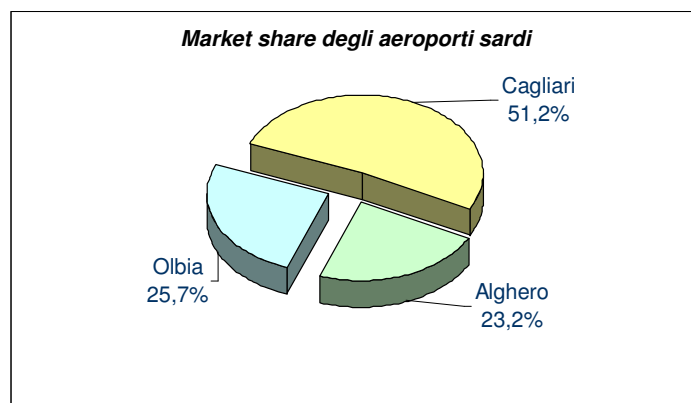
In controtendenza rispetto alla media nazionale ed europea, il risultato positivo è principalmente determinato dall'apertura delle basi Ryanair su Alghero e Cagliari che ha generato una crescita dei volumi di traffico rispettivamente del (+9,2%) e (+13,8%).

L'aeroporto di Alghero, nonostante l'attivazione di diverse nuove rotte internazionali, chiude il 2009 con un traffico passeggeri internazionali sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

L'aeroporto di Olbia, invece, chiude l'anno 2009 con un traffico di aviazione commerciale di 1.668.905 passeggeri, in calo del (-6%) rispetto al 2008.

Lo scalo perde il primato di principale aeroporto internazionale dell'Isola a favore di Cagliari (share del 41%) e Alghero (share del 31%).

Il *market share* totale 2010 è rappresentato seguente nel seguente grafico a torta:



## Aeroporto di Olbia

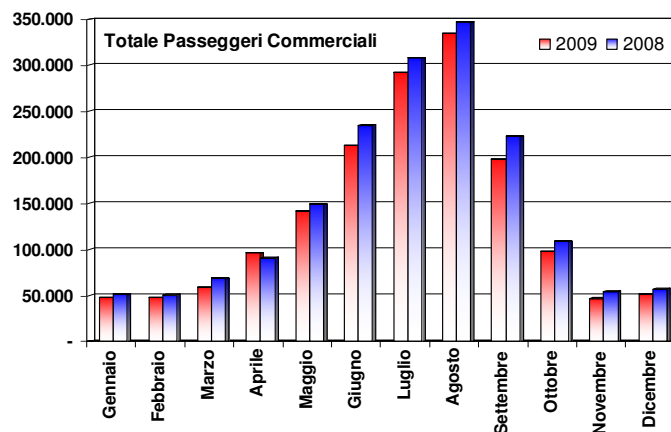
<b>Traffico Totale Aeroporto di Olbia (inclusi transiti)</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Delta</b>
Passeggeri Aviazione Commerciale	1.668.905	1.775.231	-6,0%
Passeggeri Aviazione Generale	25.184	27.813	-9,5%
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.694.089</b>	<b>1.803.044</b>	<b>-6,0%</b>
Movimenti AA/MM commerciali di linea e charter	17.072	18.323	-6,8%
Movimenti AA/MM Aviazione Generale	12.925	14.097	-8,3%
<b>Totale Movimenti</b>	<b>29.997</b>	<b>32.420</b>	<b>-7,5%</b>
Tonnellaggio Aviazione Commerciale	1.071.981	1.125.151	-4,7%
Tonnellaggio Aviazione Generale	166.691	187.525	-11,1%
<b>Totale Tonnellaggio</b>	<b>1.238.672</b>	<b>1.312.676</b>	<b>-5,6%</b>
<b>Merci e posta</b>	<b>219.773</b>	<b>807.583</b>	<b>-72,8%</b>

Come accennato in precedenza, il calo di traffico registrato all'Aeroporto di Olbia (passeggeri (-6%) movimenti (-7,5%) tonnellaggio (-5,6%)) è riconducibile in primo luogo alla crisi economica in atto e alla concorrenza degli aeroporti di Cagliari e Alghero.

### *Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale (esclusi transiti)*

	2009			2008			Delta 2009/2008		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
<b>Gennaio</b>	41.551	5.778	47.329	43.527	7.793	51.320	-4,5%	-25,9%	-7,8%
<b>Febbraio</b>	40.727	6.574	47.301	42.575	7.911	50.486	-4,3%	-16,9%	-6,3%
<b>Marzo</b>	47.917	10.452	58.369	53.628	15.442	69.070	-10,6%	-32,3%	-15,5%
<b>Aprile</b>	67.476	28.699	96.175	63.399	27.246	90.645	6,4%	5,3%	6,1%
<b>Maggio</b>	79.280	62.293	141.573	78.745	69.701	148.446	0,7%	-10,6%	-4,6%
<b>Giugno</b>	139.096	73.562	212.658	155.489	78.636	234.125	-10,5%	-6,5%	-9,2%
<b>Luglio</b>	196.442	94.545	290.987	199.724	107.631	307.355	-1,6%	-12,2%	-5,3%
<b>Agosto</b>	228.574	105.554	334.128	225.435	120.539	345.974	1,4%	-12,4%	-3,4%
<b>Settembre</b>	112.872	84.666	197.538	118.473	104.251	222.724	-4,7%	-18,8%	-11,3%
<b>Ottobre</b>	57.205	40.520	97.725	59.396	49.066	108.462	-3,7%	-17,4%	-9,9%
<b>Novembre</b>	43.061	3.978	47.039	46.482	7.857	54.339	-7,4%	-49,4%	-13,4%
<b>Dicembre</b>	45.576	5.547	51.123	48.923	7.750	56.673	-6,8%	-28,4%	-9,8%
<b>TOTALE</b>	<b>1.099.777</b>	<b>522.168</b>	<b>1.621.945</b>	<b>1.135.796</b>	<b>603.823</b>	<b>1.739.619</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-13,5%</b>	<b>-6,8%</b>

La mensilizzazione dei dati evidenzia un costante decremento in tutti i mesi dell'anno.



La crisi economica ha invertito il trend di crescita costante che ha interessato negli ultimi anni la componente di traffico internazionale del Costa Smeralda. Ad eccezione del mercato Francese, che ha beneficiato dell'attivazione di due nuove rotte, Parigi Orly operata dalla *low cost* Transavia.com e Lione nuova rotta easyJet, tutti i principali mercati esteri evidenziano una flessione del traffico.

Per la prima volta dal 2002, si è registrata pertanto una flessione del traffico internazionale (-13,5%).

La connotazione turistica dell'Aeroporto di Olbia fa sì che lo stesso risenta maggiormente, rispetto agli altri scali con un bacino di utenza più ampio, della contrazione della domanda di viaggi.

Negli ultimi anni l'aeroporto ha registrato una *trend* di crescita positivo grazie allo sviluppo del traffico internazionale, (+138% dal 2002 al 2009), che ha compensato la stagnazione del traffico domestico che per contro, dal 2002 al 2009, evidenzia una flessione (-3%).

Nonostante però le politiche commerciali e di *marketing* intraprese dalla Geasar e gli investimenti effettuati in *co-marketing* con la Regione Sardegna per la promozione e creazione di pacchetti turistici atti ad ampliare la stagione turistica, le compagnie aeree stanno riducendo notevolmente l'offerta di voli internazionali nel periodo invernale e di spalla, segno evidente della difficoltà del territorio di attrarre e consolidare flussi turistici al di fuori del picco estivo.

I volumi di traffico hanno oltretutto risentito del fallimento delle compagnie Sterling, My Air, Skyeurope e Volare che ha determinato una perdita di circa 60.000 passeggeri, in aggiunta al calo di traffico di alcuni importanti vettori.

Attualmente Meridiana sviluppa la gran parte del traffico passeggeri dell'aeroporto di Olbia con maggior rilevanza sul segmento domestico, in particolare sulle rotte in continuità territoriale.

Nel corso dell'anno sono state comunque attivate cinque nuove destinazioni (Manchester, Edimburgo, Parigi Ory, Lyone e Oslo) per un totale di sessanta destinazioni attive dall'Aeroporto di Olbia. Tuttavia, a causa della crisi economica e della debolezza della sterlina, i nuovi collegamenti dal mercato inglese hanno avuto dei risultati molto inferiori alle aspettative.

I vettori *low cost* easyJet ed Air Berlin (ex Tuifly) sviluppano complessivamente il 30% circa del totale traffico passeggeri. Da evidenziare la costante espansione della *low cost* inglese easyJet, che nel 2009 ha ampliato la propria quota di share grazie all'incremento di offerta su Milano Malpensa e all'attivazione di un nuovo collegamento per/da Lyone, che si aggiunge a quelli già attivi per/da Berlino, Londra, Ginevra, Basilea e Bristol.

#### *Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi transiti)*

Dati di traffico passeggeri	2009	2008	2009/2008	Share 09	Share 08
<b>Linea</b>	1.091.589	1.121.854	-2,7%	99,3%	98,8%
<b>Charter</b>	8.188	13.942	-41,3%	0,7%	1,2%
<b>TOTALE NAZIONALE</b>	1.099.777	1.135.796	-3,2%	67,8%	65,3%
<b>Linea</b>	451.443	512.599	-11,9%	86,5%	84,9%
<b>Charter</b>	70.725	91.224	-22,5%	13,5%	15,1%
<b>TOTALE INTERNAZIONALE</b>	522.168	603.823	-13,5%	32,2%	34,7%
<b>TOTALE LINEA</b>	<b>1.543.032</b>	<b>1.634.453</b>	<b>-5,6%</b>	<b>95,1%</b>	<b>94,0%</b>
<b>TOTALE CHARTER</b>	<b>78.913</b>	<b>105.166</b>	<b>-25,0%</b>	<b>4,9%</b>	<b>6,0%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.621.945</b>	<b>1.739.619</b>	<b>-6,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Riguardo alla suddivisione per tipologia di vettore, i passeggeri di Linea sono stati il 95,1% del totale, con un incremento di circa 1 punto percentuale rispetto al 2008.

Il segmento *Charter*, penalizzato dalla sempre più diffusa scelta di vacanze *on line* “fai da te” e dalla crisi del settore del turismo, diminuisce del - 25%, cedendo un punto do share alla componente Linea.

**Traffico Aviazione Commerciale per destinazione (esclusi transiti)**

<b>Paese</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Δ 09-08</b>	<b>Share 09</b>	<b>Share 08</b>
<b>Italia</b>	<b>1.099.777</b>	<b>1.135.796</b>	<b>-3,2%</b>	<b>67,8%</b>	<b>65,3%</b>
Germania	269.240	312.576	-13,9%	16,6%	18,0%
Inghilterra	90.797	97.731	-7,1%	5,6%	5,6%
Svizzera	60.650	72.655	-16,5%	3,7%	4,2%
Francia	53.761	50.559	6,3%	3,3%	2,9%
Austria	12.335	15.433	-20,1%	0,8%	0,9%
Repubblica Ceca	8.431	9.633	-12,5%	0,5%	0,6%
Spagna	6.860	7.987	-14,1%	0,4%	0,5%
Olanda	6.640	9.629	-31,0%	0,4%	0,6%
Belgio	4.918	6.917	-28,9%	0,3%	0,4%
Polonia	3.563	6.326	-43,7%	0,2%	0,4%
Altri Paesi	4.973	14.377	-65,4%	0,3%	0,8%
<b>Totale Internazionale</b>	<b>522.168</b>	<b>603.823</b>	<b>-13,5%</b>	<b>32,2%</b>	<b>34,7%</b>
<b>Totale Passeggeri</b>	<b>1.621.945</b>	<b>1.739.619</b>	<b>-6,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

L'Italia rappresenta il primo mercato con una quota del 67,8% .

Il mercato tedesco, principale mercato estero, evidenzia una flessione per effetto della riduzione dell'offerta di Air Berlin sulle rotte Colonia, Hannover, Stoccarda, Francoforte e Amburgo ed il calo dei coefficienti di occupazione su Monaco. Anche il vettore easyJet riduce le frequenze su Berlino.

Il mercato inglese, dopo l'importante crescita (+ circa 40.000 pax) realizzata nel 2008, evidenzia un calo di passeggeri legato alla riduzione dell'offerta di voli su Londra, non compensata dall'incremento di operativo di Ryanair su Birmingham e dai nuovi collegamenti per Edimburgo e Manchester di Jet2.com

La Svizzera, evidenzia un ridimensionamento dovuto alla riduzione dell'operativo di easyJet su Basilea e Ginevra, Air Berlin e vettori charter su Zurigo.

L'Austria e la Repubblica Ceca risentono del fallimento di SkyEurope che operava le rotte Vienna e Praga.

## ***Investimenti e manutenzioni su infrastrutture e sistemi aeroportuali***

L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2009 - esposto in nota integrativa - è pari a Euro 2.617.290 (di cui Euro 2.580.761 per Immobilizzazioni Materiali ed Euro 36.529 per Immobilizzazioni Immateriali). Tale quota rappresenta il totale delle opere realizzate e messe in esercizio nel corso dell'anno (Euro 2.483.488) e delle opere che al 31.12.2009 risultano ancora in fase di esecuzione (Euro 133.801). Entrambe le poste sono esposte al netto delle quote di finanziamento pubblico.

Durante l'anno 2009, infatti, ENAC ha liquidato alla società un contributo pari a Euro 3.784.865 per i lavori di realizzazione del Terminal di Aviazione Generale. Pertanto, al lordo di tale contribuzione, l'incremento di valore degli investimenti aeroportuali è pari a Euro 6.402.155.

L'intervento più importante riguarda i lavori di realizzazione del nuovo Terminal di Aviazione Generale.

Come da previsione i lavori di costruzione del nuovo Terminal, comprensivi degli incrementi legati al vertice G8, sono stati completati nei primi mesi dell'anno e l'opera è stata regolarmente inaugurata il 27 giugno 2009. Lo spostamento del vertice G8 all'Aquila non ha quindi modificato il programma lavori e le risorse dedicate a questo intervento.

Tale opera, secondo la Convenzione sottoscritta (APQ programma PON Trasporti e CIPE) ed il successivo Protocollo di Intesa firmato con Regione ed Enac in occasione della organizzazione dell'evento G8, prevedeva la compartecipazione di Geasar al finanziamento. L'intervento ha impiegato complessivamente risorse finanziarie per 13 milioni di Euro, di cui circa 9 finanziati. L'intervento risulta esposto in nota integrativa al netto delle quote di finanziamento.

Importanti opere infrastrutturali ed impiantistiche realizzate sempre nell'ambito del Protocollo di Intesa finalizzato all'evento G8 e previste nel Piano di Sviluppo Aeroportuale:

- ✚ la Viabilità di interconnessione del Terminal Commerciale al Terminal Aviazione Generale e la rimodulazione degli accessi secondo lo standard aeroportuale, comprensiva quindi di impianti di illuminazione, di aree verdi e relativi sistemi di irrigazione
- ✚ il nuovo sistema ILS al servizio della pista 24

Secondo le previsioni del Protocollo di Intesa, la società Geasar ha curato e finanziato solo la Progettazione e Direzione Lavori, mentre la Struttura di Missione G8 ha svolto il ruolo di stazione appaltante.

Nell'ambito di questi interventi si è altresì provveduto allo spostamento del campo nomadi che insisteva in un'area interessata dal Piano di Sviluppo Aeroportuale limitrofa alla viabilità realizzata, che iniziava a rappresentare una possibile fonte di disagi alla operatività aeroportuale.

Il piazzale aeromobili "Apron 2" dedicato ai movimenti di Aviazione è divenuto pienamente operativo nel corso del 2009, successivamente alla ricollocazione di tutte le attività della società Eccelsa Aviation in area Ovest.

Il 27 giugno 2009 Geasar ha firmato con Enac, Regione Sardegna e gli scali di Alghero e Cagliari un nuovo Protocollo di Intesa che prevede il finanziamento di importanti opere di adeguamento funzionale dell'aeroporto. Il totale Piano di interventi pari a circa 94 milioni di Euro finanziato con fondi PON Trasporti (Piano Operativo Nazionale), PAR-FAS (Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate) e fondi delle società di gestione

All'aeroporto di Olbia sono destinati circa 48 milioni di Euro con i quali verranno realizzati

- ✚ Lo stralcio funzionale S.S. Sassari – Olbia ed il completamento della viabilità di accesso all'Apt
- ✚ Gli interventi su pista di volo, airside e lo spostamento del SS 125
- ✚ Il IX lotto funzionale della S.S. 199 Sassari – Olbia
- ✚ La deviazione della S.S. 125 “Orientale Sarda” – Ponte sul Rio Padrongianus

### **Incrementi di immobilizzazioni dell'esercizio**

Geasar ha impegnato le proprie disponibilità finanziarie nei seguenti interventi e acquisti principali:

➤ **Interventi infrastrutturali su aree in concessione:**

- ✚ Sistema di supervisione e telecontrollo impianti terminal Aviazione Generale
- ✚ Struttura di ricovero, rimessaggio e ricarica per i mezzi di rampa dell'Aviazione Generale
- ✚ Impianto per il recupero delle acque di falda per l'uso irriguo delle nuove aree verdi
- ✚ Impianto di illuminazione per l'incremento della security dell'*air side*
- ✚ Ampliamento mensa riservata agli operatori aeroportuali
- ✚ Sistema di automazione impianto luci della *hall* Partenze Main Terminal
- ✚ Adeguamenti normativi di locali e impianti per l'ottenimento della certificazione ISO 14001
- ✚ Potenziamento dell'impianto FIDS (Sistema Informativo Voli)
- ✚ Automazione dei sistemi di accesso alle aree di smistamento bagagli e Terminal Merci
- ✚ Adeguamento alla normativa della recinzione aeroportuale
- ✚ Implementazione sistema di climatizzazione del “Kara kiosk”
- ✚ Realizzazione sale docenti a servizio dell'Università

Nel corso del 2009 si è ulteriormente sviluppata l'attività di ottimizzazione della gestione energetica dell'Aerostazione principale, con particolare riguardo al tema dell'illuminazione degli ambienti aperti al pubblico, tramite la realizzazione dei sistemi di controllo e automazione i cui criteri si sono estesi al nuovo terminal di Aviazione Generale.

Tramite tale attività, e tramite la collaborazione attivata con importanti realtà industriali, si sono gettate le basi tecniche per la ristrutturazione energetica dei sistemi che a vario livello determinano l'impatto ambientale ed economico del complesso aeroportuale. In particolare la cooperazione con la struttura specializzata di ENEL ha portato all'esecuzione di un *audit* energetico al fine di perseguire l'efficientamento negli usi finali dell'energia.

➤ *Progettazione e sviluppo*

Nell'ambito della Convenzione di efficientazione energetica sottoscritta con l'Ente nel 2008 si è valutata la opportunità di produzione di energia elettrica da fotovoltaico in area *air-side* attraverso un progetto di un impianto da 1,3 MW da realizzarsi a circa 200 mt dalla pista di volo. Lo stesso ha di recente ottenuto l'approvazione di ENAC.

➤ *Attrezzature e autoveicoli aeroportuali:*

E' continuato nel corso del 2009 il programma di acquisizione di attrezzature collegato al graduale rinnovo del parco mezzi di rampa e all'adeguamento delle macchine radiogene alle disposizioni in materia di sicurezza.



Nello specifico si è provveduto all'acquisto delle seguenti attrezzature:

- ✚ N. 1 Air Starter
- ✚ N. 4 Nastri Bagagli semoventi
- ✚ N. 2 macchinette elettriche per Air Side
- ✚ N. 2 macchinari per il controllo radiogeno dei bagagli a mano e dei passeggeri
- ✚ N. 1 Scorta intangibile per incidente aereo

I valori relativi a grossa parte delle attrezzature su elencate non verranno contabilizzate all'interno delle immobilizzazioni aziendali.

Infatti per ragioni di opportunità aziendale, per l'acquisto delle dotazioni è stata attivata una procedura di Leaseback che ha interessato anche gli Arredi operativi del Terminal di Aviazione Generale. L'operazione è tale da non generare impatto economico nel corso del 2009 in quanto i canoni di locazione verranno contabilizzati a partire dal 2010, ma troveranno descrizione per il momento fra i conti d'ordine della società.

➤ *Sistemi informatici:*

Lo sviluppo dei sistemi informativi è stato oggetto di un ulteriore rafforzamento.

I principali interventi hanno riguardato:

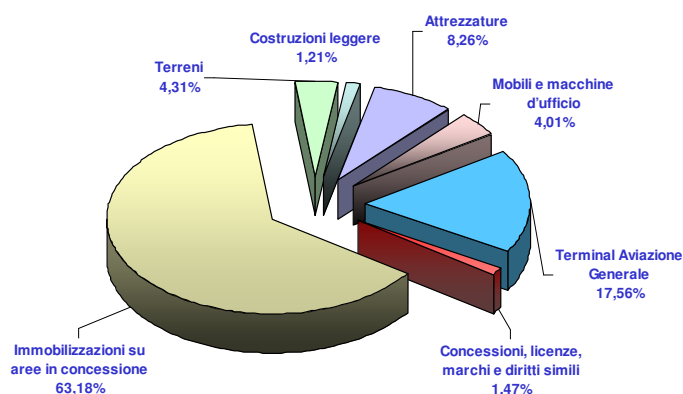
- ✚ Centro Elaborazione Dati: trasferimento su una piattaforma virtuale di circa il 20% dei server aziendali incrementando *fault tolerance*
- ✚ Ampliamenti al sistema CUTE (Common Use Terminal Equipment) in termini di numero di postazioni front-office
- ✚ Aggiornamento degli applicativi dedicati alle attività di scalo, analisi statistiche sui dati di traffico e *lost&found* e ai punti vendita dell'aerostazione
- ✚ Adozione di una piattaforma VOIP per il nuovo Terminal di Eccelsa predisposta a future nuove modalità di comunicazione "flat" verso l'esterno
- ✚ Link in fibra ottica con la ENAV per sistema di comunicazione dei dati rilevati dalla Torre di Controllo
- ✚ Adozione delle misure tecniche e organizzative previste dal Garante della Privacy sugli Amministratori di Sistema

La tabella seguente riassume gli investimenti auto finanziati ultimati e messi in esercizio nel corso dell'esercizio 2009:

*in €*

<b>Descrizione opera</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Var. assoluta</b>	<b>Var %</b>
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	36.529	23.273	-13.255	-56,96
Sito Internet	0	46.800	46.800	0,00
Immobilizzazioni su aree in concessione	1.569.155	554.467	-1.014.688	-183,00
<i>Piazzali e strade</i>	740.860	0	-740.860	0,00
<i>Fabbricati</i>	370.862	388.868	18.006	4,63
<i>Impianti</i>	457.433	165.599	-291.834	-176,23
Terminal Aviazione Generale	436.011	0	-436.011	0,00
Terreni	107.134	3.106.421	2.999.288	96,55
Costruzioni leggere	30.001	137.409	107.408	78,17
Attrezzature	205.120	171.105	-34.015	-19,88
Mobili e macchine d'ufficio	99.539	206.855	107.316	51,88
<b>Totale</b>	<b>2.483.488</b>	<b>4.246.331</b>	<b>1.762.842</b>	<b>41,51</b>

### Composizione delle immobilizzazioni per categoria contabile



### Immobilizzazioni su aree in concessione

Descrizione opera	Costo
REALIZZAZIONE VIABILITA DI ACCESSO	439.430
AMMODERNAMENTO MACCHINE RADIOGENE	380.700
STRUTTURE LOGISTICHE TERMINAL A.G. INTERVENTI INFRASTRUTT.LI E ACQUISTO ARREDI COMMERCIALI	221.220
ACQUISIZIONE IMPIANTI PUBBLICITARI	137.845
ADEGUAMENTO IMPIANTI ALLE NORME: ASCENSORI, IMPIANTI ENERGETICI E ANTINCENDIO, CENTRALE TERMICA	159.605
PROLUNGAMENTO PISTA DI VOLO	90.277
AMPLIAMENTO MENSA AZIENDALE E COMPLETAMENTO CHIOSCO BAR	80.986
ALLESTIMENTO LOCALI FORMATIVI DA SUBCONCEDERE	11.289
EFFICIENTAMENTO SISTEMI DI CHIUSURA SALE LOCALI MERCI E SMIST. BAGS.	15.276
MODIFICA SALA VIP	14.637
AMPLIAMENTO UFFICI GEASAR	12.000
IMPLEMENTAZIONE FIDS E NUOVI MONITOR	3.938
APRON MANAGEMENT SYSTEM: REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO FIBRA OTTICA CON TORRE CONTROLLO	1.952
<b>Totale Immobilizzazioni su Aree in Concessione</b>	<b>1.569.155</b>

### Attrezzature aeroportuali

Descrizione opera	Costo
ARREDI NUOVO TERMINAL DI AVIAZIONE GENERALE	121.113
N.4 NASTRI BAGAGLI SEMOVENTI ALLEGERITI	77.060
ATTREZZATURE ATT.TA COMM.LI	3.950
ACQUISTO CARRELLI PORTABAGAGLI PER PASSEGGERI	1.600
ALTRE MINORI	1.398
<b>Totale Attrezzature</b>	<b>205.121</b>

### *Concessioni, licenze, marchi e diritti simili*

<b>Descrizione opera</b>	<b>Costo</b>
AGGIORNAMENTO SISTEMA RILEVAMENTO PRESENZE/SISTEMA ACCESS	28.383
ACQUISTO SOFTWARE APPLICATIVO SISTEMA BLADE	7.499
ALTRI ALLESTIMENTI SOFTWARE	647
<b>Totale Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>	<b>36.529</b>

### *Mobili e macchine d'ufficio*

<b>Descrizione opera</b>	<b>Costo</b>
NUOVO SERVER AZIENDALE "BLADE"	37.258
LETTORI BARCODE 3D E STAMPANTI ETICHETTE BAG	14.042
ACQUISTO MOBILI E ARREDI	31.456
ALTRI MINORI	16.783
<b>Totale Mobili e Macchine d'ufficio</b>	<b>99.539</b>

### Manutenzione ordinaria

Il servizio di manutenzione degli impianti meccanici ed elettrici è stato svolto, in conformità alla decisione assunta nel 2008, in gestione diretta con proprio personale.

Le prestazioni sono state caratterizzate dal raggiungimento di importanti risultati: la riacquisizione del necessario know-how, un'attenta programmazione e ottimizzazione degli interventi e delle risorse impegnate in campo ed il recupero delle carenze manutentive e gestionali ereditate dal precedente contratto di appalto.

Le maestranze attive nell'unità organizzativa hanno compiuto nel 2009 un articolato percorso formativo che ha conferito loro sia le necessarie competenze tecniche sugli impianti specifici, sia le indispensabili nozioni in tema di sicurezza sul lavoro. Il livello di efficienza raggiunto ha consentito così di prendere in carico e gestire le nuove infrastrutture (complesso Olbia 2) ed il nuovo Terminal di Aviazione Generale senza incrementare il personale tecnico impegnato.

Il coordinamento interno delle risorse ha permesso pertanto oltre al conseguimento di significative economie di esercizio in rapporto all'attività svolta, anche l'estensione dei servizi di manutenzione, sia alla base di armamento Meridiana, sia a tutti i soggetti i quali, a vario titolo, operano in ambito aeroportuale.

Le attività di manutenzione registrate e svolte con diverse finalità nel corso del 2009 sono state oltre 4.000.

Gli interventi realizzati, anche con l'ausilio di ditte terze, sulle strutture di volo sono stati finalizzati alla conservazione delle prestazioni e dei requisiti richiesti in termini di *safety* e *security*. Fra gli altri, quelli di maggiore rilievo:

- ✚ Diserbo *runway*, *shoulders* e raccordi
- ✚ Rimozione del deposito gommoso *runway*
- ✚ Fresatura e ripristino di alcune porzioni critiche della *taxiway* e della *runway*
- ✚ Pulizia caditoie e linee di smaltimento acque meteoriche *aprons*

- ✚ Verifica capacità di deflusso e pulizia canali acque meteoriche su superfici di volo
- ✚ Fresatura e rifacimento segnaletica *aprons* e pista per adeguamento al Regolamento
- ✚ Bonifica pavimentazione flessibile porzione ovest *apron 1*
- ✚ Riqualificazione giunti pavimentazione rigida *apron 1* e trattamento antikerosene

Opere di entità minore hanno riguardato singole porzioni di pavimentazioni stradali per la viabilità esterna *land side*, peraltro già interessata da profondi interventi di riqualificazione conseguenti ai lavori per il grande evento del G8.

Anche l'attività di manutenzione civile degli immobili e dei fabbricati, interamente terziarizzata nell'esercizio 2008, è stata riconvertita, a partire dal mese di marzo 2009, con l'acquisizione diretta di due risorse. L'integrazione delle suddette attività nella unità organizzativa di manutenzione impianti ed infrastrutture ha rappresentato per Geasar uno strumento, flessibile ed efficace, indispensabile all'esecuzione degli interventi conservativi volti a preservare il buono stato dei beni in concessione.

In conformità alle previsioni normative si è inoltre dato corso al processo di recupero manutentivo delle strutture e degli impianti del distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco.

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

Nel corso del 2009 il Servizio Safety Management System - Quality & Regulation ha apprezzabilmente implementato la sorveglianza del mantenimento degli standard di sicurezza dell' Airside aeroportuale al fine di una sempre maggiore prevenzione degli eventi. Gli strumenti utilizzati (*Auditing e Reporting System*) hanno condotto ad interventi mirati dei diversi Post Holder sulle maggiori problematiche quali il bird strike, la guida degli automezzi nell'area di manovra ed il parking degli aeromobili.

### ➤ ***SMS***

Il Safety Management System approvato, al secondo anno di attività, ha raggiunto una sua maturità organizzativa permettendo i monitoraggi *routinari* delle attività nell' *airside* dell'aeroporto.

Un importante obiettivo raggiunto è la diminuzione rispetto all'anno precedente degli eventi di *bird strike* per circa 10.000 movimenti. Anche il parco mezzi, sottoposto a controlli più puntuali, ha subito meno avarie del 2008 soprattutto riguardo le perdite d'olio.

Nei primi mesi dell'anno è stata organizzata l'esercitazione totale d'incidente aereo prevista dal Piano di Emergenza dell'Aeroporto. Tale esercitazione, che ha seguito il metodo USA-FEMA (Federal Emergency Management Agency) si è svolta in data 8 maggio 2009 e ha dimostrato il buon standard della safety aeroportuale. I lievi riscontri segnalati sono stati recepiti nella revisione del Piano di Emergenza dell'Aeroporto.

L'*Audit plan* 2009 è stato concluso nei tempi e nei modi stabiliti dal programma di *audit* approvato dall'ENAC che prevede l'implementazione di un foglio elettronico per la gestione statistica dei report. Le verifiche eseguite dall'Ente hanno avuto esito favorevole.

### ➤ ***Certificazioni ISO14001, ISO9001 e OHSAS18001***

L'unità ha coordinato le pratiche di ottenimento delle tre certificazioni integrate di Qualità (ISO9001), Ambiente (ISO14001) e Prevenzione Infortuni (OHSAS18001). L'Ente certificatore scelto è il DNV Norvegese.

Come già specificato, la Certificazione ISO14001 è stata conseguita a Dicembre 2009, mentre l'ottenimento delle altre due certificazioni è prevista nella prima metà del 2010.

### ➤ ***Altri progetti speciali curati:***

Fra Gennaio e Giugno 2009 l'area ha coordinato lo studio di fattibilità di un Polo di alta formazione aeronautica. Si è indagata, infatti, la possibilità di realizzare nelle aree limitrofe il sedime aeroportuale un'Accademia di Alta Formazione che dovrebbe racchiudere:

- ✚ un'Aviation Academy per l'erogazione di corsi di laurea breve e un *masters* in Economia dell'Aviazione e dell'Aerospazio
- ✚ un'Aviation Training School con scuola di volo, centro simulatori e training center per l'erogazione di corsi di specializzazione aeronautica

Tale progetto ha suscitato l'interesse dell'ENAC e delle istituzioni territoriali (Regione e Comune di Olbia). Quest'ultimo ha inserito il progetto nel proprio Piano Integrato di Sviluppo Urbano (PISU).

## Attività di assistenza aeroportuale

### Handling:

Le attività di assistenza a terra proseguono con la continua ricerca del miglioramento del servizio e anche per l'anno 2009, pur in presenza di una sempre più marcata concentrazione di traffico nei soli mesi di Luglio e Agosto, si è riusciti a perseguire quasi totalmente tutti gli obiettivi indicati dalla Carta dei Servizi e gli impegni presi contrattualmente con i vettori assistiti.

<b>Indicatore di performance</b>	<b>Promessa 2009</b>	<b>Rilevazioni 2009</b>	<b>Unità di misura</b>
<b><u>Sicurezza del viaggio</u></b>			
Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza	96%	98%	% passeggeri soddisfatti
<b><u>Regolarità del servizio</u></b>			
Ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale	2%	1%	n. ritardi/tot voli pax in partenza
Ritardi complessivi	20%	21%	n. ritardi complessivi/tot voli pax in partenza
Bagagli disguidati complessivi	2% <sup>oo</sup>	0% <sup>oo</sup>	n. bagagli disguidati/1.000 passeggeri in partenza
Tempi di riconsegna bagagli	20' / 30'	19' / 28'	tempo di riconsegna 1°ultimo bagaglio 90% dei casi
Tempo di attesa a bordo per lo sbarco del 1° passeggero	3'	3'	tempo di attesa block-on nel 90% dei casi
Percezione complessiva sulla regolarità dei servizi ricevuti in aeroporto	95%	93%	% passeggeri soddisfatti
<b><u>Servizi per passeggeri a ridotta mobilità</u></b>			
Disponibilità di percorsi facilitati	si	si	si/no
Accessibilità a tutti i servizi aeroportuali	si	si	si/no
Disponibilità di personale dedicato su richiesta	si	si	si/no
Disponibilità di spazi dedicati	si	si	si/no
Disponibilità di sistema di chiamata nel Parcheggio	si	si	si/no
Disponibilità di sistema di chiamata nel Terminal	si	si	si/no
Disponibilità di strumenti di informazione e comunicazione dedicati	si	si	si/no
<b><u>Servizi di informazione al pubblico</u></b>			
Percezione complessiva efficacia delle informazioni	90%	93%	% passeggeri soddisfatti
Presenza di numero verde/Sito internet	si	si	si/no
<b><u>Aspetti relazionali e comportamentali</u></b>			
Percezione sulla cortesia del personale	97%	98%	% passeggeri soddisfatti
Percezione sulla professionalità del personale	97%	98%	% passeggeri soddisfatti
<b><u>Servizi di sportello e varco</u></b>			
Attesa in coda al check-in	10'	10'	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al check-in	94%	92%	% passeggeri soddisfatti
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	3 min	4'	tempo nel 90% dei casi
Percezione coda al controllo passaporti	92%	91%	% passeggeri soddisfatti

I ricavi 2009 relativi al servizio di *handling* di Aviazione Commerciale ammontano a Euro 8.544.152 in diminuzione di circa Euro 540.000 rispetto al dato 2008. Tale delta è riferibile in primo luogo al calo di traffico (-4,7% Tons), in secondo luogo alla riduzione dei ricavi per il servizio di biglietteria, il quale sconta sia la diminuzione dei volumi, che l'utilizzo preponderante del canale Web per l'acquisto dei titoli di viaggio.

Il totale ricavi per Tasse e Diritti riflette lo stesso effetto, seppur in misura più accentuata, nei casi in cui il corrispettivo risulta direttamente correlato al numero di passeggeri in quanto la contrazione degli stessi è maggiore e pari al 6 % circa.

	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Δ assoluto</b>	<b>Δ %</b>
Handling ed Extra-handling	8.544.152	9.084.118	-539.966	-5,94
Diritti e tasse aeroportuali	4.924.090	5.162.066	-237.975	-4,61
Diritti servizi controllo di sicurezza	2.835.838	3.035.986	-200.148	-6,59
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>16.304.081</b>	<b>17.282.170</b>	<b>-978.089</b>	<b>-5,66</b>

## Gestione Aeroportuale:

### ➤ Servizio handling

I risultati economici dell'attività di assistenza aeroportuale in termini di proventi, al netto dei ricavi legati al servizio *catering*, sono stati consuntivati in 8.182.754 Euro con uno scostamento negativo del 6,33% verso il 2008.

Considerato un livello medio di ricavo a tonnellata assistita, in linea con il trend degli ultimi 2 esercizi (7,60 €/Tons), il delta negativo pari a 552.821 Euro è interamente attribuibile al variare dei volumi.

### ➤ Assistenza PRM

In accordo con la normativa europea (Reg. CE 1107/2006) il servizio di assistenza per i passeggeri a ridotta mobilità è stato erogato, nel corso del 2009, con tariffa provvisoria inizialmente definita da Enac di € 0,29 a passeggero in partenza, pur a fronte della richiesta da parte della società di un corrispettivo pari a € 0,56.

La tariffa, risultata insufficiente alla copertura di tutti i costi correlati al servizio reso, è stata di recente adeguata al valore di 0,56€ a seguito di nuova istanza presentata ad Enac e della rinnovata approvazione da parte del Comitato Utenti. Pertanto, a partire pertanto da Gennaio 2010, e quindi a valere sul prossimo Bilancio, il servizio sarà prestato con adeguata copertura finanziaria.

### ➤ Servizio Merci

Il traffico merci sullo scalo ha continuato a registrare un significativo calo dei volumi (-72,8% vs 2008 e -46,3% calo 2008 vs 2007).

Come evidenziato nel precedente esercizio, il riposizionamento di Poste italiane sugli scali di Alghero e Cagliari non ha consentito lo sviluppo di tale attività, seppur, durante l'anno, la società abbia cercato di individuare un *partner* disposto a programmare il proprio operativo sullo scalo.

### ➤ Servizi di security

Al fine di garantire la protezione dei viaggiatori nel settore dell'aviazione, i costi della sicurezza aerea in Europa sono aumentati a seguito del recepimento di provvedimenti emanati dall'Unione europea.

La copertura dei costi inerenti alla sicurezza dell'aviazione è attualmente regolamentata a livello nazionale.

Nel mese di Maggio 2009, la Commissione Europea ha adottato una proposta di direttiva che stabilisce criteri armonizzanti per la determinazione delle tasse aeroportuali destinate a finanziare le misure di sicurezza negli aeroporti europei. Gli obiettivi sono: garantire la trasparenza, la non discriminazione, l'aderenza ai costi di tali diritti e la consultazione delle compagnie aeree nel momento in cui le autorità aeroportuali stabiliscono i diritti da applicare.

In Italia lo strumento atto a garantire le finalità perseguite da tale Direttiva è la Delibera CIPE 38/2007 che garantisce nasce con l'obiettivo di garantire a passeggeri, vettori e gestori, all'interno dell'impianto tariffario stabilito in Accordo di Programma, la congrua copertura dei costi sostenuti, azioni di efficientamento del servizio, oltreché tutti i meccanismi di consultazione fra le parti.

Attualmente, la società si trova ad erogare un servizio in perdita, considerato che a seguito della istruttoria condotta da Enac nel Febbraio del 2007, il provvedimento Ministeriale che doveva rendere attuativo l'adeguamento del corrispettivo, è ancora fermo presso i Ministeri competenti i quali hanno eccepito la necessità di ogni rideterminazione tariffaria all'interno del Contratto di Programma.

Complessivamente gli introiti generati dai diritti per il controllo dei passeggeri e bagagli da stiva, pari a 2.835.838 Euro, sono inferiori rispetto al 2008 di 200.148 Euro per via del succitato calo di traffico.

I costi per l'approntamento del servizio risultano invece appesantiti di circa 200.000 Euro per due motivazioni congiunte. Da un lato la rilocalizzazione delle attività di aviazione generale in un Terminal di maggiori dimensioni non ha consentito l'attuazione di meccanismi di sinergia sino a quel momento possibili, dall'altro l'adeguamento tariffario, sulla base degli indici ISTAT, del costo orario del servizio prestato dalla società.



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

### Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Dopo anni di crescita costante, il 2009 ha fatto registrare, anche per il settore dell'aviazione Privata, durante quasi tutti i dodici mesi dell'esercizio un calo di traffico conseguente all'impatto negativo della crisi economico finanziaria internazionale.

I dati di consuntivo evidenziano, in rapporto all'anno precedente, un decremento dei volumi di traffico nell'ordine del 12% circa in termini di tonnellaggio e dell' 8% circa nei movimenti.

<b>Dati di traffico Aviazione Generale</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Delta</b>
Passeggeri	25.184	27.813	-9,5%
Movimenti AA/MM	12.925	14.097	-8,3%
Tonnellaggio	166.691	187.525	-11,1%

La tabella evidenzia il decremento di traffico registrato nel 2009. I primi segni di una lieve ripresa sono stati avvertiti a partire dal mese di Ottobre, ma la forte concentrazione del traffico durante la stagione estiva e le correlate perdite durante quel periodo, hanno fortemente influenzato il risultato finale.

L'impatto negativo, che si è riflesso proporzionalmente sui ricavi per i servizi *handling*, è stato mitigato dalle vendite dei servizi *extra-handling* (+2,5%) e di pubblicità (+300.000 Euro circa verso il 2008 – contratto stipulato con Audi) che hanno consentito di limitare a poco più del 7% il decremento sui ricavi totali.

I costi risultano allineati all'anno 2008 ed il risultato operativo dell'anno si riduce pertanto della sola quota attribuibile al calo di traffico (330.000 Euro circa) e all'incremento dei costi di ammortamento degli allestimenti del nuovo Terminal (23.000 Euro circa).

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

	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Δ assoluto</b>	<b>Δ %</b>
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.234.017	4.570.540	-336.523	-7,36
- Altri ricavi e proventi	11.054	10.548	506	4,80
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>4.245.071</b>	<b>4.581.088</b>	<b>-336.017</b>	<b>-7,33</b>
- Personale	-897.008	-851.538	-45.470	-5,34
- Materiali di consumo e merci	-57.218	-24.957	-32.261	-129,27
- Prestazioni, servizi e varie	-2.578.308	-2.645.871	67.563	2,55
<b>Costi Operativi</b>	<b>-3.532.535</b>	<b>-3.522.366</b>	<b>-10.168</b>	<b>-0,29</b>
<b>Mol (EBITDA)</b>	<b>712.536</b>	<b>1.058.722</b>	<b>-346.185</b>	<b>-32,70</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-188.782	-165.878	-22.904	-13,81
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>523.754</b>	<b>892.844</b>	<b>-369.090</b>	<b>-41,34</b>
Proventi - Oneri finanziari	-37.689	-39.674	1.986	5,01
<b>UTILE LORDO</b>	<b>486.065</b>	<b>853.169</b>	<b>-367.104</b>	<b>-43,03</b>
Proventi - Oneri straordinari	-333	-8.107	7.774	95,90
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>485.733</b>	<b>845.063</b>	<b>-359.330</b>	<b>-42,52</b>
Imposte correnti	-166.979	-250.635	83.656	33,38
Imposte anticipate e differite	2.774	-41.112	43.886	106,75
<b>UTILE NETTO</b>	<b>321.528</b>	<b>553.315</b>	<b>-231.788</b>	<b>-41,89</b>

In data 24 Giugno 2009 si è proceduto alla riallocazione delle attività nel nuovo Terminal Aviazione Generale.

L'anno 2009 è stato di conseguenza caratterizzato, dal punto di vista gestionale, da rilevanti cambiamenti legati ad un operativo svolto nella vecchia struttura fino alla prima metà dell'anno e poi riorganizzato da Luglio presso una nuova e più allargata infrastruttura. Le dimensioni del nuovo terminal Eccelsa, circa tre volte superiori ai precedenti spazi disponibili, hanno offerto importanti opportunità nello sviluppo dei ricavi *non aviation*, in particolare per quanto riguarda la parte delle attività commerciali, la pubblicità e le sub-concessioni di spazi, ma hanno nel contempo richiesto una maggiore attenzione degli operatori verso un corretto e oculato utilizzo delle strutture.

Il 30 Ottobre 2009, secondo le indicazioni di ENAC, è stata sottoscritta una nuova convenzione per disciplinare il rapporto di concessione in uso degli spazi fra le società Geasar ed Eccelsa. L'ente ha infatti eccepito che la Convenzione che disciplina i rapporti derivanti dall'affidamento della gestione totale dell'Aeroporto di Olbia, sottoscritta il 27 ottobre 2004, consente esclusivamente al Gestore Aeroportuale (Geasar), di concedere in uso a terzi aree e locali del sedime aeroportuale destinati ad uso commerciale.

A seguito di tale determinazione, Geasar è subentrata di diritto - a far data dal 1° Gennaio 2009 - nella titolarità di tutti i contratti di sub concessione, e relativi corrispettivi maturati, precedentemente sottoscritti da Eccelsa.

La controllata Eccelsa, pertanto, ha recepito l'annullamento di tutti i ricavi di sub concessione da spazi commerciali e, per contro, la rivisitazione dell'importo del canone di sub concessione preesistente. In surrogazione del precedente contratto, basato su principi puramente commerciali, è stato definito una convenzione per la messa a disposizione di aree e locali destinati ad attività aeronautiche che obbliga Eccelsa a corrispondere a Geasar un importo commisurato alla sommatoria dei costi sostenuti dalla stessa in relazione a tutti i beni, servizi ed oneri direttamente correlati alla assistenza dei voli di Aviazione Generale.

Dal punto di vista economico la variazione dei rapporti intercorrenti tra le due società ha comportato un annullamento dei ricavi in capo a Eccelsa (Euro 198.810 nel 2008) e per converso una rivisitazione del costo del canone (Euro 600.000 nel 2008 verso Euro 450.000 nel 2009) ed il trasferimento in capo a Geasar di tutti i costi per utenze e manutenzioni legati alle aree sub concesse a terzi (Euro 43.000 circa).

### Investimenti

La società ha investito complessivamente nell'anno in corso Euro 598.135. Gli interventi, riportati in tabella, sono maggiormente legati

- ✚ all'acquisizione di attrezzature di rampa, resesi necessarie in alcuni casi per la mancata sinergia con l'Aviazione Commerciale a seguito della dislocazione delle attività in area dedicata
- ✚ all'arredo degli uffici operativi del nuovo Terminal

<b>Descrizione opera</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.128	0
Costruzioni leggere	52.808	0
Impianti e macchinari	5.000	0
Attrezzature	355.392	293.489
Mobili e macchine d'ufficio	172.307	7.491
Altre imm.ni in corso	10.500	0
<b>Totale</b>	<b>598.135</b>	<b>300.979</b>

Le tabelle di seguito danno evidenza delle categorie più rilevanti in termini economici.

➤ *Attrezzature*

<b>Descrizione opera</b>	<b>Costo</b>
N,1 TRATTORE LEKTRO	126.606
N. 1 TOILETTE SERVICE	71.850
N.1 SCALA SCOPERTA	69.500
N.1 GPU	46.200
N. 1 STAZIONE TERRA-BORDO-TERRA	13.000
N. 3 CARRELLI PORTA BAGAGLI	6.250
N. 2 CARRELLI ELETTRICI PER TRASPORTO	6.000
N. 10 RADIO TRASMITTENTI PORTATILI	4.846
VARIE ATTREZZATURE DI RAMPA MINUTE	4.299
PULIVAPOR INDUSTRIALE PER PULIZIA AEROMOBIL	2.870
ALLESTIMENTI HARDWARE	2.190
LAVANDERIA STIRERIA	1.780
<b>Totale Attrezzature</b>	<b>355.391</b>

➤ *Mobili e macchine d'ufficio*

<b>Descrizione opera</b>	<b>Costo</b>
ARREDI OPERATIVI NUOVO TERMINAL	87.744
REALIZZAZIONE SISTEMA CENTRALINO TELEFONICO NUOVO TERMINAL	71.600
ACQUISTO MONITOR VARI	6.751
ACQUISTO ATTREZZATURE HARDWARE VARIE	6.212
<b>Totale Mobili e Macchine d'ufficio</b>	<b>172.307</b>

**Assistenza voli militari**

L'assistenza a tale tipologia di voli è stata, come di consueto, assicurata dalla struttura di Eccelsa che si trova nell'obbligo, esplicitato negli accordi contenuti nella convenzione di Concessione Totale, di prestare l'assistenza ordinaria a favore dei Voli di stato senza corrispettivo.

I pochissimi voli remunerativi serviti sono legati all'operativo della US Navy i quali, dopo lo smantellamento della base della Marina USA da La Maddalena, sono molto limitati.

**Eccelsa Aviation - Business Destinations Award – Bets FBO 2009 Europe**

Contestualmente alla cerimonia di inaugurazione della nuova struttura è avvenuta la consegna di un importante riconoscimento di settore: l'Award come migliore Struttura di Aviazione Privata in Europa conferito dalla Pubblicazione Britannica del settore Business Destinations Magazine. Il premio è stato assegnato alla società Eccelsa Aviation sulla base di riferimenti che prendono principalmente in considerazione il livello di qualità del servizio offerto, l'affidabilità, la competenza tecnica, le infrastrutture di cui si dispone e la capacità ricettiva in termini di orari di apertura del Terminal.

È recente inoltre la notizia che, anche per il 2009 e quindi per il secondo anno consecutivo, la pubblicazione inglese ha assegnato ad Eccelsa Aviation lo stesso riconoscimento.

Inoltre, nei giorni scorsi è stato confermato che la prestigiosa rivista americana Aviation International News (AIN), ha classificato Eccelsa Aviation al quinto posto nella graduatoria delle migliori Aviazioni Generali a livello internazionale in un contesto valutativo di oltre mille e duecento strutture del settore e dove solo le prime quaranta vengono ammesse alla classifica finale.

## ***Attività commerciali non aviation***

### ***Premessa***

I fenomeni principali che hanno influenzato la gestione dell'area Commerciale non *aviation* possono riassumersi nei seguenti punti:

- una importante riduzione del traffico passeggeri a seguito della crisi economica globale. Dato particolarmente preoccupante in quanto, dopo due anni di stagnazione del traffico, riporta il numero di passeggeri ai livelli inferiori al 2006 segnando, di fatto, 3 anni di perdita;
- la conferma del perdurare dal 2004 del *trend* negativo del traffico nazionale, con particolare riferimento a quello generato da Meridiana, dato a più rilevante impatto se si considera che questa tipologia di passeggero rappresenta il principale motore delle attività commerciali e del parcheggio ed è inoltre quella che maggiormente ha evidenziato negli anni una elevata capacità di spesa;
- gli effetti negativi sulla propensione alla spesa legati alla crisi economica che nel 2009 ha generato una contrazione dei consumi e la conseguente chiusura di alcune attività commerciali in sub concessione.

### ***Strategia e Organizzazione***

Le linee guida strategiche 2009 sulle attività del settore Commerciale *non-aviation* si sono orientate su queste direttrici:

- ✚ la gestione del portafoglio clienti esistente (sub-concessionari, enti istituzionali) con particolare attenzione ai *key clients* (Rolex, Audi, Feltrinelli, grandi sub concessionari)
- ✚ la ricerca e acquisizione di nuovi clienti, vista la scadenza di numerosi contratti di sub-concessione
- ✚ l'avvio di un processo di co-gestione con il precedente concessionario delle attività promo - pubblicitarie in aeroporto
- ✚ la costante ricerca di dialogo e di opportunità con i partner istituzionali Comuni, Provincia, Regione
- ✚ il potenziamento delle attività di marketing orientate a sostenere i flussi commerciali verso l'aeroporto (attività musicali e culturali quali momenti di richiamo ed aggregazione sociale).

Tra queste ricordiamo alcune delle principali manifestazioni svolte in aeroporto: Emmas il festival della musica etnica Europea; la promozione della cultura Sarda, in collaborazione con il Liceo Scientifico; le due edizioni, invernale ed estiva, del programma di animazione territoriale Airport & The City, in collaborazione con il Comune di Olbia; le collaborazioni con il festival Time in Jazz di Berchidda e con il Festival jazz Musica sulle Bocche, di S. Teresa di Gallura; la festa del Cuoco in Aeroporto.

### *Fatti gestionali significativi*

Le attività commerciali *non-aviation*, nonostante il calo di traffico e le restrizioni di sicurezza sul trasporto dei liquidi confermino la forte crisi e la necessità di riconversione di alcune attività in area landside, evidenziano tuttavia un segno positivo.

	2009	2008	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.921.898	7.813.297	108.600	1,39
Altre Attività Commerciali	119.488	45.673	73.816	161,62
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>8.041.386</b>	<b>7.858.970</b>	<b>182.416</b>	<b>2,32</b>
Altri ricavi non aviation	3.399.478	2.870.751	528.727	18,42
<b>Ricavi Non Aviation</b>	<b>11.440.864</b>	<b>10.729.721</b>	<b>711.143</b>	<b>6,63</b>

Questo dato, in controtendenza non solo con i fenomeni di cui sopra, ma anche con la crisi economica, si spiega:

- ✚ attraverso il contributo aggiuntivo, in termini di canoni per sub concessioni, ottenuto dalla controllata Cortesa, che ha attivato nuovi processi di business presso il nuovo Terminal di Aviazione Generale e ha mitigato – seppur in parte - l’effetto negativo pari a circa 150.000 Euro correlato con la variazione contrattuale di concessione in uso degli spazi alla controllata Eccelsa
- ✚ per effetto di alcuni eventi speciali (manifestazione Volkswagen)
- ✚ per effetto di alcuni meccanismi contrattuali automatici
- ✚ per effetto di alcuni contratti aggiuntivi (Università/Comune di Olbia, Cral)
- ✚ per la gestione diretta di spazi pubblicitari (impianti pubblicitari per clienti come AsdoMar, Luxury Mall, ecc.)

A seguito della chiusura del rapporto con la società Servair-Airchef, che ha lasciato l’aeroporto, dal punto di vista organizzativo è stato reintegrato in ambito Aviation il settore Catering voli commerciali precedentemente assegnato al Commerciale non-Aviation.

E’ stato, al contrario, realizzato all’interno della controllata Cortesa il progetto di gestione diretta e sviluppo del Catering di Aviazione Generale, che ha portato anche all’apertura di un prestigioso ristorante con vista sulla pista denominato Cortesa Airport Restaurant.

### **Operativamente i fatti salienti sono stati:**

- Sub - concessioni di spazi per attività commerciali di vendita

Sono stati sostituiti alcuni contratti di sub-concessione:

- Cuore, abbigliamento bimbi ha sostituito la Gioielleria Sanna
- Carpisa, valigeria, borse ed accessori, ha sostituito Coccinelle
- Yamamay ha sostituito il franchisee attraverso una gestione diretta

Si segnala inoltre la recente attivazione di due nuovi contratti:

- con la società Luxury Mall per attività di promozione e vendita abbigliamento nel segmento outlet di lusso
  
  - con la società Priarone di Olbia, che dispone di altri punti vendita in città, alla quale è stato assegnato, dopo aver fatto un invito a presentare offerta ad alcune società locali e nazionali, lo spazio occhialeria ed accessori prima sub concesso alla società Aspesi, travolta dal fallimento.
- 
- *Sub - concessione spazi per attività commerciali di vendita a Cortesa:* sub concessi nuovi spazi per attività di *food & beverage* e di catering aereo presso il nuovo terminal di Aviazione Generale
  - *Sub - concessione spazi per attività turistiche/di ricevimento:* realizzato un importante accordo per attività di ricevimento in collaborazione con la Provincia Olbia - Tempio
  - *Sub - concessione spazi per attività di ufficio:* realizzati nuovi spazi uffici per Meridiana nell'area sterile adiacente alle uscite 6-7-8
  - *Sub - concessione spazi per attività istituzionali:* costruiti e sub concessi spazi ufficio aggiuntivi per l'Università di Sassari, facoltà di Economia e Sviluppo delle Imprese Turistiche
  - *Sub - concessione spazi per attività di formazione, meeting e convegni:* incrementata l'attività di formazione e convegnistica generando flussi di provento aggiuntivo
  - *Sub - concessione spazi per attività di autonoleggio:* con l'uscita della società EasyCar, è stata introdotta una nuova azienda che rappresenta un marchio di rilevanza internazionale, la Budget
  - *Attività pubblicitarie e di sponsorizzazione:* confermati importanti contratti con clienti esistenti e attivati nuovi rapporti commerciali.

### **Commento sui risultati**

I fenomeni del trend negativo del traffico e della contrazione dei consumi originata dalla crisi economica mondiale, per i riflessi che generano sui ricavi dei sub-concessionari, stanno spingendo questi ultimi a tentare di rinegoziare i contratti in essere.

Del calo dei ricavi nel biennio 2008-2009, peraltro, la società ha evidenza diretta poiché i sub-concessionari sono tenuti contrattualmente a fornire i valori mensilizzati per il calcolo delle *royalties*.

Va tuttavia rilevato come, in assenza di una inversione dell'andamento del traffico passeggeri, sia molto forte il rischio di un forte ridimensionamento dei valori di ricavo per l'area Commerciale non-Aviation.

## *Cortesa S.r.l.*

### *Strategia, Organizzazione e Formazione*

Le linee guida strategiche 2009 di Cortesa si sono orientate su queste direttrici:

- ✚ lo studio e l'avvio del modello operativo per la gestione del *business* del Catering e delle attività di *F&B* dedicati ai voli privati presso il terminal Eccelsa Aviation
- ✚ una politica di forte contrasto delle soste abusive presso tutto il sedime aeroportuale a vantaggio dei proventi del parcheggio
- ✚ l'avvio di processi di razionalizzazione – in termini di controllo dei costi – delle avviate attività di *retail* e *food & beverage*
- ✚ la ricerca di nuove opportunità sul fronte delle sponsorizzazioni e del *co-marketing* sui punti vendita
- ✚ la ricerca di una maggiore integrazione con le altre aree di business delle attività di *e-commerce*
- ✚ la conferma dei budget di *marketing* per attività musicali e culturali a sostegno dei flussi

### *Macro-fenomeni*

Coerentemente con il crono-programma del piano di sviluppo aziendale, notevole impegno è stato profuso dall'organizzazione per l'avvio delle operazioni di *Food&Beverage* presso il nuovo Terminal Eccelsa Aviation.

Il ritardo nella realizzazione del nuovo Terminal ha generato, da un lato, minori proventi di quelli previsti a budget e, purtroppo, dall'altro, maggiori costi connessi al fatto che le risorse, specie quelle più qualificate, erano state assunte basandosi sul crono-programma dei lavori.

Come è noto, per la prima volta dopo tanti anni anche il traffico di Aviazione Generale, driver primario del business legato alla messa a bordo di Catering sui voli, ha subito delle forti perdite, che hanno inevitabilmente compromesso la possibilità di attestarsi sui risultati pianificati.

Sul fronte del traffico di Aviazione Commerciale, driver primario delle attività commerciali dirette gestite all'interno del Terminal principale, il calo registrato nel 2009, la crisi dei consumi e le perduranti restrizioni per ragioni di sicurezza sul trasporto dei liquidi, hanno invece inevitabilmente influenzato negativamente i risultati attesi dei punti vendita Kara e nei punti di ristoro Winebar e KaraKiosk.

L'analisi delle singole aree evidenzia - nonostante tutto quanto premesso - un risultato quasi in linea con le previsioni, per effetto di un attento e costante monitoraggio dei costi e grazie all'intervento di fattori migliorativi straordinari. I fatti salienti che hanno influenzato la gestione sono stati :

- un grosso evento del gruppo Volkswagen per il quale sono stati offerti spazi di parcheggio, catering e pubblicità;
- l'interruzione dell'oneroso e inefficiente contratto con Asp (Azienda servizi Pubblici Olbia), che ha migliorato nel contempo conto economico ed efficienza operativa al parcheggio
- l'inaugurazione, il 27 Giugno, del nuovo Terminal Eccelsa e l'apertura del nuovo ristorante Cortesa Airport Restaurant e dei due snack-bar;

- l'ottenimento da Enac, a Luglio, della **Certificazione di Sicurezza** che attesta che Cortesa – in qualità di sub-appaltatore di Geasar – è l'unico operatore abilitato a fornire Catering presso l'aeroporto di Olbia
- l'avvio il 1<sup>^</sup> Agosto – subentrando al precedente gestore - dell'attività di catering aereo per i voli privati

### *Ricavi*

	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Δ assoluto</b>	<b>Δ %</b>
Ricavi per sponsorizzazioni	406.793	251.116	155.677	61,99
Ricavi per servizi Parcheggio automatico	542.629	534.358	8.271	1,55
Ricavi per servizi Parcheggio custodito	998.744	864.636	134.108	15,51
Ricavi per attività commerciali	3.512.159	2.937.070	575.088	19,58
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>5.460.324</b>	<b>4.587.180</b>	<b>873.144</b>	<b>19,03</b>
Altri ricavi e proventi	107.992	36.172	71.819	198,55
<b>Totale Ricavi</b>	<b>5.568.316</b>	<b>4.623.352</b>	<b>944.964</b>	<b>20,44</b>

Il volume dei ricavi complessivi si è notevolmente accresciuto rispetto al 2008 (+ 944.464 Euro) per effetto delle seguenti circostanze:

- l'andare a regime del Wine Bar (+ 144,91% circa)
- l'avvio delle nuove attività del Cortesa Airport Restaurant
- la crescita dei ricavi dell'area Park che ha ospitato l'evento Volkswagen (+ 4,59%)
- il consolidamento dei ricavi del KaraWeb e del negozio KaraEccelsa presso il nuovo Terminal di Aviazione Generale (rispettivamente +18,16% e +5,65%)

Decrementi degni di nota si registrano invece su:

- negozi KaraSardegna del Main Terminal (-5,18%):  
come sottolineato in premessa le vendite dei negozi sono trainate in via prioritaria dagli acquisti dei passeggeri nazionali che anche quest'anno hanno subito un ulteriore calo abbattendo il fatturato di ulteriori 100.000 Euro circa
- negozio Kara Porto Cervo:  
i problemi di fortissima stagionalità, scarsa accessibilità e possibilità di parcheggio, la concorrenza del supermercato limitrofo hanno anche quest'anno influenzato negativamente le vendite dello shop e portato ad una gestione in perdita che ha condotto la società alla decisione di non programmare l'apertura per l'anno 2010 e rescindere il contratto di locazione degli spazi.



## I risultati

	2009	2008	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.460.324	4.587.180	873.144	19,03
- Altri ricavi e proventi	107.992	36.172	71.819	198,55
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>5.568.316</b>	<b>4.623.352</b>	<b>944.964</b>	<b>20,44</b>
- Personale	-1.487.133	-1.007.851	-479.282	-47,55
- Materiali di consumo e merci	-1.907.974	-1.736.903	-171.071	-9,85
- Prestazioni, servizi e varie	-1.872.972	-1.833.783	-39.189	-2,14
<b>Costi Operativi</b>	<b>-5.268.078</b>	<b>-4.578.536</b>	<b>-689.542</b>	<b>-15,06</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>300.238</b>	<b>44.816</b>	<b>255.422</b>	<b>569,93</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-125.905	-86.121	-39.784	-46,20
Saldo proventi e oneri diversi	-45.613	-56.369	10.756	19,08
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>128.720</b>	<b>-97.674</b>	<b>226.393</b>	<b>231,79</b>
Proventi - Oneri finanziari	-48.172	-32.349	-15.823	-48,91
<b>UTILE LORDO</b>	<b>80.548</b>	<b>-130.023</b>	<b>210.570</b>	<b>161,95</b>
Proventi - Oneri straordinari	-125	5.538	-5.664	-102,26
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>80.422</b>	<b>-124.484</b>	<b>204.907</b>	<b>164,60</b>
Imposte correnti	-56.219	-39.356	-16.863	-42,85
Imposte anticipate e differite	-18.885	48.060	-66.945	-139,30
<b>UTILE NETTO</b>	<b>5.318</b>	<b>-115.780</b>	<b>121.098</b>	<b>104,59</b>

Il risultato 2009 migliora quello 2008 sia in termini di EBITDA che di EBIT.

I margini registrati sulle singole attività conducono ad un risultato positivo, ma l'utile della Società ha scontato da un lato i costi relativi allo start-up ed agli investimenti effettuati per l'apertura delle nuove attività di ristorazione presso il Terminal Eccelsa, dall'altro la marginalità negativa delle attività Kara Porto Cervo e Mensa Aziendale, entrambe programmate in chiusura al 2010.

Nonostante un utile netto in attivo, dall'analisi appare chiaro soprattutto come, principalmente a causa della mancanza di passeggeri e della distribuzione oraria dell'operativo dei voli, secondariamente per effetto della crisi dei consumi, le attività non riescano più a raggiungere l'equilibrio economico nei periodi di bassa stagione. Se la bassa e media stagione vedono assottigliarsi i ricavi, la curva della produttività di alta stagione evidenzia picchi ancora più pronunciati, ma la marginalità sconta tutti gli effetti negativi che la concentrazione delle attività comporta.

Nel dettaglio l'analisi specifica per centro di costo:

- **Negozi Karasardegna:** il processo di ottimizzazione ha dato risultati incoraggianti perché – nonostante la crisi – vengono migliorati i risultati 2008 su tutti i punti vendita.
- **Karaweb:** i risultati dell'area Web evidenziano un EBITDA attivo ma un EBIT in lieve passivo, segnalando un favorevole trend di recupero dell'equilibrio economico.

- **Karakiosk:** netto il miglioramento gestionale del punto di ristoro che seppure a fronte di un risultato negativo appare in chiaro recupero di efficienza.
- **Karawine:** Il KaraWine, evidenzia un EBITDA ed EBIT prossimi allo zero, segnalando una forte difficoltà nel raggiungimento dell'equilibrio economico, dovuta al fatto che per tutto il periodo autunno-inverno l'operativo non prevede voli nelle fasce orarie del pranzo e della cena.
- **Karamensa:** l'area di servizio che si affaccia direttamente sul piazzale, nata nell'intento di garantire un beneficio alla ottimizzazione dei tempi del servizio *handling* nella stagione di massima pressione operativa, ha rivelato la incompatibilità con le altre tipologie di servizio prestate da Cortesa. Si sta così indagando, per la stagione 2010, l'opportunità di acquisire il servizio all'esterno con costi inferiori a quelli che la struttura della società, pur razionalizzando al massimo, è in grado di garantire.
- **Park:** valori EBITDA ed EBIT in crescita rispetto al 2008 principalmente per effetto dell'evento Volkswagen ospitato nel mese di Maggio e di una politica tariffaria al rialzo a partire dal mese di febbraio che hanno più che compensato il calo di ricavi che si sarebbe registrato con tariffe costanti e i minori transiti rispetto all'anno precedente.
- **Cortesa Airport Restaurant:** Non confrontabili con il passato, invece, i risultati (negativi) delle attività di *F&B* del nuovo terminal di Aviazione Generale, che tuttavia scontano il ritardato start-up della struttura, il forte calo di traffico di Aviazione Generale, le correlate minori richieste di in - flight catering e la necessità di costruire le iniziali competenze specifiche di tali aree.

Nel corso del 2009 il monte totale investito è pari a Euro 376.351 verso un dato 2008 molto più contenuto Euro 168.280. Tale maggiore impegno economico è prioritariamente legato all'allestimento del nuovo Cortesa Airport Restaurant e degli annessi Bar e del nuovo punto vendita KaraEccelsa presso il nuovo Terminal di Aviazione Generale.

La tabella esplica i costi sostenuti per l'approntamento delle differenti aree.

<b>Descrizione opera</b>	<b>Costo</b>
ALLESTIMENTI CUCINE RISTORANTE E BAR C/O ECCELSA TERMIN	266.883
ARREDI NEGOZIO KARA SARDEGNA C/O ECCELSA TERMINAL	72.000
ARREDI E CESPITI MINORI: RISTORANTE ECCELSA	8.086
ALLESTIMENTO LOCALI BAR ECCELSA	7.990
ARREDI E CESPITI MINORI: NEGOZI KARA SARDEGNA LAND & AIR S	3.600
ARREDI E CESPITI MINORI: PARK	660
<b>Totale Attrezzature</b>	<b>359.219</b>

La restante quota di investimenti (Euro 17.132) è correlata alle componenti *hardware* e *software* implementate per la gestione organizzativo - contabile delle nuove attività.

## Risorse Umane

**L'organico medio del Gruppo Geasar** (Geasar, Eccelsa Aviation srl e Cortesa srl) nell'esercizio 2009, è il seguente, così ripartito per qualifica e tipologia di contratto:

<b>Organico Equivalente medio annuo Gruppo</b>		
<i>Categorie</i>	<i>al 31/12/2009</i>	<i>al 31/12/2008</i>
<b>CTI</b>	<b>197,0</b>	<b>169,6</b>
Dirigenti	2,8	2,0
Quadri	10,8	9,7
Impiegati	104,8	89,7
Operai	78,7	68,1
<b>CTD</b>	<b>87,8</b>	<b>102,2</b>
Impiegati	37,4	53,4
Operai	50,4	48,8
<b>TOTALE</b>	<b>284,8</b>	<b>271,7</b>

A livello di Gruppo la variazione incrementale di organico, pari al 5 %, circa, è collegata in prevalenza all'avvio di nuove attività in Cortesa, nell'area del *Food & Beverage*, dove tra il secondo e terzo trimestre dell'anno si è avuto lo start-up dell'attività di ristorazione presso il Terminal Eccelsa (Maggio) e dell'*Inflight Catering* (Agosto). L'organico di Geasar è rimasto sostanzialmente invariato.

Inoltre tale effetto è attribuibile a fenomeni diversi di tipo organizzativo e gestionale quali:

- ✚ il percorso di graduale stabilizzazione delle risorse a tempo determinato secondo la modalità del part time verticale e misto a seguito di accordi con le OOSS, sia in Geasar che in Eccelsa;
- ✚ l'entrata a regime del servizio di manutenzione, internalizzato a fine 2008, con l'acquisizione della manutenzione edile e l'implementazione della vendita a terzi delle attività manutentive (Cliente Meridiana);
- ✚ la gestione a regime del Wine bar;
- ✚ l'avvio dell'attività di gestione della *Vip Lounge* Meridiana sullo scalo di Cagliari nell'ultimo trimestre dell'anno.

Da evidenziare, nel corso dell'esercizio, il fenomeno del graduale calo di incidenza di personale con contratto a termine sull'organico complessivo, ben visibile nelle tabelle delle singole società di seguito riportate, determinato essenzialmente dai consolidamenti delle risorse a tempo determinato con una certa anzianità aziendale, secondo la modalità del *part time* verticale e misto.

Come ogni anno, in considerazione del notevole incremento di attività nella stagione estiva, per far fronte al picco di attività *aviation*, si è reso comunque necessario richiedere lo sfioramento dalla quota di personale a termine stabilita dall'art.2 D. Lgs. 368/01, sfioramento autorizzato dalla Direzione Provinciale del Lavoro.

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

➤ *Geasar Spa*

<b>Organico Equivalente medio annuo Geasar</b>		
<i>Categorie</i>	<i>al 31/12/2009</i>	<i>al 31/12/2008</i>
<b>CTI</b>	<b>171,3</b>	<b>152,3</b>
Dirigenti	2,8	2,0
Quadri	9,8	9,2
Impiegati	86,5	77,4
Operai	72,3	63,7
<b>CTD</b>	<b>54,8</b>	<b>70,3</b>
Impiegati	30,6	38,9
Operai	24,2	31,4
<b>TOTALE</b>	<b>226,1</b>	<b>222,6</b>

➤ *Cortesa Srl*

<b>Organico Equivalente medio annuo</b>		
<i>Categorie</i>	<i>al 31/12/2009</i>	<i>al 31/12/2008</i>
<b>CTI</b>	<b>13,5</b>	<b>8,3</b>
Dirigenti		
Quadri	1,0	0,5
Impiegati	10,5	5,8
Operai	2,0	2,0
<b>CTD</b>	<b>25,0</b>	<b>20,1</b>
Impiegati	3,4	9,1
Operai	21,6	10,9
<b>TOTALE</b>	<b>38,5</b>	<b>28,4</b>

➤ *Eccelsa Aviation Srl*

<b>Organico Equivalente medio annuo</b>		
<i>Categorie</i>	<i>al 31/12/2009</i>	<i>al 31/12/2008</i>
<b>CTI</b>	<b>12,2</b>	<b>8,9</b>
Dirigenti		
Quadri		
Impiegati	7,8	6,5
Operai	4,4	2,4
<b>CTD</b>	<b>8,0</b>	<b>11,9</b>
Impiegati	3,4	5,4
Operai	4,6	6,5
<b>TOTALE</b>	<b>20,2</b>	<b>20,7</b>

➤ *Aspetti organizzativi*

Nel corso del 2009 i fatti di maggior rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato, in Geasar, la costituzione di una nuova *Business Unit*, denominata Airport Development & Consulting.

Tale B.U. è sorta per capitalizzare il know-how aeroportuale acquisito ed esportare il modello di attività consolidato sia *aviation* che non *aviation*.

Inoltre, con la finalità di incrementare e sviluppare la Qualità dei Servizi offerti dall'Aeroporto (*aviation e non aviation*) è stato istituito l'ente di Staff Servizio Di Qualità Operativa, con l'obiettivo, tra gli altri, di inserire l'aeroporto di Olbia in un "International Airport Survey".

➤ *Relazioni industriali*

L'anno si è caratterizzato per il serrato confronto con le OOSS in merito all'accordo integrativo sul Sistema Premiante, che ha portato a rivedere l'intesa esistente e siglarne una nuova che contempla, oltre ai parametri di Produttività e Redditività già previsti, nuovi e più stringenti parametri relativi ad obiettivi di Qualità e Assiduità.

Nel corso dell'esercizio, a livello nazionale, è infine proseguito il confronto per il rinnovo del CCNL Assaeroporti (di riferimento per Geasar e Eccelsa), scaduto il 31/12/2007.

➤ *Attività di selezione, formazione e addestramento*

In aggiunta all'attività ordinaria di mantenimento del bacino di riferimento per le assunzioni con contratto a termine destinate a Geasar Spa e Eccelsa Srl, l'attività di reclutamento e selezione nel corso del 2009 ha avuto come obiettivo principale l'individuazione di profili professionali specifici per le attività di Ristorazione e *Inflight Catering*, con la scelta in particolare delle figure apicali di Cucina (*Chef Executive*) e di sala (*Floor Manager*) del Cortesa Airport Restaurant.

In termini di formazione e addestramento nel corso dell'esercizio sono state erogate circa 9.000 ore di attività specialistica e formativa con oltre 400 partecipanti e una media di 22 ore per dipendente.

L'attività si è sviluppata lungo alcune direttrici:

- ✚ miglioramento del livello di servizio e attenzione al Cliente attraverso un percorso di formazione sul "Marketing & Customer Experience"
- ✚ miglioramento di competenze specifiche (corsi individuali nelle aree di staff, lingua inglese, abilitazioni specifiche per la manutenzione etc)

Particolarmente attivo è stato il ricorso a finanziamenti specifici (Fondimpresa) per il recupero dei costi sostenuti.

➤ *Qualità dei servizi – Carta dei servizi*

La verifica del livello di soddisfazione dei passeggeri, sia riguardo alla struttura aeroportuale sia riguardo ai singoli servizi erogati, è stata eseguita attraverso 600 interviste ai passeggeri in arrivo e in partenza dallo scalo. L'indagine, svolta con il supporto della Facoltà di Economia del Turismo di Olbia, ha interessato quattro periodi dell'anno: uno di alta stagione, uno di bassa e due di media stagione.

Gli item monitorati sono quelli indicati dall'ENAC nella circolare APT12 e riguardano, oltre al grado di soddisfazione del passeggero (indagine di *Customer Satisfaction*), anche la regolarità e puntualità di alcuni servizi operativi.

---

I livelli di soddisfazione registrati nel corso del 2009 si sono attestati su un valore percentuale elevato (94%), in linea con il dato del 2008 ed in generale con le attese.

➤ *Privacy*

Nell'ambito delle norme emanate dal legislatore italiano in materia di tutela della privacy, è stato redatto il Documento Programmatico sulla Sicurezza, che costituisce una delle misure minime previste dal D. Lgs. 30 Giugno 2003, n. 196 – Codice in materia di protezione dei dati personali (Capo II – Art. 34; All. B, Regola 19) per il trattamento di dati personali con strumenti elettronici.

Nel documento, redatto sia per Geasar che per le Società controllate, sono definite sia le “misure minime di sicurezza” per la tutela dei dati personali trattati, sia le “misure idonee” che il titolare stabilisce dopo aver valutato il rischio specifico connesso al trattamento effettuato.

Nello specifico il documento individua i trattamenti di dati personali; definisce la distribuzione dei compiti e delle responsabilità nell'ambito delle strutture preposte al trattamento dei dati; analizza i rischi che possono gravare sui dati personali e definisce le contromisure volte a fronteggiare i rischi correlati al trattamento di dati sensibili e giudiziari; esamina i criteri e le procedure per il ripristino dell'accesso ai dati in caso di danneggiamento.

➤ *Progetti speciali*

Anche per il 2009 Geasar ha proseguito il progetto educativo - culturale patrocinato da Enac e Ministero della Pubblica Istruzione denominato “Airport Educational”.

Il progetto, rivolto agli studenti delle scuole della Provincia Olbia -Tempio e Nuoro, è volto a far conoscere ai ragazzi il sistema aeroportuale nell'ottica dello sviluppo di una cultura della mobilità e dello scambio e a creare sinergie fra tessuto imprenditoriale e mondo scolastico.

Il progetto vede il coinvolgimento, nell'anno scolastico 2009-2010, di circa 1000 ragazzi delle Scuole Superiori, impegnati in un giornata di orientamento in aula con le testimonianze dei Manager aziendali e dei esponenti della Facoltà di Economia del Turismo di Olbia, visite in aeroporto e in hangar, e un concorso finale volto alla ideazione di una Mascotte che rappresenti l'Aeroporto Costa Smeralda.

## ***Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo***

### ***Piano di acquisizione dei terreni***

Nel corso degli ultimi anni la società ha portato avanti un piano di acquisti di terreni limitrofi al sedime nel caso gli stessi rappresentassero una opportunità di futuro sviluppo delle attività aeroportuali in senso ampio. A completamento del piano originario in data 9 febbraio 2009 è stato sottoscritto l'ultimo atto di compravendita di terreni per ulteriori 5.857 mq.

### ***Fabbricato Olbia 2***

Alla chiusura del 2008, la Direzione Aeroportuale di Olbia aveva provveduto a consegnare a Geasar i locali costituenti il complesso immobiliare denominato "Olbia 2", e i n° 6 alloggi destinati al personale Enac, in un primo momento sottratti dalla disponibilità dei beni facenti parte della Concessione quarantennale.

Nel corso del 2009 la società ha commissionato una perizia di valutazione dei beni annessi ai fini assicurativi. Pertanto i conti d'ordine al 31.12.2009 recepiranno un incremento pari a Euro 3.677.398 relativi al valore di tali beni.

### ***Fondo di sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto***

La legge 27.12.2006 n. 296 ha introdotto, a carico delle società gestori aeroportuali ed al fine di ridurre il costo a carico dello Stato, l'onere di costituzione di un fondo annuale a sostegno delle operazioni per il servizio antincendio pari a 30.000.000 Euro su base nazionale.

Con determinazione del 13 Luglio 2009, l'Enac ha fatto pervenire alle Società di gestione la quantificazione di quanto dovuto, a titolo di contribuzione al Fondo antincendio per l'esercizio 2009, per un importo totale di 30 milioni di Euro, di cui 376.818 euro a carico Geasar.

La Geasar, non condividendo la quantificazione della richiesta, ha promosso tramite Assaeroporti, insieme ad altri 17 Aeroporti, un'azione giudiziaria congiunta volta ad impugnare la suddetta determinazione e ha instaurato, in sede tributaria Provinciale di Roma e in sede amministrativa presso il Tribunale Amministrativo di Roma, apposito ricorso principalmente per le seguenti ragioni:

- mancata copertura tariffaria del tributo, senza beneficio diretto e/o indiretto per il gestore
- vizio di legittimità costituzionale della norma che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007

In attesa della risoluzione dei contenziosi in essere, la società, seguendo il principio della prudenza, ha deciso di accantonare la somma richiesta nel fondo rischi per contenzioso.

### ***Incremento canone annuo per l'uso dei beni del demanio***

La legge 27.12.2006 n. 296 aveva introdotto per il triennio 2007-2009 un incremento della quota di canone ad integrazione di quanto già versato dagli aeroporti per la concessione aeroportuale. La norma prevede che a tale onere aggiuntivo - pari a 3.000.000 Euro nel 2007, 9.500.000 Euro nel 2008 e 10.000.000 Euro nel 2009, per il complesso degli aeroporti Italiani - ogni gestore aeroportuale debba contribuire sulla base della quota di traffico sviluppato in termini di WLU.

Il Bilancio 2009 include pertanto, per l'ultima quota, tale obbligo per un importo pari a 105.021,94 Euro determinato da ENAC e precisato con apposita nota nel mese di Giugno 2009.

### ***Delibera CIPE 38/2007 (51/2008) - D.L. 78 del 1° Luglio 2009 – Legge Finanziaria 2010***

La Delibera CIPE in materia di Regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva ha individuato nel Contratto di Programma lo strumento giuridico che, in relazione al rapporto di concessione, dovrebbe raccordare il sistema tariffario con gli impegni della società concessionaria alla realizzazione degli investimenti necessari.

Di recente la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati del Parlamento italiano ha ritenuto opportuno procedere ad una indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo.

Dall'indagine è emerso il duplice problema: da un lato del reperimento delle risorse necessarie per il finanziamento degli investimenti, dall'altro, l'eccessiva lunghezza delle procedure previste per la definizione e l'approvazione dei Contratti di Programma. A distanza infatti di quasi due anni dall'approvazione della Delibera CIPE 38/2007 solo due aeroporti Pisa e Napoli hanno concluso l'istruttoria per l'Accordo di Programma, e solo pochi altri hanno avviato il procedimento.

Questa difficoltà di pervenire alla conclusione dei contratti di programma si è rivelata tale da indurre il legislatore alla introduzione - con il comma 34-bis dell'articolo 17 del D.L. 78 del 1° Luglio 2009 - di una disciplina derogatoria per gli aeroporti con traffico superiore ai 10 milioni di passeggeri (Roma e Milano) che consenta una procedura semplificata dei contratti di programma in grado di far pervenire il più in fretta possibile ad un sistema di tariffazione orientato ai costi e quindi incentivare la rapida realizzazione degli investimenti necessari.

Sempre nelle more dell'Accordo di Programma, all'interno della Legge Finanziaria 2010 sono state inserite disposizioni che autorizzano, a partire dal 2010, una Anticipazione Tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco dei passeggeri nel limite massimo di 3 Euro per passeggero.

Tale misura anticipatoria è vincolata alla approvazione da parte di Enac di un piano di investimenti urgenti di carattere infrastrutturale e alla loro esecuzione in secondo il crono programma dichiarato.

Le entrate derivanti da tale anticipazione dovranno essere infatti accantonate in un apposito fondo vincolato di Bilancio e potranno essere svincolate a fronte della effettiva realizzazione degli interventi. La approvazione di tale incremento ed il suo utilizzo da parte della società è vincolato alla presentazione entro 6 mesi dalla validazione di tutta la documentazione necessaria alla stipula del Contratto di Programma.

Geasar, in attesa che Enac accolga l'istanza di apertura del procedimento per il Contratto di Programma, sta pertanto lavorando alla costruzione del piano investimenti da presentare all'Ente per l'ottenimento della misura anticipatoria. Il programma delle attività 2010 prevede, pertanto, oltre alla consueta Certificazione dell'impianto di contabilità analitica (Legge 248/2005) anche la Certificazione Regulatoria dell'anno 2009 (in applicazione delle Linee guida ENAC) quale anno base sul quale costruire l'impianto tariffario futuro. Tale lavoro rappresenterà un ulteriore passo verso la definizione dell'*iter*.

### ***Aggiornamento dei diritti aeroportuali (Mille proroghe 2010)***

Con Decreto 8 Ottobre 2009, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.297 del 22.12.2009, e quindi con decorrenza 22 Gennaio 2010, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato, che sino all'emanazione dei decreti di rideterminazione dei diritti aeroportuali scaturenti dall'Accordo di Programma, l'aggiornamento dell'attuale misura dei diritti aeroportuale in base al tasso di inflazione programmata relativa all'anno 2009(1,5%).



## Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

### Analisi dei risultati reddituali

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

	2009	2008	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24.345.467	25.141.140	-795.673	-3,16
- Altri ricavi e proventi	3.399.478	2.870.751	528.727	18,42
<b>Valore della produzione "tipica"</b>	<b>27.744.945</b>	<b>28.011.891</b>	<b>-266.946</b>	<b>-0,95</b>
- Personale	-10.360.200	-9.972.374	-387.826	-3,89
- Materiali di consumo e merci	-632.014	-463.407	-168.607	-36,38
- Prestazioni, servizi e varie	-11.752.521	-12.259.440	506.919	4,13
<b>Costi Operativi</b>	<b>-22.744.735</b>	<b>-22.695.220</b>	<b>-49.514</b>	<b>-0,22</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>5.000.210</b>	<b>5.316.671</b>	<b>-316.461</b>	<b>-5,95</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-1.858.546	-1.605.805	-252.742	-15,74
Accantonamenti per rischi e oneri	-486.468	0	-486.468	
Saldo proventi e oneri diversi	-250.552	-282.478	31.925	11,30
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>2.404.644</b>	<b>3.428.389</b>	<b>-1.023.745</b>	<b>-29,86</b>
Proventi - Oneri finanziari	-76.287	-15.439	-60.848	-394,11
<b>UTILE LORDO</b>	<b>2.328.357</b>	<b>3.412.949</b>	<b>-1.084.592</b>	<b>-31,78</b>
Proventi - Oneri straordinari	-118.633	415.440	-534.073	-128,56
<b>UTILE ANTE IMPOSTE</b>	<b>2.209.724</b>	<b>3.828.389</b>	<b>-1.618.665</b>	<b>-42,28</b>
Imposte correnti	-1.312.506	-1.595.873	283.367	17,76
Imposte anticipate e differite	218.016	-91.722	309.738	337,69
<b>UTILE NETTO</b>	<b>1.115.234</b>	<b>2.140.794</b>	<b>-1.025.560</b>	<b>-47,91</b>

Nell'esercizio 2009 il valore della produzione ammonta complessivamente a 27.744.945 Euro con un decremento rispetto al 2008 di 266.946 Euro.

	2009	2008	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	8.544.152	9.084.118	-539.966	-5,94
Diritti e tasse aeroportuali	4.924.090	5.162.066	-237.975	-4,61
Diritti servizi controllo di sicurezza	2.835.838	3.035.986	-200.148	-6,59
<b>Ricavi Aviation</b>	<b>16.304.081</b>	<b>17.282.170</b>	<b>-978.089</b>	<b>-5,66</b>
Subconcessioni	7.921.898	7.813.297	108.600	1,39
Altre Attività Commerciali	119.488	45.673	73.816	161,62
<b>Commerciali non aviation</b>	<b>8.041.386</b>	<b>7.858.970</b>	<b>182.416</b>	<b>2,32</b>
Altri ricavi non aviation	3.399.478	2.870.751	528.727	18,42
<b>Ricavi Non Aviation</b>	<b>11.440.864</b>	<b>10.729.721</b>	<b>711.143</b>	<b>6,63</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>27.744.945</b>	<b>28.011.891</b>	<b>-266.946</b>	<b>-0,95</b>

Complessivamente i **ricavi aviation** registrano un decremento rispetto al precedente esercizio di **-978.089 Euro (-5,66%)** principalmente correlato al calo di traffico. L'effetto risulta parzialmente mitigato da un lieve incremento dei proventi per il servizio ai passeggeri a ridotta mobilità, servizio attivato nella seconda metà dell'esercizio 2008 ed entrato totalmente a regime nel 2009.

I **ricavi non aviation** registrano una variazione positiva sul 2008 di **+711.143 Euro (+6,63%)** riferibile principalmente a

- ✚ fenomeni straordinari: +511.000 Euro (Minori imposte Ires e Irap rispetto all'accantonamento di Bilancio 2008)
- ✚ nuove attività prestate a terzi +330.000 Euro (Servizi di manutenzione e consulenze)
- ✚ nuovi spazi sub-concessi all'Università e al Comune +230.000 Euro
- ✚ recupero degli oneri sostenuti per l'avvio della *Vip Lounge* presso l'aeroporto di Cagliari +154.000 Euro

I risultati positivi sono stati in parte mitigati dal decremento delle *royalties* da sub concessionari (-134.000) Euro e da un calo dei proventi per sponsorizzazioni su carrelli e carte d'imbarco -43.000 Euro.

L'assenza del servizio merci, per un importo pari a -44.000 Euro, ed il minor contributo erogato da RAS per il sostegno delle azioni di co-marketing (-224.000 Euro vs il 2008) neutralizzano ulteriormente i ricavi conseguiti.

A fronte del consistente calo dei ricavi correlati ai ridotti volumi di traffico (-978.089 Euro), il **Margine Operativo Lordo** – pari a 5.000.210 Euro - si riduce di soli -316.461 Euro rispetto al 2008 (-5,95%) per effetto della forte espansione dei proventi non direttamente correlati al traffico aereo.

Influiscono, inoltre, positivamente i **risparmi** legati a:

- costi per le utenze (- 69.852 Euro). L'applicazione di una tariffa energetica vantaggiosa ha infatti ampiamente compensato neutralizzato i maggiori consumi legati all'apertura al pubblico di nuovi spazi (nuovo terminal AG)
- costi di marketing (- 446.455 Euro) ridotti nella misura della minore copertura da parte del contributo RAS
- costi esterni di manutenzione degli impianti ed edili (- 432.648 Euro) a seguito della internalizzazione dell'attività
- costi di manutenzione delle attrezzature e degli automezzi (-60.570 Euro)
- costi per le manutenzioni degli apparati radiogeni (- 42.512 Euro). Nel corso dell'esercizio la sostituzione di 2 vecchi apparati ha consentito per il primo esercizio di usufruire della assistenza e garanzia gratuite

In controtendenza ai succitati risparmi il **Margine operativo Lordo** si contrae per effetto dei seguenti **maggiori costi**:

- a. incremento dell'onere del personale (+413.260 Euro). Contestualmente all'incremento del costo unitario a seguito del rinnovo del CCNL (+3%), il servizio di manutenzioni edili, inizialmente escluso dal processo di internalizzazione viene consolidato tramite l'acquisizione di maestranze dedicate

- b. materiale di consumo (+168.607 Euro di cui 154.000 Euro circa per *Vip Lounge* Cagliari e coperti da pari posta fra i ricavi)
- c. costi per i servizi di sicurezza (+212.276 Euro)
- d. entrata a regime del servizio di Presidio per Passeggeri a Ridotta Mobilità (+386.839 Euro)
- e. servizi di *Contact Center* e Segreteria Università (+137.500 Euro) entrambi coperti da ricavi
- f. spese di rappresentanza legate all'inaugurazione del nuovo terminal di Aviazione Generale (+ 90.000 Euro circa)

A fronte di un **Margine operativo Lordo** sostanzialmente allineato ai risultati dell'anno precedente, il **Risultato Operativo** (EBIT), pari a 2.404.644 Euro, si riduce di -1.023.745 Euro.

Gli accantonamenti per rischi su crediti (legati al fallimento di Sky Europe, My Air e Otticaspesi), la previsione di oneri per la contribuzione al Fondo Antincendio, come precedentemente esplicitato, e il considerevole incremento degli oneri di ammortamento delle nuove opere realizzate influiscono considerevolmente sul risultato operativo.

L'**Utile lordo**, pari a 2.328.357 Euro e minore rispetto al 2008 di -1.084.592 Euro, registra un peggioramento degli oneri finanziari rispetto all'anno precedente legati alla maggiore utilizzazione delle linee di credito contestualmente al manifestarsi delle esigenze di cassa in virtù di una maggiore dilazione degli incassi.

L'**Utile ante imposte**, pari a 2.209.724 Euro si riduce di -1.618.665 Euro (-42,28%) rispetto al 2008. Il 2009 non beneficia – a differenza dello scorso esercizio - di una gestione straordinaria positiva .

L'**Utile netto** pertanto, pari a 1.115.234 Euro, diminuisce di -1.025.560 Euro rispetto al 2008. Il recupero del delta è correlato all'effetto positivo della tassazione anticipata e differita.

## Analisi Struttura Patrimoniale

	2009	2008	Var. assoluta	Var %
<b>A Immobilizzazioni</b>				
Immobilizzazioni immateriali	70.080	135.273	-65.193	-48,19
Immobilizzazioni materiali	22.679.862	21.553.633	1.126.229	5,23
Immobilizzazioni finanziarie	3.912.090	3.912.090	0	0,00
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>26.662.031</b>	<b>25.600.996</b>	<b>1.061.035</b>	<b>4,14</b>
<b>B Capitale di esercizio</b>				
Rimanenze di magazzino	62.340	11.328	51.012	450,33
Crediti commerciali	12.116.364	9.773.363	2.343.001	23,97
Altre attività	3.353.578	3.043.542	310.036	10,19
Debiti commerciali	-9.442.105	-10.844.800	1.402.696	12,93
Fondi rischi e oneri	-536.468	-50.000	-486.468	-972,94
Altre passività	-4.622.826	-3.287.059	-1.335.767	-40,64
<b>Totale Capitale di esercizio</b>	<b>930.883</b>	<b>-1.353.627</b>	<b>2.284.510</b>	<b>168,77</b>
<b>C Capitale investito</b>				
<b>(dedotte le passività di esercizio) (A+B)</b>	<b>27.592.915</b>	<b>24.247.369</b>	<b>3.345.545</b>	<b>13,80</b>
<b>D Trattamento di fine rapporto</b>	<b>1.505.005</b>	<b>1.551.737</b>	<b>-46.733</b>	<b>-3,01</b>
<b>E Capitale investito</b>				
<b>(dedotte le passività di esercizio e tfr)</b>	<b>26.087.910</b>	<b>22.695.632</b>	<b>3.392.278</b>	<b>14,95</b>
<i>coperto da:</i>				
<b>F Capitale proprio</b>	<b>24.252.198</b>	<b>23.136.963</b>	<b>1.115.234</b>	<b>4,82</b>
Capitale sociale	7.749.000	7.749.000	0	0,00
Riserve e risultati a nuovo	15.387.963	13.247.169	2.140.794	16,16
Utile dell'esercizio	1.115.234	2.140.794	-1.025.560	-47,91
<b>G Indebitamento finanziario</b>				
<b>a medio/lungo termine</b>	<b>25.159</b>	<b>30.336</b>	<b>-5.177</b>	<b>-17</b>
<b>H Indebitamento finanziario netto a Breve termine</b>				
<b>(Disponibilità monetarie nette)</b>	<b>1.810.553</b>	<b>-471.668</b>	<b>2.282.221</b>	<b>483,86</b>
Debiti finanziari a breve				
Attività finanziarie	0	0	0	
Disponibilità e crediti finanziari a breve	1.810.553	-471.668	2.282.221	483,86
<b>I Indebitamento</b>				
<b>(Posizione finanziaria netta) (G+H)</b>	<b>1.810.553</b>	<b>-471.668</b>	<b>2.282.221</b>	<b>483,86</b>
<b>L Totale come in "E" (F+G+H)</b>	<b>26.087.910</b>	<b>22.695.632</b>	<b>3.392.278</b>	<b>14,95</b>

Il Capitale Investito registra, rispetto all'esercizio 2008, un incremento di circa 2,5 milioni di Euro. La crescita della voce "immobilizzazioni" è sostanzialmente correlata all'attività di investimento dell'esercizio; la variazione, pari a 6,6 milioni di Euro è ampiamente illustrata nella Relazione e nella Nota Integrativa allegata.

La variazione del Capitale di esercizio, per un importo di circa 2,3 milioni di Euro è sostanzialmente connessa alle voci "Crediti Commerciali" e "Fondo per rischi e oneri".

I Crediti Commerciali registrano una crescita di circa 2,3 milioni di Euro essenzialmente associata ai ritardi nei pagamenti per il persistere della crisi economica finanziaria che ha obbligato la Società a intraprendere, in alcuni casi, azioni legali per il recupero.

Il Fondo rischi e oneri registra una variazione di circa 486 mila Euro per l'accantonamento di circa 377 mila Euro, collegato alla tematica di cui al Servizio antincendi istituito con la Legge 296/2007 – art. 1 –

comma 1328 (Finanziaria 2007) a carico delle Società aeroportuali come meglio illustrato nella Nota Integrativa allegata. La restante quota dell'accantonamento, per circa 109 mila Euro, si riferisce a cause in corso intraprese da 2 ex dipendenti della Società.

La variazione del Patrimonio netto è generata dalla mancata distribuzione dell'utile dell'esercizio 2008 accantonato totalmente a riserve.

## Rendiconto Finanziario e Flussi

<b>FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Var. Assoluta</b>
<b>Utile d' esercizio</b>	<b>1.115.234</b>	<b>2.140.794</b>	<b>-1.025.560</b>
<b>Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:</b>			
Ammortamenti	1.470.116	1.452.805	17.312
T.F.R.	-46.733	-75.821	29.088
Accant. (utilizzo) fondi per rischi ed oneri	486.468	-42.996	529.464
<b>Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità</b>	<b>1.909.852</b>	<b>1.333.988</b>	<b>575.864</b>
Variazioni nelle attività e passività correnti:			
Crediti verso Clienti e altri	-2.435.021	5.242.481	-7.677.502
Rimanenze	-51.012	-1.748	-49.264
Debiti verso Fornitori e altri	-446.708	-1.023.326	576.618
Fondo imposte	379.780	-94.695	474.475
<b>Totale variazioni nelle attività e passività correnti</b>	<b>-2.552.961</b>	<b>4.122.712</b>	<b>-6.675.673</b>
<b>A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa</b>	<b>472.125</b>	<b>7.597.494</b>	<b>-7.125.369</b>
<b>FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:</b>			
Valore netto contabile cespiti alienati	62.415	2.500	59.915
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-2.557.039	-8.038.349	5.481.310
Incrementi nelle attività immateriali	-36.529	-70.073	33.544
(incremento) decremento nelle partecipazioni	0	0	0
<b>B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTI</b>	<b>-2.531.152</b>	<b>-8.105.922</b>	<b>5.574.770</b>
<b>FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:</b>			
Assunzione di nuovi finanziamenti	0	0	0
Rimborso di finanziamenti	-5.177	-136.791	131.614
Dividendi distribuiti	0	-929.880	929.880
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	-218.016	91.722	-309.738
<b>C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIAR</b>	<b>-223.193</b>	<b>-974.949</b>	<b>751.756</b>
<b>A) + B) + C)</b>	<b>-2.282.221</b>	<b>-1.483.377</b>	<b>-798.844</b>
<b>INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE</b>	<b>-234.031</b>	<b>-1.483.377</b>	<b>1.249.347</b>
<b>INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>-234.031</b>	<b>-1.483.377</b>	<b>1.249.347</b>
<b>CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>471.668</b>	<b>1.955.045</b>	<b>-1.483.377</b>
<b>CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-1.810.553</b>	<b>471.668</b>	<b>-2.282.221</b>
	<b>-2.282.221</b>	<b>-1.483.377</b>	<b>-798.844</b>

Il saldo cassa e banche, alla fine dell'esercizio, registra un saldo di circa – 1.810 mila Euro, conseguentemente la posizione finanziaria netta al 31.12.2009 registra, rispetto al 2008, un peggioramento di circa 2.282 mila Euro.

L'impegno finanziario che la Società ha dovuto affrontare, nell'ultimo biennio, per far fronte agli investimenti, circa 11 milioni di Euro, ha imposto la necessità di utilizzare parte delle linee di credito ottenute e di frazionare su più esercizi l'acquisto di alcuni investimenti, la cui disponibilità, per ragioni di carattere operativo e gestionale, non è stato possibile differire.

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

✚ N.1 Air Starter 300 PPM Universale	€ 209.500
✚ N.4 Nastri Bagagli Semoventi	€ 166.000
✚ N. 2 Macchinette elettriche per Air Side	€ 10.000
✚ N. 1 macchinario per il controllo radiogeno dei bagagli a mano (FEP ME 975)	€ 100.000
✚ Arredi nuovo Terminal Aviazione Generale	€ 310.020

Il finanziamento è stato liquidato dalla Sardaleasing nel mese di Marzo 2010.

Per quanto attiene alla gestione dei rischi finanziari, si rileva che, la Geasar, è soggetta al rischio di interesse legato alle esigenze di liquidità per effetto dei maggiori esborsi in particolari periodi dell'anno. La Società ha ottenuto la delibera di linee di credito per circa 5.750 mila Euro, che sono utilizzate, con modalità di scoperto di conto corrente, contestualmente al manifestarsi dei fabbisogni suddetti. Pertanto, al momento, si ritiene che non ci siano rischi connessi alla liquidità.

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

Come indicato in nota integrativa i crediti commerciali sono indicati al netto del fondo svalutazione crediti pari a 1.039 mila Euro, incrementato nel 2009 per un importo di 342 mila Euro per adeguarlo all'entità dei crediti in sofferenza per i quali sussiste il rischio di non esigibilità

### *Attività di direzione e coordinamento*

Nel corso del 2009, Geasar ha mantenuto con la controllante Meridiana, che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del C.C., i contratti in essere nei precedenti esercizi:

- *marketing* per le iniziative promozionali congiunte atte a sostenere il traffico sullo scalo di Olbia;
- *handling* ai voli della stessa compagnia;
- servizio di parcheggio a pagamento per i suoi dipendenti;
- sub-concessione di spazi operativi

Meridiana ha proseguito la fornitura a Geasar dei servizi di elaborazione buste paga, servizi in materia di assistenza EDP e pubblicità.

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

Per i risultati economici di tali rapporti si rimanda alla nota integrativa.



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

Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati eventi tali da rendere la situazione patrimoniale e finanziaria sostanzialmente diversa da quella rappresentata al 31 Dicembre 2009, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

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

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

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

### ***Approvazione del Bilancio***

Signori Azionisti,

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

Vi preghiamo ora di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.09 così come predisposto e di procedere con la delibera inerente la destinazione dell'utile così come stabilito dall'Assemblea dei Soci.

**Geasar SpA**  
Il Presidente  
Franco Trivi