



Aeroporto
Olbia Costa Smeralda
GEASAR

Bilancio al 31 Dicembre 2010

GEASAR S.p.A.

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

Direzione e coordinamento di Meridiana S.p.A.

Olbia, Marzo 2011

Indice

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Sintesi dell'esercizio	pag. 3
Traffico	pag. 10
Investimenti e manutenzioni su infrastrutture e sistemi aeroportuali	pag. 14
Safety aeroportuale	pag. 17
Attività commerciali aviation	pag. 18
Attività commerciali non aviation	pag. 19
Cortesa S.r.l.	pag. 21
Eccelsa Aviation S.r.l.	pag. 24
Risorse umane	pag. 26
Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo	pag. 29
Gestione economica, patrimoniale, e finanziaria	pag. 31
Attività di direzione e coordinamento	pag. 37
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	pag. 37
Principali rischi ed incertezze cui è esposta la Società	pag. 38
Altre notizie come da informativa ex art. 2428 del Codice Civile	pag. 40
Approvazione Bilancio	pag 40

PROSPETTI DI BILANCIO E NOTA INTEGRATIVA

Sintesi dell'esercizio

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'anno 2010.

Il risultato dell'esercizio al lordo delle imposte è pari a 3.066.185 Euro ed evidenzia un incremento di circa 850.000 Euro rispetto alla chiusura 2009.

Nonostante un trend di traffico sullo scalo in diminuzione ed in controtendenza con la ripresa generalizzata dell'industria del trasporto aereo, una adeguata politica tariffaria per i servizi di assistenza a terra, un efficace utilizzo delle somme messe a disposizione dalla Regione Sardegna per il sostegno dei flussi di traffico e un'attenta gestione dei costi e degli investimenti hanno portato al conseguimento di un risultato largamente positivo. Tali azioni hanno contrastato e compensato da un lato la tendenza dei proventi aeronautici e commerciali a ridursi a causa del minore flusso di passeggeri, dall'altro il consistente accantonamento rischi su crediti connesso alle difficoltà finanziarie del mercato aeronautico e di alcuni importanti partner commerciali.

Il contesto generale

Contesto esterno

Gli effetti della crisi economica, che ha colpito tutte le economie a livello mondiale a partire dal 2008, hanno continuato a farsi sentire sul fronte della crescita del sistema produttivo, dell'occupazione e della riduzione del reddito disponibile per le famiglie.

La ripresa si è attivata nel corso dell'anno ed è proseguita per tutto il 2010, ma con un livello molto diverso tra economie emergenti e avanzate e, all'interno di queste ultime, effetti asimmetrici tra i Paesi sono stati determinati dal differente potenziale di crescita, dal peso e dalla vulnerabilità dei settori produttivi maggiormente colpiti, dallo stato delle finanze pubbliche e, quindi, dalle reali possibilità di risposta alle politiche economiche messe in atto. Nei principali paesi emergenti la crescita ha mantenuto per tutto il 2010 tassi elevati, l'espansione del commercio internazionale è proseguita a ritmi sostenuti e il volume degli scambi mondiali di beni e servizi è tornato su livelli prossimi a quelli precedenti la crisi. Nelle economie avanzate invece i consumi hanno risentito e risentono ancora della debolezza del mercato del lavoro e della delicata situazione dei bilanci pubblici in alcuni paesi.

Per quanto attiene al **mercato aeronautico globale**, secondo i dati dell'International Air Transport Association (IATA), il 2010 ha segnato un'importante inversione di tendenza. Il numero di passeggeri è complessivamente cresciuto dell'8,2%, mentre le merci trasportate sono cresciute del +20,6%. Il load factor medio è migliorato, portandosi al 78,4%, in aumento del 2,7% rispetto al 2009, grazie a un migliore utilizzo degli aeromobili. Tuttavia, secondo la IATA, nonostante questi dati positivi di crescita però, la crisi non può ancora definirsi superata.

L'industria del trasporto aereo continua ad essere caratterizzata, infatti, da una forte debolezza e da un equilibrio instabile dove qualsiasi imprevisto fattore negativo, quale ad esempio l'attuale impennata del

prezzo del petrolio, a seguito dell'instabilità politica nel Nord Africa, potrebbe generare nuove perdite economiche.

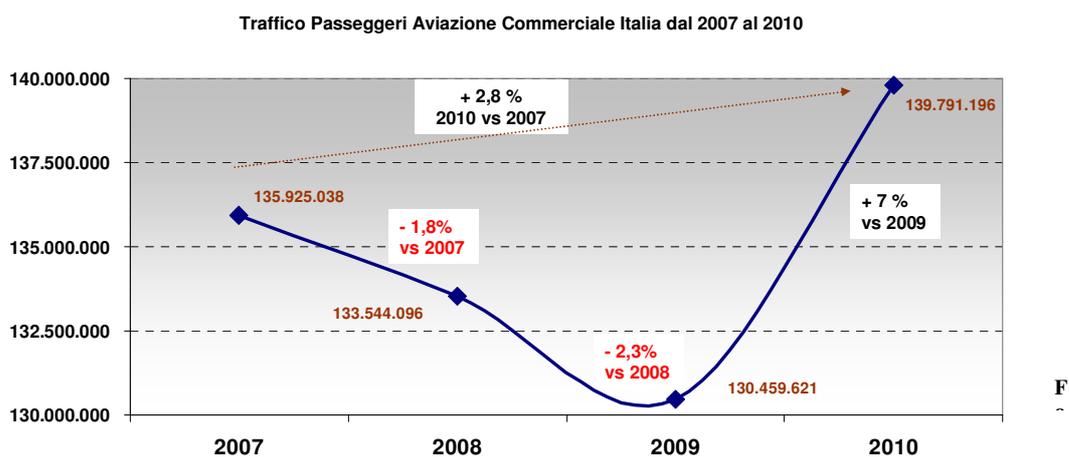
Secondo gli analisti del settore, nonostante la ripresa del 2010 e i margini positivi previsti anche per il 2011, la marginalità sui ricavi dei vettori aerei rimane ancora contenuta ed incapace di remunerare il capitale investito dagli azionisti. Questo fattore genera una incapacità del sistema di attrarre gli investimenti necessari per lo sviluppo.

In Europa il volume dei passeggeri aerei è cresciuto del +4,2% rispetto al 2009 (Fonte Airports Council International - ACI). Nello stesso periodo, il traffico merci è cresciuto del 18,7%, mentre i movimenti sono calati del -0,2%. Il 2010 si è delineato pertanto come un anno di graduale recupero nel trasporto aereo, ma con livelli di crescita inferiori rispetto a quelli attesi. Il traffico passeggeri del 2010 è ancora rimasto al di sotto dei livelli del 2008 (del -1,2%) e le compagnie aeree non hanno ancora completamente ripristinato le frequenze e le destinazioni tagliate durante la crisi.

Va evidenziato che il mercato europeo, oltre alla momentanea chiusura di numerosi aeroporti legata alla eruzione del vulcano Islandese Eyjafjallajkull, sconta una ripresa economica più lenta rispetto ad altri mercati mondiali, un livello di occupazione più basso e diversi focolai di crisi del debito sovrano (Grecia, Irlanda etc) che hanno condotto ad austere misure economiche.

In Italia, dopo due anni consecutivi di decremento, il traffico aereo evidenzia nel 2010 una crescita superiore alla media europea, pari al +7%.

Nel 2010, i passeggeri transitati negli scali italiani sono stati 139.791.176, ben 3,9 milioni in più rispetto al 2007, ultimo anno in crescita prima dell'esplosione della crisi economica internazionale.



Si tratta di una crescita 7 volte superiore alla dinamica del PIL nazionale, in molti casi stimolata da politiche incentivanti, da parte delle regioni e delle amministrazioni locali che riconoscono agli aeroporti un ruolo essenziale per lo sviluppo economico territoriale. Tali politiche hanno influenzato il mercato nel corso di questi ultimi anni creando una forte disomogeneità nei tassi di crescita fra gli aeroporti, in funzione della intensità della contribuzione pubblica locale allo sviluppo dei collegamenti aerei.

In assenza di una consolidata ripresa del volano economico, la crescita pare pertanto essere sostenuta da importanti finanziamenti da parte delle società di gestione aeroportuale e dei soggetti pubblici.

Questo sistema di supporto, principalmente a vantaggio delle aerolinee *low cost*, ha in qualche caso generato fenomeni distorsivi di sostanziale dipendenza da vettori particolarmente aggressivi, laddove il paniere di operatori aerei dell'aeroporto non sia stato opportunamente diversificato.

Lo sviluppo dei *vettori low cost* ha indubbiamente allineato il mercato italiano all'evoluzione del sistema internazionale, adeguandolo alla continua crescita della domanda di mobilità, ma ha anche orientato gli aeroporti a gestione pubblica verso il solo obiettivo di incremento del traffico, riducendo l'attenzione alla qualità dei servizi e all'equilibrio economico finanziario. In molti casi questo fenomeno ha inquinato la competizione tra scali "confinanti".

In ambito regionale, in controtendenza con l'andamento internazionale e nazionale, il sistema aeroportuale ha registrato nel corso dell'anno 2010 un lieve calo del volume passeggeri (- 0,9%). Nel dettaglio si evidenzia una modesta crescita per lo scalo di Cagliari (+ 3,3% + 109.000 pax circa) ed una correlata restrizione del traffico sullo scalo di Alghero (-7,9% - 119.000 pax circa), il primo sostenuto dalla apertura di nuovi collegamenti internazionali e domestici da parte del vettore Ryanair, il secondo penalizzato dalla politica di riduzione dell'operativo da parte dello stesso vettore, determinata dalle diminuite possibilità di supporto economico da parte dello scalo.

Nonostante i due aeroporti non siano concorrenti in termini di bacino di utenza di riferimento, hanno scontato la scelta di Ryanair di mantenere nel complesso il suo operativo sulla destinazione Sardegna, ma modificandone la ripartizione fra i due scali.

L'aeroporto di Olbia registra un calo di passeggeri, pari al 2,8%, rispetto al 2009. Malgrado il traffico internazionale abbia mantenuto un sensibile trend di crescita (+2,1%), i risultati operativi del 2010 sono stati fortemente penalizzati dalla contrazione del segmento domestico, collegato alla concorrenza dei collegamenti a basso costo del vettore Ryanair operante dallo scalo di Alghero e alla riduzione di attività del primario vettore MeridianaFly (-61.910 passeggeri).

In questo difficile quadro operativo, la politica della Geasar è stata orientata a consolidare i rapporti in essere con i vettori già operanti con continuità nell'aeroporto, ad attivare nuove *partnership* per l'ampliamento delle destinazioni internazionali e a contrastare il calo del traffico domestico attraverso accordi di *co-marketing*.

Sul piano dei servizi al passeggero, la Società si è impegnata nel massimizzare la redditività delle attività di natura commerciale e nel garantire un'elevata qualità dei servizi stessi.

La Regione Sardegna, con L.R. n.10/2010, confermando la politica intrapresa da alcuni anni per la destagionalizzazione dei flussi turistici sull'isola e l'incentivazione dei nuovi collegamenti annuali verso

l'Isola, sia nazionali che internazionali, ha stabilito di mettere a disposizione degli scali sardi 19,7 milioni euro nel 2010 e 24,5 milioni di euro/anno per gli anni 2011, 2012 e 2013,.

Sulla base di questa disponibilità finanziaria, il management di Geasar ha definito un piano di sviluppo del proprio network per il 2010 e per il triennio 2011-2013 attraverso accordi di co-marketing con vettori interessati a progetti di sviluppo di medio-lunga durata sullo scalo. Per l'anno 2010, il piano ha previsto accordi di co-marketing con una pluralità di vettori partner per circa 4 milioni di euro, utilizzati per l'attivazione dello start-up delle nuove rotte annuali verso Torino, Venezia e Firenze, i nuovi collegamenti stagionali per Bari, Nizza e Palermo oltre che per il sostegno dei collegamenti internazionali già operativi e verso le nuove destinazioni (Oslo, Copenhagen, Stoccolma, Vienna e Praga).

La politica della società continua pertanto a privilegiare un approccio prudente e bilanciato, rivolto a una pluralità di soggetti e ad un network esteso.

Con la L.R. n.10/2010 la Regione Sardegna, mettendo a disposizione 8 milioni di euro/anno per ciascuno degli anni dal 2010 al 2013, ha anche confermato la politica di continuità territoriale da/per la Sardegna, prevedendo inoltre un ampliamento delle rotte onerate. In aggiunta ai collegamenti da/per Roma, Milano, Bologna e Verona, per lo scalo di Olbia sono state previste ulteriori 4 destinazioni: Napoli, Genova, Palermo e Firenze.

L'attivazione dei nuovi collegamenti, inizialmente prevista nella Iata Summer 2011, verrà ritardata a seguito dell'azione di contrasto promossa da parte di alcune rappresentanze politiche e lobbistiche che chiedono l'introduzione di una tariffa unica per residenti e non. La mancata operatività delle 4 nuove rotte rischia di vanificare le aspettative di sviluppo del traffico ed annullare i correlati ricavi commerciali che la società aveva previsto per l'anno 2011.

La mancata revisione del sistema tariffario aeroportuale da parte delle Autorità continua a rappresentare un elemento di penalizzazione per gli aeroporti nazionali. A fronte di un costante appesantimento degli oneri di gestione derivanti dalle normative sulla security, dall'attribuzione dei costi del servizio antincendio a carico dei gestori, del presidio medico e del servizio PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità), il ristagno delle tariffe dei servizi regolamentati, ferme da più di 10 anni e notevolmente inferiori a quelle praticate negli altri aeroporti europei, limita la capacità delle società di finanziare gli importanti adeguamenti infrastrutturali.

L'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, attuata con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e definire adeguate linee di intervento, aveva condotto all'introduzione, per il mezzo della legge finanziaria 2010 e nelle more della stipula dei singoli Contratti di Programma, di disposizioni che autorizzassero a, decorrere dallo stesso anno, una anticipazione dell'adeguamento dei diritti di imbarco dei passeggeri nel limite massimo di 3 Euro, vincolata alla realizzazione in autofinanziamento di investimenti infrastrutturali urgenti. Nonostante la società, come gli altri scali italiani, abbia presentato il piano di investimenti a giustificazione di un incremento tariffario, nessun provvedimento di adeguamento è stato ad oggi approvato da Enac.

Allo stesso modo, a causa di una eccessiva lentezza dell'attività burocratica svolta dall'Enac ed in vista dell'imminente necessità di recepimento da parte dello Stato Italiano della Direttiva Comunitaria 2009/12 in materia di semplificazione, liberalizzazione e trasparenza dei diritti aeroportuali, rimane vana la possibilità che le tariffe aeroportuali del nostro aeroporto possano essere adeguate con lo strumento del Contratto di Programma.

Contesto interno

La Società ha pertanto operato, anche nel 2010, all'interno di un contesto difficoltoso e confuso, sia dal punto di vista del mercato che del quadro normativo.

La Società ha continuato a sostenere gli oneri derivanti dal progressivo trasferimento sul gestore aeroportuale di responsabilità originariamente in capo all'Amministrazione, senza per'altro poter contare su una corrispondente copertura tariffaria (accresciuti obblighi in materia di security, presidio medico aeroportuale, costi per il distacco locale dei VVF e per i costi generali a livello nazionale).

Nonostante il calo dei passeggeri e del tonnellaggio complessivo degli aeromobili assistiti che ha decrementato i ricavi per diritti e tasse, il totale gli introiti aviation beneficiano di un incremento da correlarsi principalmente ad una differente politica dei prezzi per i servizi di assistenza a terra e all'aggiornamento del corrispettivo per il servizio di assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità che ha subito un adeguamento nel mese di Gennaio 2010 allineando il ricavo al costo del servizio.

Le attività non aviation sono invece state inevitabilmente condizionate dalla flessione del flusso di passeggeri che ha necessariamente portato alla rivisitazione, in decremento, di alcuni canoni di sub concessione degli spazi commerciali.

Dando seguito al piano di sviluppo delle attività di Food&Beverage, avviato da qualche anno per il tramite della controllata Cortesa, nel mese di Aprile 2010 la società è subentrata nella attività di ristorazione dell'area commerciale del terminal principale. L'operazione ha consentito oltre che il preservamento dei ricavi di sub concessione degli spazi anche il recupero della marginalità aggiuntiva in capo a Cortesa.

Nell'intento di massimizzare il risultato legato all'operazione di progressivo subentro in gestione diretta in tutte le attività di bar e ristorazione, Geasar ha orientato il proprio impegno verso l'organizzazione di eventi mirati a stimolare la frequentazione da parte della clientela locale e degli operatori dell'aeroporto. Oltre alle attività culturali e di intrattenimento, alle quali il management ha sempre rivolto particolare attenzione come mezzo di integrazione dell'aeroporto con la comunità del territorio, il 28 Aprile 2010 è stato inaugurato uno spazio espositivo denominato "ArtPort" utilizzato per interessanti esposizioni sulla base di accordi con la Sovrintendenza dei beni archeologici e con il museo MAN di Nuoro.

Sul piano infrastrutturale, al fine di acquisire garanzie sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici per la costruzione della nuova strada di accesso all'aeroporto e dell'allungamento della pista di volo, il

management ha dedicato un rilevante impegno nei colloqui con gli uffici regionali e nella rimodulazione dei piani di realizzazione per adeguarli alle mutanti possibilità di finanziamento pubblico.

Nell'ambito del programma di realizzazione delle suddette opere, con ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, è stato nominato Commissario Straordinario per l'attuazione degli interventi, unitamente ai lavori per l'allargamento a 4 corsie della strada Sassari-Olbia, mentre Geasar è stata nominata, soggetto attuatore delle opere relative all'ampliamento aeroportuale. La realizzazione di queste importanti opere, inizialmente prevista nel 2010, è stata rimandata all'anno successivo e comunque alla disponibilità dei fondi pubblici.

Sotto il profilo dell'organizzazione della società, l'anno 2010 è stato caratterizzato dall'impegnativo confronto con le organizzazioni sindacali in merito alla prosecuzione dei consolidamenti di risorse con contratto a termine con elevata anzianità aziendale. Il negoziato si è concluso nel mese di Dicembre 2010 con l'accordo di stabilizzazione di 16 risorse e la riconferma dell'utilizzo del part-time sia verticale che misto quale strumento contrattuale idoneo a rispondere, con la necessaria flessibilità, alle dinamiche del mercato.

A livello nazionale è da sottolineare il rinnovo del CCNL Assaeroporti scaduto il 31.12.2007. Il nuovo impianto normativo include e sostituisce tutti i precedenti accordi, assumendo la caratteristica di una vera e propria stesura del testo contrattuale (l'ultima risale al 1988) che ha di fatto superato tutta la serie di stratificazioni pluriennali di intese offrendo condizioni di maggiore linearità nella gestione del rapporto di lavoro, nonché chiarezza interpretativa tra le parti stipulanti. Dal punto di vista economico, l'impatto del rinnovo costituisce un importante costo incrementale sia nel 2010 (+10,71% vs il 2007) che nel 2011 (+4,3% vs il 2010).

La Società inoltre, ha implementato il Modello di organizzazione e gestione predisposto in conformità alle disposizioni ex D.Lgs. 231/01 (Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica), e alle Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo pubblicate dalle Associazioni di categoria. Il modello è stato formalmente adottato dal Consiglio di Amministrazione di Geasar con delibera del 1 Dicembre 2010. In tale ambito la Geasar e le società controllate hanno iniziato il percorso per l'adozione di tutte le misure necessarie ed opportune per adeguare ed integrare la "Mappatura dei rischi" ed il "Modello di organizzazione, gestione" al fine di prevenire le figure di reato introdotte dal legislatore fino al 31 Dicembre 2010. L'effettività e l'adeguatezza del Modello è affidata all'Organismo di vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società e composto da tre membri indipendenti ed esterni.

Nell'esercizio 2010 è proseguito il progetto educativo-culturale patrocinato dall'Enac e dal Ministero della Pubblica Istruzione denominato "Airport Educational". Il progetto, rivolto agli studenti delle ultime classi delle scuole medie inferiori e superiori della Provincia Olbia -Tempio e Nuoro è stato concepito e

realizzato con l'obiettivo di far conoscere ai ragazzi il sistema aeroportuale nell'ottica dello sviluppo di una cultura della mobilità e dello scambio.

Dopo il conseguimento nel 2009 della Certificazione Ambiente ISO 14001, nel Novembre 2010, in coerenza con il programma di acquisizione delle certificazioni di Qualità e Prevenzione Infortuni è stata ottenuta la Certificazione di Qualità dei servizi ISO 9001. L'iter certificatorio si completerà nel 2011 con l'ottenimento della certificazione OHSAS 18001 per la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori, già in corso di valutazione.

Traffico

Contesto Nazionale e Regionale

Il sistema aeroportuale italiano nel 2010 ha trasportato 139.570.874 passeggeri con una ripresa rispetto al 2009 del 7% (Fonte Assaeroporti). Come argomentato in premessa, si tratta di un naturale processo di rialzo a seguito di una lunga congiuntura economica. Il forte incremento risente tra l'altro del ruolo dominante assunto dalle compagnie *low cost* anche negli importanti scali di Roma e Milano.

L'analisi dei dati Assaeroporti evidenzia una certa disomogeneità di crescita fra i vari aeroporti in virtù di situazioni di incentivazione pubblica in grado di sviluppare variazioni significative da un anno all'altro, spesso in aeroporti prima strettamente regionali, poi cresciuti attraverso un accordo con un unico *low-cost* con base sullo scalo.

In controtendenza, gli Aeroporti Sardi nel loro complesso registrano un decremento del (-0,9%). Il risultato è principalmente determinato dall'entrata a regime delle basi Ryanair su Alghero e Cagliari (start-up Aprile 2009) e poi successivo ridimensionamento delle tratte a minore redditività (nel 2010). L'aeroporto di Cagliari cresce ad un ritmo inferiore alla media italiana, ma in linea con molti scali europei (+3,3%). Lo scalo di Alghero registra invece una perdita di passeggeri del 7,9% legata ad una, seppur limitata, dismissione di rotte del vettore Ryanair.

L'aeroporto di Olbia chiude l'anno 2010 con un traffico di aviazione commerciale di 1.622.608 passeggeri, con un ulteriore calo del (-2,8%). Anche l'anno 2010 si è caratterizzato per un ulteriore perdita di traffico nazionale (-3,6%) (fenomeno che permane a partire dal 2006, ultimo anno in crescita) e per un incremento della componente internazionale (+2,1%).

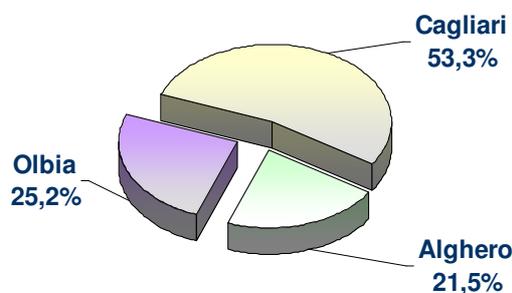
Nel corso del quadriennio lo scalo ha infatti subito una riduzione dell'operativo domestico collegato alle scelte commerciali del vettore di riferimento Meridiana Fly che ha progressivamente ridotto la sua operatività.

Analisi comparativa aeroporti Sardi

Passeggeri 2010 Vs 2009

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	Δ% 2010/2009	Passeggeri Internazionali	Market Share	Δ% 2010/2009	Transiti	Δ% 2010/2009	Totale Commerciale	Market Share	Δ% 2010/2009
Olbia	1.060.538	22,6%	-3,6%	533.377	31%	2,1%	28.693	-38,9%	1.622.608	25,2%	-2,8%
Cagliari	2.708.837	57,8%	5,6%	714.478	42%	-4,6%	14.983	-1,3%	3.438.298	53,3%	3,3%
Alghero	920.339	19,6%	-2,5%	464.601	27%	-17,0%	2.347	-6,1%	1.387.287	21,5%	-7,9%
Totale Sardegna	4.689.714	100%	1,8%	1.712.456	100,0%	-6,5%	46.023	-28,8%	6.448.193	100,0%	-0,9%
Totale Italia	59.228.056	7,9%	5,9%	79.297.183	2,2%	7,9%	1.045.635	2,8%	139.570.874	4,6%	7,0%

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



Aeroporto di Olbia

Traffico Totale Aeroporto di Olbia <i>(Passeggeri in transito inclusi)</i>	2010	2009	Δ 10-09
Aviazione Commerciale	1.622.608	1.668.905	-2,8%
Aviazione Generale	23.345	24.167	-3,4%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	294	1.017	-71,1%
Totale Passeggeri	1.646.247	1.694.089	-2,8%
Aviazione Commerciale	16.883	17.072	-1,1%
Aviazione Generale	11.473	11.251	2,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	1.152	1.674	-31,2%
Totale Movimenti	29.508	29.997	-1,6%
Aviazione Commerciale	1.055.729	1.071.981	-1,5%
Aviazione Generale	160.534	156.859	2,3%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	5.646	9.832	-42,6%
Totale Tonnellaggio	1.221.909	1.238.672	-1,4%
Totale Kg di Merce	222.361	219.530	1,3%

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

La tabella evidenzia i dati relativi all'aviazione commerciale, generale e ai voli aeroclub, di stato o militari che non comportano per la società alcuna remunerazione.

Come su esposto, al di là dei lievi segnali di ripresa del segmento di Aviazione generale, il traffico sullo scalo si conferma in decremento:

- -2,8% i passeggeri
- -1,6 % i movimenti

La mensilizzazione dei dati di seguito evidenzia un costante decremento in quasi i tutti i mesi dell'anno con eccezione dei mesi di Luglio, Settembre, Ottobre e Novembre.

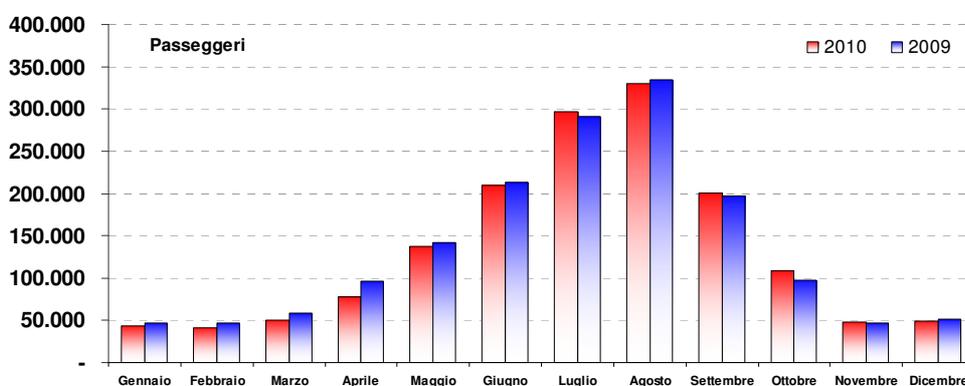
Si evidenzia una perdita nei primi mesi dell'anno influenzata dall'effetto "nube vulcanica" che ha provocato cancellazioni ed una riduzione di passeggeri nei mesi di Aprile e Maggio. La ripresa nei mesi successivi è stata trainata dalla componente internazionale.

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale (esclusi transiti)

	2010			2009			Delta 2010/2009		
	Nazionali	Internazionali	Totale	Nazionali	Internazionali	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	39.344	4.125	43.469	41.551	5.778	47.329	-5,3%	-28,6%	-8,2%
Febbraio	36.354	5.029	41.383	40.727	6.574	47.301	-10,7%	-23,5%	-12,5%
Marzo	41.630	8.660	50.290	47.917	10.452	58.369	-13,1%	-17,1%	-13,8%
Aprile	56.523	21.408	77.931	67.476	28.699	96.175	-16,2%	-25,4%	-19,0%
Maggio	72.100	65.453	137.553	79.280	62.293	141.573	-9,1%	5,1%	-2,8%
Giugno	133.994	75.366	209.360	139.096	73.562	212.658	-3,7%	2,5%	-1,6%
Luglio	196.989	100.384	297.373	196.442	94.545	290.987	0,3%	6,2%	2,2%
Agosto	226.632	102.917	329.549	228.574	105.554	334.128	-0,8%	-2,5%	-1,4%
Settembre	113.113	87.024	200.137	112.872	84.666	197.538	0,2%	2,8%	1,3%
Ottobre	57.038	52.346	109.384	57.205	40.520	97.725	-0,3%	29,2%	11,9%
Novembre	41.749	6.083	47.832	43.061	3.978	47.039	-3,0%	52,9%	1,7%
Dicembre	45.437	4.217	49.654	45.576	5.547	51.123	-0,3%	-24,0%	-2,9%
TOTALE	1.060.903	533.012	1.593.915	1.099.777	522.168	1.621.945	-3,5%	2,1%	-1,7%

Lo scalo continua ad avere una stagionalità accentuata nei 4 mesi di picco estivo, nel quale si concentrano circa il 65% dei flussi totali dell'anno, di cui il 39% nei due mesi di Luglio e Agosto. Nonostante le azioni di marketing territoriale stimulate dall'aeroporto, le politiche commerciali 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 nel periodo invernale e di spalla, segno evidente della difficoltà del territorio di attrarre e consolidare flussi turistici al di fuori del picco estivo.



Il segmento charter ha avuto invece una inversione di tendenza. Dopo tanti anni in cui il settore appariva non particolarmente attivo, quest'anno i passeggeri charter si incrementano di circa 45.000 unità, distribuiti tra l'altro in periodi operativi non di picco.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi transiti)

Dati di traffico passeggeri	2010	2009	2010/2009	Share 10	Share 09
Linea	1.054.988	1.091.589	-3,4%	99,4%	99,3%
Charter	5.915	8.188	-27,8%	0,6%	0,7%
TOTALE NAZIONALE	1.060.903	1.099.777	-3,5%	66,6%	67,8%
Linea	415.140	451.443	-8,0%	77,9%	86,5%
Charter	117.872	70.725	66,7%	22,1%	13,5%
TOTALE INTERNAZIONALE	533.012	522.168	2,1%	33,4%	32,2%
TOTALE LINEA	1.470.128	1.543.032	-4,7%	92,2%	95,1%
TOTALE CHARTER	123.787	78.913	56,9%	7,8%	4,9%
TOTALE PASSEGGERI	1.593.915	1.621.945	-1,7%	100,0%	100,0%

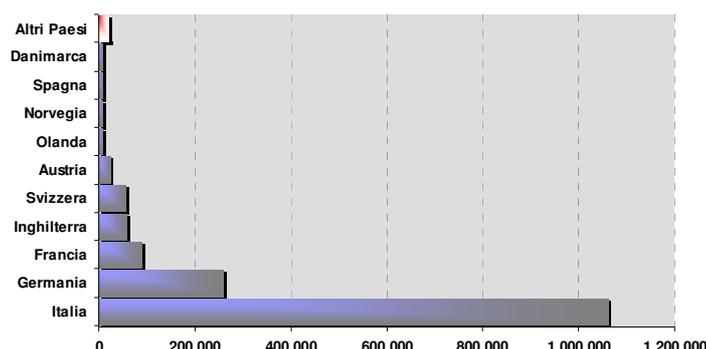
I voli incrementali sono legati ad alcune catene charter, programmate sia per la Germania che per la Francia, per il tramite di un accordo commerciale fra strutture ricettive locali e tour operator volto a soddisfare, probabilmente, una fetta di mercato più incline ad un viaggio programmato in tutti i suoi dettagli, volo incluso.

Per quanto attiene il network dell'aeroporto, le tabelle di seguito evidenziano la suddivisione del mercato europeo per mercato e per destinazione.

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi transiti)

Paese	2010	2009	Δ 10-09	Share 10	Share 09
Italia	1.060.903	1.099.777	-3,5%	66,6%	67,8%
Germania	259.439	269.240	-3,6%	16,3%	16,6%
Francia	88.379	53.761	64,4%	5,5%	3,3%
Inghilterra	57.857	90.797	-36,3%	3,6%	5,6%
Svizzera	55.699	60.650	-8,2%	3,5%	3,7%
Austria	23.725	12.335	92,3%	1,5%	0,8%
Olanda	7.764	6.640	16,9%	0,5%	0,4%
Norvegia	6.727	1.970	241,5%	0,4%	0,1%
Spagna	6.478	6.860	-5,6%	0,4%	0,4%
Danimarca	5.892	0	0,0%	0,4%	0,0%
Altri Paesi	21.052	19.915	5,7%	1,3%	1,2%
Totale Internazionale	533.012	522.168	2,1%	33,4%	32,2%
Totale Passeggeri	1.593.915	1.621.945	-1,7%	100,0%	100,0%

Principali mercati di riferimento



L'Italia rappresenta il primo mercato con una quota del 66,6%.

La compagnia MeridianaFly ha operato i nuovi collegamenti di linea verso Nizza, Bari e Tortoli ed ha attivato alla fine del 2010 i collegamenti annuali per Venezia, Firenze e Torino. Su base stagionale, anche la compagnia AirItaly sta sviluppando, negli ultimi anni, una apprezzabile quota di traffico nazionale. Durante la stagione estiva la suddetta compagnia aerea ha collegato Olbia con Bari, Verona, Catania, Genova, Napoli, Torino e Bergamo.

Si segnalano in crescita il mercato francese, austriaco, olandese e norvegese, mentre risulta in calo il mercato tedesco, verso il quale l'aeroporto offre un paniere molto vasto di connessioni.

Air Berlin collega infatti Olbia con gli aeroporti di Colonia, Francoforte, Amburgo, Monaco, Stoccarda Hannover, Norimberga, Dusseldorf e, l'assorbimento di Tuifly in Air Berlin, avvenuto a Novembre 2009, ha parzialmente penalizzato i risultati della compagnia a causa della minore aggressività commerciale e conoscibilità del marchio. La stessa ha attivato – in collaborazione con il suo partner Flyniki - nel corso del 2010 - un nuovo collegamento per Vienna.

Transavia.com ha confermato i collegamenti per Amsterdam e Parigi Orly, anche per il 2010, mentre la compagnia Norwegian ha inaugurato le nuove rotte per Oslo, Copenaghen e Stoccolma. Smartwings ha invece attivato un collegamento estivo su Praga.

La tabella evidenzia le maggiori destinazioni collegate con l'aeroporto di Olbia nel corso del 2010.

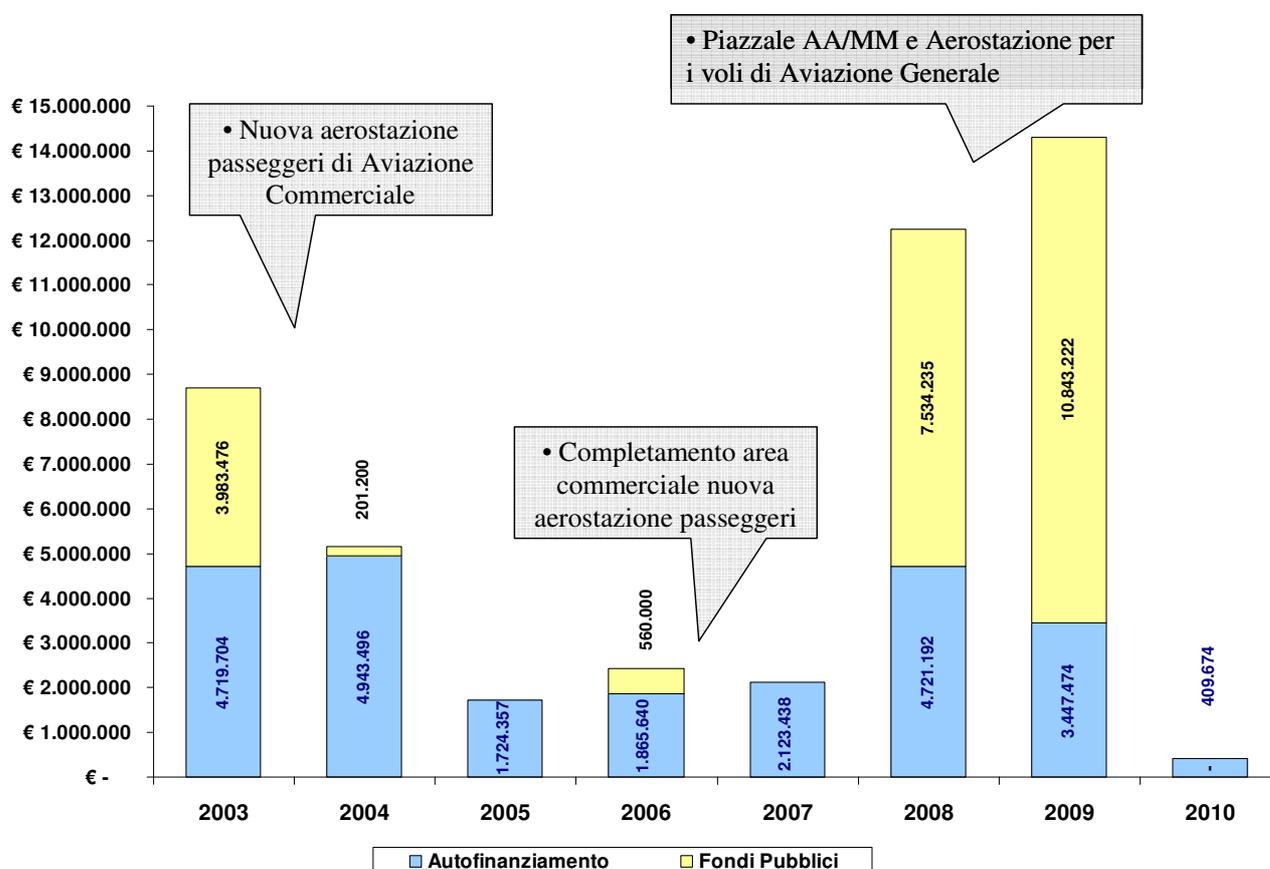
Destinazioni	Pax 2010	Pax 2009	Δ 10-09	Δ %
Roma	280.637	300.942	-20.305	-6,75%
Milano Linate	237.305	260.416	-23.111	-8,87%
Milano Malpensa	193.543	171.225	22.318	13,03%
Bologna	79.221	82.981	-3.760	-4,53%
Verona	76.910	87.943	-11.033	-12,55%
Colonia	55.039	57.193	-2.154	-3,77%
Berlino	51.686	48.382	3.304	6,83%
Stoccarda	43.329	52.942	-9.613	-18,16%
Venezia	42.794	30.439	12.355	40,59%
Londra	42.329	52.498	-10.169	-19,37%
Parigi	35.215	14.744	20.471	138,84%
Stoccarda	33.280	39.153	-5.873	-15,00%
Torino	28.277	30.192	-1.915	-6,34%
Napoli	27.319	23.807	3.512	14,75%
Zurigo	23.502	21.990	1.512	6,88%
Amburgo	20.660	14.330	6.330	44,17%
Altre Destinazioni	322.869	332.768	-9.899	-2,97%
TOTALE	1.593.915	1.621.945	-28.030	-1,73%

Investimenti e Beni acquisiti con contratti di locazione finanziaria

L'anno 2010 ha rappresentato per la Società un anno di consolidamento di tutte le attività di sviluppo avviate nel corso degli anni precedenti, ma in considerazione della situazione economica del contesto, anche di particolare prudenza nella gestione finanziaria.

Il grafico evidenzia l'importante impegno di risorse a cui la società ha fatto fronte negli anni precedenti per dotarsi delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo delle proprie attività aviation e commerciali.

Successivamente alla costruzione delle aree operative della nuova aerostazione passeggeri (2003-2004), la società ha nel corso degli anni 2005-2007 impegnato parte delle sue risorse per dotare l'aerostazione di una galleria commerciale quale fonte di ricavi non aviation, indispensabili per garantire una adeguata redditività al complesso delle attività aeroportuali. Nel corso del biennio 2008-2009 è stata realizzata l'area dedicata ad accogliere i voli privati in un aerostazione moderna, elegante e con standard qualitativi elevati.



L'incremento di immobilizzazioni dell'esercizio 2010 - esposto in nota integrativa - è pari a 409.674,17 Euro (di cui Euro 382.724,87 per Immobilizzazioni Materiali ed Euro 26.949,30 per Immobilizzazioni Immateriali), che rappresentano il totale delle opere realizzate e messe in esercizio nel corso dell'anno.

Risultano invece rimaste in corso di esecuzione, alla fine del 2010, opere per euro 1.046.333, in quanto oneri preliminari legati ad interventi che verranno portati a termine nel corso degli anni successivi.

Una importante quota di immobilizzazioni in corso deriva da anni precedenti ed è legata principalmente alle risorse sinora investite dalla società di gestione per la progettazione dei lavori di raccordo fra la viabilità esterna e quella aeroportuale a seguito dell'esecuzione del lotto che collegherà la città con la nuova S.S.199 Olbia-Sassari. Ulteriore quota è collegata ai lavori di spostamento di un tratto della S.S. 125 necessario per il successivo prolungamento della pista di volo. A partire dal 2007, la società ha investito per la progettazione di tali infrastrutture circa 1.000.000 di euro.

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

Descrizione opera	Costo
Beni Gratuitamente devolvibili	211.402
Piazzali e strade	11.172
Fabbricati	128.333
Impianti	71.897
Beni di proprietà	198.272
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	26.949
Costruzioni leggere	24.106
Attrezzature	127.338
Mobili e macchine d'ufficio	12.444
Automezzi	7.434
Imm.ni in corso	0
Totale	409.674

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

- ✓ La realizzazione dello spazio espositivo museale
- ✓ La riorganizzazione degli impianti e del layout del nuovo punto ristorazione KaraFood
- ✓ Gli interventi di efficientamento energetico e di illuminazione del Terminal Principale

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

- ✓ L'acquisizione di tutti gli impianti per lo start-up dell'attività Kara Food
- ✓ L'allestimento dello spazio espositivo museale
- ✓ L'aggiornamento del sistema di controllo accessi e rilevamento presenze
- ✓ L'implementazione di alcuni moduli informatici per la gestione del coordinamento di scalo

Inoltre, è continuato il programma di adeguamento delle macchine radiogene alle norme in materia di security. Le acquisizioni dell'anno 2010 sono avvenute attraverso un'operazione di locazione finanziaria. Tutti i beni acquisiti tramite tale tipologia contrattuale nel corso del biennio 2009-2010 sono stati contabilizzati secondo la prassi nazionale.

Attualmente i beni oggetto di acquisto tramite Lease Back e Leasing finanziario per un importo totale di € 1.194.519, sono i seguenti:

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

La società, al fine di una corretta contabilizzazione, ha adottato il metodo patrimoniale secondo i dettami dell'OIC 1 (Organismo italiano di contabilità) in base al quale, il bene viene iscritto tra le immobilizzazioni solo al momento del riscatto e solo da quel momento inizia ad essere ammortizzato in relazione alla residua vita utile del bene, rilevando invece in bilancio tra i costi dell'esercizio il canone per competenza (pari a circa Euro 145.000), gli interessi per il canone di leasing (pari a circa a Euro 12.000) ed il debito verso la società di leasing (per un importo di circa Euro 1.136.000). Il tutto

coerentemente con quanto indicato all'art. 2427 del Codice Civile al punto 22. Per maggiori informazioni si rimanda comunque al prospetto della Nota Integrativa.

➤ *Progettazione e sviluppo*

Nel corso dell'anno 2009, dando seguito alla Convenzione di efficientazione energetica sottoscritta con l'Enac nel 2008, è stata valutata la opportunità di produzione di energia elettrica da fotovoltaico in air-side attraverso un progetto di un impianto da 1,3 MW da realizzarsi a circa 200 mt dalla pista di volo. Il progetto che ha ottenuto l'approvazione di Enac.

Durante il 2010 la società ha cercato di ottenere un'accelerazione dei tempi di approvazione anche da parte della Regione Sardegna, rimodulando la potenza dell'impianto a circa 1 MW. Approvazione che nonostante i numerosi solleciti, a causa della lentezza burocratica degli uffici regionali, non è stata ancora rilasciata. Il ritardo rende dubbia la convenienza, sotto il profilo economico, della realizzazione dell'impianto, dato che l'intensità degli incentivi statali si è nel frattempo ridotta. La Società prenderà pertanto una decisione definitiva sull'attuabilità del progetto quando tale iter autorizzatorio sarà completato.

Lo sviluppo dell'attività di ottimizzazione della gestione energetica dell'aerostazione principale e del terminal aviazione generale è proseguito con particolare riguardo al tema dell'illuminazione degli ambienti aperti al pubblico, tramite la realizzazione dei sistemi di controllo e automazione nell'intento di ridurre l'impatto ambientale ed economico del complesso aeroportuale.

➤ *Sistemi informatici:*

Nel corso del 2010 il nucleo di persone dedicate ai sistemi informativi è stato potenziato consentendo un miglioramento generale sia del servizio manutentivo che delle attività di sviluppo IT. In particolare è stato possibile perseguire fra i seguenti obiettivi:

- ✓ **FIDS (Flight Information Display System):** Si è proceduto alla sostituzione del 50% dei monitor di vecchia tecnologia con altrettanti pannelli di tipo LCD a basso consumo e maggiore visibilità. Il progetto verrà portato a termine nel corso del 2011.
- ✓ **Controllo accessi e rilevamento presenze:** è stato integrato l'impianto del terminal di Aviazione Generale sia nella parte di rilevamento presenze/controllo accessi, sia nella parte relativa alla videosorveglianza.
- ✓ **Bugtracker:** E' stata potenziata la piattaforma di gestione informatizzata, creata in house, del servizio di manutenzione, integrando anche la gestione dei mezzi e l'ufficio movimento. Il sistema consente di tracciare l'intera sequenza degli eventi che va dall'apertura alla chiusura di una richiesta di intervento.
- ✓ **Integrazione con ENAV:** sulla piattaforma di comunicazione in fibra ottica precedentemente realizzata, è stato attivato il servizio che consente all'ufficio di controllo del piazzale di avere visibilità dei tempi di torre relativamente all'avvicinamento (dalle 8 miglia) degli aeromobili in atterraggio, oltre ai tempi di decollo effettivi. Nel corso del 2011 verrà automatizzata l'acquisizione di queste informazioni all'interno dei sistemi informativi aziendali.
- ✓ **Supporto estivo alle attività operative di scalo:** nel corso del periodo Giugno-Settembre 2010 il supporto straordinario alle attività di scalo che normalmente veniva acquistato da terzi è stato fornito interamente in house. Ciò, oltre al correlato risparmio economico, ha garantito un miglioramento apprezzabile nella qualità delle prestazioni, grazie alla conoscenza globale del contesto che il personale impiegato possiede.

Servizio Safety – Quality & Regulation

Nel corso del 2010 il Servizio Safety Management System - Quality & Regulation ha verificato il mantenimento degli standard di sicurezza dell' Airside aeroportuale al fine della prevenzione degli eventi afferenti la safety e sviluppato un'analisi delle cause degli eventi occorsi per intraprendere azioni di miglioramento.

➤ *SMS*

Il Safety Management System, al terzo anno di attività, ha permesso i monitoraggi routinari delle attività nell' airside dell'aeroporto. Lo strumento di sorveglianza ed analisi utilizzato è stato il *reporting system*, ossia l'insieme delle segnalazioni di tutti gli operatori dell'aeroporto, *l'auditing* e *l'inspection* eseguiti dal SMS *support staff*.

Nel 2010 sono stati raggiunti 2 importanti obiettivi di miglioramento della safety:

- la mancanza totale d'incidenti negli apron
- la sensibile riduzione degli eventi di bird strike rispetto all'anno precedente

Il primo obiettivo è stato raggiunto mediante la sensibilizzazione del personale di rampa e di scalo e tramite azioni individuali di formazione intraprese nel 2009 sul personale coinvolto negli incidenti.

Il secondo, è frutto delle azioni intraprese sin dal 2006 che hanno portato ad una costante diminuzione degli eventi di bird strike. Notevole importanza in tal senso ha rivestito la continua formazione degli addetti alla BCU (Birdstrike Control Unit).

Nel dicembre 2010 è stata organizzata l'esercitazione totale d'incidente aereo prevista dal Piano di Emergenza dell'Aeroporto. L'esercitazione ha evidenziato il buon standard della safety aeroportuale; non sono emerse infatti non conformità al piano ma solo osservazioni che sono state valutate e recepite dall'organizzazione.

L'Audit plan 2010 è stato concluso nei tempi e nei modi stabiliti dal programma di audit.

ENAC ha condotto tre audit senza che questi riscontrassero delle non conformità.

➤ *Certificazioni integrate.*

Nel Dicembre 2009, è stata conseguita la Certificazione Ambiente ISO14001. La prima visita di mantenimento della certificazione effettuata dal DNV, nel 2010, si è conclusa con esito favorevole.

Nel novembre 2010 è stata acquisita dalla società anche la Certificazione della Qualità dei Servizi ISO9001. La certificazione ottenuta copre, come anche la ISO14001, anche le società controllate Eccelsa Aviation e Cortesa.

Per poter invece conseguire la certificazione OHSAS18001, "Prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori", nel 2010 è stato commissionato un nuovo documento di valutazione dei rischi (DVR) ed è stata avviata una proficua collaborazione con l'INAIL. Il conseguimento della certificazione è previsto nella prima metà del 2011.

Attività commerciali aviation

I ricavi aviation crescono rispetto al 2009 di 584.319 Euro (3,58%). Questo risultato in controtendenza con il trend del traffico è legato alla attività di rivisitazione dei maggiori contratti di handling che hanno condotto ad un apprezzabile incremento del ricavo unitario di handling ed extrahandling per tonnellata servita. (Ricavi di Ha&ExtraHa per Tons Tocata 16,49 nel 2010 vs i 15,51 del 2009).

Altro importante elemento che ha influenzato positivamente l'andamento dei ricavi aviation è stato l'adeguamento tariffario per il servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità che a partire da Gennaio 2010 è passato da 0,29 a passeggero a 0,56 a passeggero. A seguito della presentazione in Enac degli elementi a supporto dell'incremento e, ottenuta la approvazione del comitato utenti aeroportuale, la società ha proceduto alla immediata applicazione, con un beneficio economico verso l'anno precedente di 200.000 Euro circa.

I ricavi per diritti e tasse, in controtendenza con il ridotto numero di passeggeri, mostrano un lieve incremento in quanto in applicazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Decreto 08 Ottobre 2009), a partire dal mese di Gennaio 2010, si è proceduto all'aggiornamento della attuale misura dei diritti aeroportuali di imbarco e sbarco passeggeri, approdo e decollo aeromobili e sosta, al tasso di inflazione programmata (1,5%).

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.148.517	8.544.152	604.364	7,07
Diritti e tasse aeroportuali	4.953.499	4.924.090	29.408	0,60
Diritti servizi controllo di sicurezza	2.786.385	2.835.838	-49.453	-1,74
Totale Ricavi Aviation	16.888.400	16.304.081	584.319	3,58

Attività commerciali non aviation

I risultati dell'area Commerciale non aviation sono caratterizzati dal perdurare di alcune situazioni macroeconomiche che vale la pena riassumere:

- ✓ la stagnazione del traffico commerciale, che registra ancora una lieve flessione nel 2010 (-2,8%)
- ✓ la conferma del trend negativo soprattutto del traffico nazionale (-3,53%)
- ✓ il continuo calo di passeggeri trasportati dal primario vettore MerdianaFly (-7,2%)
- ✓ la grande crisi del sistema economico della Sardegna evidenziata da Confindustria che segnala che ci sono segnali perduranti di deflazione e stagnazione
- ✓ un modesto 0,4% di crescita dei consumi nel 2010 a cui sono associate deboli aspettative di crescita nel 2011 come evidenziato nel Rapporto Consumi 2010 della Confcommercio che colloca la vera ripresa dei consumi nel 2012

Ci si è dovuti pertanto confrontare con il persistere della crisi del driver primario "traffico". Sono state ricercate da un lato linee di azione strategiche innovative e dall'altro linee di razionalizzazione e contenimento costi, orientando la politica commerciale non-aviation su queste direttrici:

- La creazione del modello Art-port, come strumento di marketing culturale per avviare un processo di integrazione dell'aeroporto con il tessuto cittadino con la finalità di attirare flussi di potenziali nuovi clienti a sostegno delle attività commerciali;
- Una gestione oculata dei top-clients con particolare attenzione ai clienti chiave (Rolex, Audi, Feltrinelli, Europcar, Nada);
- L'avvio della gestione diretta da parte di Cortesa dell'attività di self-service posta al centro dell'aerostazione;
- Il consolidamento del processo di gestione diretta di una parte delle attività promo - pubblicitarie in aeroporto, attraverso;
 - importanti accordi per il biennio 2010-2011 raggiunti con il Comune di Olbia e gli assessorati dell'Agricoltura e del Turismo;
 - attività musicali e culturali quali momenti di richiamo ed aggregazione sociale.

I ricavi delle attività commerciali in sub-concessione, evidenziano una lieve contrazione.

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.869.183	7.921.898	-52.715	-0,67
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.241.718	1.773.750	467.967	26,38
Altre Attività Commerciali	142.816	119.488	23.328	19,52
Commerciali non aviation	8.011.999	8.041.386	-29.387	-0,37

Diversi sono i fenomeni che hanno portato a tale risultato. Dal punto di vista operativo i fatti salienti che hanno interessato le sub-concessioni di spazi per attività commerciali di vendita e per attività di autonoleggio sono rappresentati principalmente dall'alternarsi di alcuni contratti:

-
- Ligabue Retail, ha sostituito Airport Elite-Airest nella gestione dei due multistore in landside ed airside;
 - Priarone, uno storico ottico locale, si è aggiudicato la gara per la gestione dei due spazi di occhialeria rispettivamente presso il main terminal e presso il terminal di aviazione generale;
 - Presso terminal di aviazione generale è stata attivata una prestigiosa gioielleria a marchio Stardust;
 - La controllata Cortesa ha sostituito Airport Elite-Airest nella gestione del bar e self-service del main terminal aeroportuale;
 - con l'uscita della società Italy By Car, è stata introdotta una nuova società di autonoleggi che opererà a partire dal 2011 con il marchio rent-Car-go;

I vincoli rappresentati dal trend negativo del traffico e dalla crisi macro-economica mondiale hanno generato effetti negativi sui ricavi dei sub-concessionari. Nonostante l'impegno nel convogliare in aerostazione flussi a sostegno delle attività presenti, il volume totale dei ricavi da sub concessione si è lievemente ridimensionato, in alcuni casi, risentendo della componente contrattuale variabile delle royalties che tende a scontare con un anno di ritardo il calo di fatturato. Calo che si era già registrato nel 2009 a seguito delle perdite sul traffico passeggeri.

La tabella dei ricavi evidenzia come la crescita dei ricavi di sub-concessione da controllate (+ 467.967 vs il 2009), legati alla scelta di gestire direttamente le attività di food & beverage, abbia aiutato a controbilanciare – almeno in parte - la contrazione dei ricavi di autonoleggi, locali commerciali e locali non commerciali dovuta alla crisi economica.

Cortesa S.r.l.

La società ha lavorato nel corso del 2010, in vista del raggiungimento di una serie di obiettivi strategici ed operativi, organizzativi e gestionali, necessari da un lato per continuare il processo di sviluppo delle attività dirette, dall'altro per garantire un comportamento sinergico a tutte le attività nelle quali si è subentrati nel corso di questo triennio di continuo sviluppo.

Di seguito una sintesi dei principali interventi:

- la gestione in forma diretta dell'importante attività di *Food & Beverage* denominata Kara Food, comprendente bar - pizzeria - self-service, collocati al centro dell'aerostazione;
- la razionalizzazione gestionale del *business* dell'in-flight catering e delle attività di *Food & Beverage* dedicati ai voli privati presso il terminal Eccelsa Aviation;
- la chiusura dello shop della Marina di Porto Cervo, per effetto della forte crisi che sta attraversando l'area;
- la formazione diretta di Ausiliari del Traffico per attuare una politica di forte contrasto delle soste abusive presso tutto il sedime aeroportuale ;
- il consolidamento di processi di razionalizzazione – in termini di controllo dei costi – delle attività di *Retail e Food & Beverage*;
- la ricerca di una maggiore integrazione con le altre aree di business dell'attività di *e-commerce*;
- la conferma dei budget di *marketing* per attività musicali e culturali a sostegno dei flussi.

Dal punto di vista economico i fatti salienti che hanno influenzato la gestione sono stati :

- la presentazione dell'auto AUDI A7 per il quale sono stati offerti spazi di parcheggio, catering e pubblicità;
- la gestione a regime delle nuove attività del Cortesa Airport Restaurant e dell'in-flight catering aperte a Luglio del 2009;
- l'apertura ad Aprile in gestione diretta del Kara Food presso l'aerostazione passeggeri.

Come pianificato, dopo la fase di studio, di negoziazione e di ristrutturazione dell'area è stata avviata la gestione diretta del Kara Food con conseguente stipula di apposito accordo sindacale per l'assunzione a tempo determinato di buona parte dei lavoratori in forza presso il vecchio gestore.

Il volume dei ricavi complessivi della società si è pertanto notevolmente accresciuto rispetto al 2009 (+ 43,83%) principalmente per effetto delle suddette circostanze.

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	474.262	406.793	67.469	16,59
Ricavi per servizi Parcheggio automatico	505.218	542.629	-37.411	-6,89
Ricavi per servizi Parcheggio custodito	1.015.085	998.744	16.342	1,64
Ricavi per Attività commerciali dirette	5.874.105	3.512.159	2.361.947	67,25
Commerciali non aviation	7.868.670	5.460.324	2.408.346	44,11
Contributi in conto esercizio	14.627	0	14.627	
Rimborso danni	28	45.000	-44.972	-99,94
Sopravvenienze attive	9.738	26.585	-16.847	-63,37
Altri ricavi e proventi	115.918	36.407	79.511	218,39
Altri Ricavi Non Aviation	140.311	107.992	32.319	29,93
Totale Ricavi	8.008.982	5.568.316	2.440.666	43,83

Parallelamente alla crescita delle attività, il conto economico evidenzia un incremento in tutte le voci di costo.

L'acquisizione dell'attività Kara Food e la gestione annuale del Cortesa Airport Restaurant hanno condotto all'impiego di 25 risorse aggiuntive. L'impatto totale è stato ridotto a 17 risorse aggiuntive su base annua attraverso la riorganizzazione sinergica di tutte le attività di ristorazione gestite, ma l'incremento del costo del personale rispecchia tale nuovo assetto.

I costi per materie di consumo e merci sono cresciuti e collegati all'incremento di fatturato. Parte di questi si prospettano in decremento nel corso del 2011 per effetto dell'azzeramento dei costi iniziali per le dotazioni minute necessarie per avviare l'attività Kara Food.

Sul fronte dei costi si segnala che all'interno della voce Prestazioni, servizi e varie il consistente incremento è da attribuirsi per la quasi interezza (490.000 euro circa su 529.000 euro) al canone di sub-concessione ed ai servizi amministrativi verso la controllante Geasar, in applicazione dei contratti in essere che regolano il rapporto di assegnazione in uso degli spazi aeroportuali per la gestione diretta di attività commerciali.

Sostanzialmente, pertanto, oltre all'incremento di Margine Operativo Lordo in capo alla società Cortesa (+ 486.213 Euro verso il 2009), anche le succitate poste di scambio hanno rappresentato un arricchimento che è rimasto in seno alla società capogruppo Geasar.

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.868.670	5.460.324	2.408.346	44,11
- Altri ricavi e proventi	140.311	107.992	32.319	29,93
Valore della produzione "tipica"	8.008.982	5.568.316	2.440.666	43,83
- Personale	-2.133.595	-1.487.133	-646.463	-43,47
- Materiali di consumo e merci	-2.686.239	-1.907.974	-778.265	-40,79
- Prestazioni, servizi e varie	-2.402.697	-1.872.972	-529.725	-28,28
Costi Operativi	-7.222.531	-5.268.078	-1.954.452	-37,10
<i>Mol (EBITDA)</i>	<i>786.451</i>	<i>300.238</i>	<i>486.213</i>	<i>161,94</i>
Ammortamenti e svalutazioni	-152.919	-125.905	-27.014	-21,46
Saldo proventi e oneri diversi	-110.987	-45.613	-65.374	-143,32
Risultato Operativo (EBIT)	522.546	128.720	393.826	305,96
Proventi - Oneri finanziari	-48.177	-48.172	-5	-0,01
UTILE LORDO	474.369	80.548	393.821	489
Proventi - Oneri straordinari	17.057	-125	17.182	-13,730
UTILE ANTE IMPOSTE	491.426	80.422	411.003	511,06
Imposte correnti	-223.842	-56.219	-167.623	-298,16
Imposte anticipate e differite	-22.265	-18.885	-3.380	17,90
UTILE NETTO	245.318	5.318	240.000	4.513,03

In conclusione la performance del 2010 è superiore alle aspettative per effetto di un lavoro di squadra che ha coinvolto sia il top che il middle management in un processo anche trasversale di miglioramento continuo dei costi e del monitoraggio del livello qualitativo.

Nonostante i risultati ottenuti, perdurano purtroppo le incertezze sulla possibile evoluzione della gestione in futuro, principalmente connesse alla mancanza di una crescita dei passeggeri che possa sostenere lo sviluppo. Il secondo allarme riguarda il processo di stagionalizzazione che si è decisamente interrotto e sta riconducendo ad una forte concentrazione sui mesi estivi a discapito dei mesi di bassa e media stagione. Oltre a ciò, una distribuzione oraria dell'operativo dei voli che si concentra su fasce orarie poco compatibili con le attività commerciali dell'aerostazione. Tale variabile risulta peraltro sostanzialmente

indipendente rispetto alla costante azione di persuasione della società di gestione a spalmare il traffico durante tutto l'arco della giornata.

Investimenti

Nel corso del 2010 il monte totale investito è pari a Euro 186.505.

L'impegno economico è prioritariamente collegato all'acquisizione dal vecchio gestore delle attrezzature per l'allestimento del nuovo punto di ristorazione Kara Food e ai lavori di ristrutturazione straordinaria eseguiti sugli spazi per adeguare lo standard del servizio offerto e l'immagine commerciale del punto vendita agli altri punti di ristorazione Cortesa già attivi.

Gli altri costi di carattere pluriennale riguardano l'allestimento presso il Terminal Eccelsa di un'area destinata alla preparazione delle pietanze per il servizio in-flight catering offerto tramite Cortesa Airport Restaurant. I nuovi spazi si sono resi necessari a seguito dei picchi operativi della passata stagione ed i costi sostenuti riguardano le attrezzature specifiche per il trattamento e la conservazione dei cibi trasformati in applicazione della normativa vigente.

Eccelsa Aviation S.r.l.

Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Sebbene permanga a livello internazionale cautela nella ripresa dei consumi, nel 2010 il comparto di Aviazione Privata ha fatto registrare un importante e incoraggiante recupero di traffico, riportando la linea di crescita in positivo, nei grafici di questo settore.

La tabella che indica i dati di consuntivo evidenza, in rapporto all'anno precedente, un incremento dei volumi di traffico nell'ordine del 2,3% circa in termini di tonnellaggio e del 2% circa nei movimenti. Rimangono invece negativi i numeri relativi ai passeggeri, che mostrano anche nel 2010 una contrazione nell'ordine di circa il 3,4%.

Il risultato positivo è legato ad una buona performance nella stagione estiva 2010, principalmente per la buona affluenza degli stranieri provenienti da Medio Oriente e Russia.

Dati di traffico Aviazione Generale	2010	2009	Delta
Passeggeri	23.345	24.167	-3,4%
Movimenti AA/MM	11.473	11.251	2,0%
Tonnellaggio	160.534	156.859	2,3%

Risultati positivi in termini di tonnellaggio, driver principale per i ricavi di handling, hanno generato un pari incremento in termini di introiti, per contro la flessione del traffico passeggeri ha condotto ad un decremento dei ricavi collegati alla attività di in-flight catering.

L'area dei ricavi commerciali non aviation invece mostra elevati tassi di crescita (+69,13%). Gli accresciuti spazi pubblicitari a seguito del trasferimento delle attività presso il nuovo Terminal, avvenuto nel mese di Giugno del 2009, hanno consentito di sviluppare importanti contratti di sponsorizzazione. Importanti agenzie pubblicitarie o aziende del settore luxury hanno scelto lo scalo per la promozione del proprio marchio o di importanti eventi ed il risultato è stato per la società un fortissimo incremento dei ricavi da sponsorizzazione, che sono cresciuti in valore assoluto rispetto al 2009 di circa 270.000 Euro.

La voce Altri ricavi e proventi recepisce i contributi in conto impianti riferiti al credito d'imposta istituito dalla Legge 296/06 art.1 commi 271-279 che ha coperto una quota degli investimenti in impianti e macchinari realizzati nel periodo 2007-2010. Il credito d'imposta maturato complessivamente è pari a circa 143.000 Euro di cui una quota di competenza del 2010.

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.759.768	2.701.537	58.231	2,16
Ricavi in-flight catering	1.025.923	1.071.270	-45.347	-4,23
Ricavi Aviation	3.785.691	3.772.808	12.883	0,34
Ricavi per sponsorizzazioni	674.985	405.948	269.037	66,27
Ricavi per servizi amministrativi	58.414	55.261	3.153	5,71
Commerciali non aviation	733.398	461.209	272.189	59,02
Altri ricavi e proventi	65.338	11.054	54.284	491,07
Ricavi Non Aviation	798.737	472.263	326.473	69,13
Totale Ricavi	4.584.428	4.245.071	339.357	7,99

Dal lato dei costi si segnala un sostanziale allineamento al 2009. Qualche risparmio nel confronto con l'anno precedente è da attribuirsi ai costi sostenuti durante il trasferimento delle attività e alle spese di allestimento iniziale degli spazi operativi a Giugno 2009.

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

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.519.089	4.234.017	285.073	6,73
- Altri ricavi e proventi	65.338	11.054	54.284	491,07
Valore della produzione "tipica"	4.584.428	4.245.071	339.357	7,99
- Personale	-891.736	-897.008	5.272	0,59
- Materiali di consumo e merci	-34.730	-57.130	22.400	39,21
- Prestazioni, servizi e varie	-2.553.402	-2.578.396	24.994	0,97
Costi Operativi	-3.479.868	-3.532.535	52.666	1,49
Mol (EBITDA)	1.104.559	712.536	392.023	55,02
Ammortamenti e svalutazioni	-223.884	-188.782	-35.101	-18,59
Risultato Operativo (EBIT)	880.676	523.754	356.922	68,15
Proventi - Oneri finanziari	-53.345	-37.689	-15.657	-41,54
UTILE LORDO	827.330	486.065	341.265	70,21
Proventi - Oneri straordinari	1.457	-333	1.790	537,89
UTILE ANTE IMPOSTE	828.787	485.733	343.055	70,63
Imposte correnti	-309.977	-166.979	-142.998	-85,64
Imposte anticipate e differite	154	2.774	-2.620	94,45
UTILE NETTO	518.964	321.528	197.437	61,41

Per quanto attiene i costi di investimento di carattere pluriennale l'incremento è pari a 66.471 Euro. Gli acquisti hanno riguardato

- ✓ 1 mezzo di rampa per il trasporto dell'acqua potabile
- ✓ 1 cella frigo per la conservazione dei pasti del catering
- ✓ 2 carrelli per trasporto bagagli
- ✓ varie attrezzature minute per la rampa

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 garantire la piena assistenza a favore dei Voli di stato, militari e simili senza ricevere alcun corrispettivo.

Eccelsa Aviation - Business Destinations Award – Bets FBO 2010 Europe

Nel 2010, la pubblicazione Britannica del settore "Business Destinations Magazine" ha confermato l'Award come migliore Struttura di Aviazione Privata in Europa. 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.

Risorse Umane

Nell'esercizio 2010 il numero medio di Full Time Equivalent (Fte) del Gruppo Geasar (Geasar, Eccelsa Aviation srl e Cortesa srl) è il seguente, così ripartito per qualifica e tipologia di contratto:

Organico Equivalente medio annuo Gruppo

Categorie	al 31/12/2010	al 31/12/2009
CTI	216,2	197,0
Dirigenti	3,0	2,8
Quadri	11,0	10,8
Impiegati	113,4	104,8
Operai	88,8	78,7
CTD	82,9	87,8
Impiegati	31,6	37,4
Operai	51,3	50,4
TOTALE	299,1	284,8

Come anche negli esercizi precedenti (2007, 2008 e 2009), la variazione incrementale di organico del Gruppo, pari al 5%, è collegata all'avvio di nuove attività nell'area *Food & Beverage* in Cortesa.

All'inizio del secondo trimestre dell'anno infatti, la società controllata Cortesa ha acquisito, allo scadere dell'appalto del servizio, la gestione dell'unità operativa di self-service aeroportuale dalla veneta Airst Srl. Tale operazione, che di fatto completa la dinamica delle acquisizioni nell'area del *Food & Beverage* in ambito aeroportuale, ha determinato, in capo a Cortesa, un importante incremento dell'organico rispetto al 2009, pari al 45% circa.

Le società Geasar ed Eccelsa, si sono invece caratterizzate per una sostanziale parità nell'organico legata principalmente al decremento di traffico, ma attribuibile altresì a fenomeni diversi di tipo organizzativo e gestionale, quali il percorso di graduale stabilizzazione delle risorse a tempo determinato, secondo le modalità del part-time verticale e misto sia in Geasar che in Eccelsa, che è proseguito anche nel 2010 a seguito degli accordi con le OOSS del 2009 e ha comportato un ricorso ai contratti a termine al di fuori dei periodi di picco ridotto rispetto agli esercizi precedenti.

Il fenomeno del graduale calo di incidenza di personale con contratto a termine sull'organico complessivo è stato determinato essenzialmente dai consolidamenti di risorse a tempo determinato con una certa anzianità aziendale nelle società Geasar ed Eccelsa, e delle risorse afferenti l'attività di Inflight Catering nella società Cortesa.

In ogni caso, in considerazione dell'importante 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 alla Direzione Provinciale del Lavoro, sfioramento autorizzato dalla medesima in virtù della forte connotazione di stagionalità che contraddistingue l'aeroporto Olbia Costa Smeralda.

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

➤ *Geasar Spa*

Organico Equivalente medio annuo Geasar

Categorie	al 31/12/2010	al 31/12/2009
CTI	182,4	171,3
Dirigenti	3,0	2,8
Quadri	10,0	9,8
Impiegati	93,9	86,5
Operai	75,5	72,3
CTD	40,5	54,8
Impiegati	25,3	30,6
Operai	15,2	24,2
TOTALE	222,9	226,1

➤ *Cortesa Srl*

Organico Equivalente medio annuo Cortesa

Categorie	al 31/12/2010	al 31/12/2009
CTI	21,3	13,5
Dirigenti		
Quadri	1,0	1,0
Impiegati	11,5	10,5
Operai	8,8	2,0
CTD	34,5	25,0
Impiegati	3,1	3,4
Operai	31,4	21,6
TOTALE	55,8	38,5

➤ *Eccelsa Aviation Srl*

Organico Equivalente medio annuo Eccelsa

Categorie	al 31/12/2010	al 31/12/2009
CTI	12,5	12,2
Dirigenti		
Quadri		
Impiegati	8,0	7,8
Operai	4,5	4,4
CTD	7,9	8,0
Impiegati	3,2	3,4
Operai	4,7	4,6
TOTALE	20,4	20,2

➤ *Aspetti organizzativi*

Nel corso del 2010 i fatti di maggior rilievo sotto il profilo organizzativo hanno riguardato, in Geasar, l'accorpamento dell'attività di programmazione, monitoraggio e manutenzione straordinaria e ordinaria dei mezzi e attrezzature aeroportuali, affidata sino al mese di settembre alla B.U. Aviazione Commerciale, alla manutenzione delle infrastrutture e impianti, già controllata dalla B.U. Infrastrutture.

➤ *Relazioni industriali*

L'anno 2010 si è caratterizzato per l'impegnativo confronto con le OOSS in merito alla prosecuzione dei consolidamenti di risorse con contratto a termine caratterizzate da una certa anzianità aziendale in seno alle società Geasar ed Eccelsa. Il negoziato si è concluso nel mese di dicembre 2010 con l'accordo a proseguire il lavoro di riallineamento della componente a termine del personale impiegato nelle aziende pari a 16 unità effettive (8 unità equivalenti annue) e la riconferma dell'utilizzo del part-time sia verticale che misto quale strumento contrattuale idoneo a rispondere, con la necessaria flessibilità, alle dinamiche del mercato.

In relazione alla società controllata Cortesa il confronto ha riguardato l'acquisizione dell'unità operativa di ristorazione /self service ex Airster Srl. Nella prima fase del negoziato l'Azienda, in accordo con le OOSS, ha convenuto di rilevare l'intero organico precedentemente assunto con contratto a tempo indeterminato con la modalità del contratto a termine per un periodo iniziale non superiore alla conclusione della stagione estiva (settembre 2010). Nella fase successiva, dopo aver riavviato le trattative sulla prosecuzione della gestione dell'attività, si è infine concordato di elevare a 24 mesi (periodo massimo consentito dal CCNL di settore Turismo-Pubblici Esercizi per l'avvio di nuova attività), la fase

di Start-up, con conseguente conferma dei contratti a termine sino allo scadere previsto alla data del 31.03.2012.

A livello nazionale è da sottolineare il rinnovo del CCNL Assaeroporti, scaduto il 31.12.2007. Il 26 gennaio 2010, il negoziato relativo alle aziende di gestione aeroportuale si è concluso con la firma del documento di rinnovo del CCNL.

➤ *Attività di formazione e addestramento*

Nel 2010 è proseguita l'attività di formazione e addestramento finalizzata a migliorare le competenze tecnico-specialistiche e comportamentali delle diverse figure organizzative, in linea con la strategia aziendale e con quanto richiesto dalle normative vigenti. Nel corso dell'esercizio sono state erogate circa 6.000 ore di attività specialistica e formativa con oltre 600 partecipanti e una media di 10 ore per dipendente. Anche nel 2010 si è ricorso a finanziamenti specifici (Fondimpresa) per il parziale recupero dei costi sostenuti.

➤ *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 per Geasar e 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*

Nell'esercizio 2010 è proseguito il progetto educativo - culturale patrocinato dall'Enac e dal Ministero della Pubblica Istruzione denominato “Airport Educational”.

Il progetto, rivolto agli studenti delle ultime classi delle scuole medie inferiori e superiori della Provincia Olbia -Tempio e Nuoro, si è sviluppato secondo due linee direttrici: visita delle infrastrutture aeroportuali ai ragazzi più giovani, per far conoscere il sistema aeroportuale nell'ottica dello sviluppo di una cultura della mobilità e dello scambio, e giornata in aula di orientamento al lavoro in aeroporto attraverso le testimonianze dei Manager aziendali e degli esponenti della Facoltà di Economia del Turismo di Olbia, per i ragazzi delle Scuole Superiori.

Assetto concessorio ed altri fatti di rilievo

Fondo di sostegno a favore del servizio antincendio in aeroporto

Come noto 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.

A partire dall'anno 2008, preso atto risorse impegnate dalle società di gestione aeroportuali sono di fatto state destinate ad un capitolo di spesa differente da quello stabilite con la legge istitutiva dello stanziamento, la Geasar ha promosso insieme ad altri 13 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.

Il 26 Ottobre 2010, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma con sentenza n. 440/63/10 ha ritenuto fondato ed accolto il ricorso in associazione proposto da 13 società dichiarando non obbligate le stesse società reclamanti a corrispondere dal 1° gennaio 2009 la prestazione patrimoniale stabilita dall'art. 1, comma 1328, della Legge n. 296/2006, nella considerazione che le medesime risorse, come dimostrato, verranno destinate a finalità estranee a quelle stabilite dalla Legge.

La sentenza è di estrema rilevanza per i principi di diritto che potranno esser fatti valere, con le differenze del caso, da tutte le società di gestione aeroportuale, e potrà avere inoltre un impatto economico positivo per le stesse.

Si segnala, infatti, che recentemente è venuta meno anche l'ipotesi inizialmente prospettata da ENAC di procedere ad un recupero retroattivo delle somme richieste dallo Stato per le annualità precedenti mediante loro inserimento in tariffa attraverso lo strumento del contratto di programma. Infatti è stata dichiarata impossibile l'applicazione retroattiva della determinazione tariffaria o la riparametrazione dell'importo finalizzata a consentire il recupero delle somme che, prima dell'introduzione del corrispettivo, non si sono potute percepire.

È plausibile che le Amministrazioni competenti propongano apposito ricorso in appello avanti la Commissione Tributaria Regionale avverso la sentenza n. 440/63/10, ma la sentenza in essere pone comunque le basi per salvaguardare i diritti di tutte le società di gestione aeroportuale nel possibile prossimo iter legislativo di revisione della legge istitutiva del c.d. Fondo antincendi e, soprattutto, per veder riconosciuto il diritto a un'idonea copertura tariffaria di ogni tributo e/o prestazione patrimoniale richiesta.

La società, seguendo il principio della prudenza, in attesa di giudizio definitivo ha deciso di accantonare – anche per l'anno 2010 - la somma richiesta nel fondo rischi per contenzioso.

Delibera CIPE 38/2007 (51/2008)

A distanza di oltre 3 anni dalla introduzione della Delibera CIPE in materia di Regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali che ha individuato nel Contratto di Programma lo strumento giuridico atto alla definizione del sistema tariffario applicabile dagli aeroporti italiani, solo 4 aeroporti hanno potuto vedere completata l'istruttoria di sottoscrizione e hanno ottenuto la successiva pubblicazione del decreto autorizzativo delle tariffe sottoscritte.

Tale iter si è dimostrato assolutamente inadeguato a garantire, in tempi congrui, agli aeroporti italiani l'equilibrio fra costi ed investimenti e recupero tariffario. Anche l'introduzione di un dispositivo di urgenza che avrebbe dovuto autorizzare una Anticipazione Tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco dei passeggeri nel limite massimo di 3 Euro per passeggero, è rimasta pendente per tutto il 2010.

Infatti nessuno dei piani di investimento presentato dalle società aeroportuali ha condotto all'applicazione della misura anticipatoria. I piani, spesso approvati dall'Enac in linea tecnica, si fermano per l'approvazione in linea economica perché valutati dalla stessa Direzione che cura l'iter di stipula dei Contratti di Programma. Questo circolo vizioso continua a eliminare la reale possibilità delle società di conoscere in tempi brevi una definizione al problema tariffario.

Geasar ha presentato il piano investimenti a giustificazione della richiesta di anticipazione tariffaria esprimendo ad Enac la volontà di iniziare ad attivare anche l'iter per la sottoscrizione del Contratto di Programma.

Entro 30 giorni dalla approvazione del Bilancio, la società presenterà all'Ente oltre alla consueta certificazione dell'impianto di contabilità analitica (Legge 248/2005) anche la certificazione della contabilità regolatoria dell'anno 2010 (in applicazione delle Linee guida ENAC) quale anno base sul quale costruire l'impianto tariffario futuro.

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:

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24.900.399	24.345.467	554.932	2,28
- Altri ricavi e proventi	5.503.183	3.399.478	2.103.705	61,88
Valore della produzione "tipica"	30.403.582	27.744.945	2.658.637	9,58
- Personale	-10.845.575	-10.360.200	-485.375	-4,69
- Materiali di consumo e merci	-569.932	-648.079	78.147	12,06
- Prestazioni, servizi e varie	-13.053.243	-11.752.521	-1.300.722	-11,07
Costi Operativi	-24.468.750	-22.760.800	-1.707.951	-7,50
Mol (EBITDA)	5.934.832	4.984.145	950.687	19,07
Ammortamenti e svalutazioni	-2.307.404	-1.858.546	-448.858	-24,15
Accantonamenti per rischi e oneri	-356.546	-486.468	129.922	26,71
Saldo proventi e oneri diversi	-326.681	-250.552	-76.129	-30,38
Risultato Operativo (EBIT)	2.944.200	2.388.578	555.622	23,3
Proventi - Oneri finanziari	-178.122	-60.222	-117.901	-195,78
UTILE LORDO	2.766.078	2.328.357	437.721	18,8
Proventi - Oneri straordinari	300.107	-118.633	418.740	-352,97
UTILE ANTE IMPOSTE	3.066.185	2.209.724	856.462	38,76
Imposte correnti	-1.709.116	-1.312.506	-396.610	-30,22
Imposte anticipate e differite	237.592	218.016	19.575	-8,98
UTILE NETTO	1.594.661	1.115.234	479.426	42,99

Nell'esercizio 2010 il valore della produzione ammonta complessivamente a 30.403.582 Euro con un incremento rispetto al 2009 di 2.658.637 Euro.

	2010	2009	Δ assoluto	Δ %
Handling ed Extra-handling	9.148.517	8.544.152	604.364	7,07
Diritti e tasse aeroportuali	4.953.499	4.924.090	29.408	0,60
Diritti servizi controllo di sicurezza	2.786.385	2.835.838	-49.453	-1,74
Totale Ricavi Aviation	16.888.400	16.304.081	584.319	3,58
Subconcessioni	7.869.183	7.921.898	-52.715	-0,67
di cui canoni di sub-concessione da controllate	2.241.718	1.773.750	467.967	26,38
Altre Attività Commerciali	142.816	119.488	23.328	19,52
Ricavi Commerciali non aviation	8.011.999	8.041.386	-29.387	-0,37
Altri ricavi non aviation	5.503.183	3.399.478	2.103.705	61,88
di cui contributo RAS al supporto dello sviluppo del traffico	3.971.173	1.554.878	2.416.295	155,40
Totale Ricavi Non Aviation	13.515.182	11.440.864	2.074.318	18,13
Totale Ricavi	30.403.582	27.744.945	2.658.637	9,58

Come già argomentato nella sezione dedicata, i ricavi aviation crescono rispetto al 2009 di 584.319 Euro (3,58%).

L'incremento complessivo dei ricavi non aviation è invece prevalentemente influenzato dalla assegnazione di un contributo da parte della Regione Sardegna per il supporto alla destagionalizzazione del traffico (3.971.173 Euro verso 1.554.878 Euro nel 2009).

La quota commerciale di tali ricavi, come ampiamente commentato nelle premesse, è rimasta praticamente allineata al 2009 nonostante il trend di traffico ed il ridimensionamento di alcuni importanti contratti, grazie ai ricavi aggiuntivi introitati dalla controllata Cortesa che è subentrata a partire da Aprile 2010 nella gestione diretta del self-service aeroportuale Kara Food.

Il Margine Operativo Lordo – pari a 5.934.832 Euro - cresce di 950.687 rispetto al 2009.

Sul fronte dei costi, quelli che maggiormente hanno condizionato negativamente l'andamento dell'esercizio:

- a. l'incremento del costo del personale (+ 485.375 Euro) a seguito del rinnovo del CCNL (+10,71% sul salario base con impatto distribuito sui due esercizi 2009 e 2010), nonostante la società abbia operato nell'anno con un numero di risorse inferiori
- b. l'incremento del costo per manutenzioni e pulizie (+250.000 Euro circa) correlate prevalentemente con
 - importanti lavori effettuati sulle infrastrutture di volo (+100.000 Euro circa), precedentemente rimandati in vista della esecuzione dei lavori di prolungamento della pista di volo, ma che a seguito del rallentamento succitato non potevano più essere rimandati.
 - l'accresciuto costo per la pulizia del nuovo Terminal Eccelsa ed alcuni lavori edili di completamento dello stesso, entrambi in capo al gestore Geasar (90.000 Euro circa).
 - la sostituzione dei monitor di informativa al pubblico
- c. l'incremento del costo per consulenze (+200.000 Euro circa) legati
 - ai costi per l'implementazione del Modello di organizzazione e gestione predisposto in conformità alle disposizioni ex D.Lgs. 231/01,
 - al recepimento a bilancio 2010 del costo, tenuto in sospensione da anni precedenti quale onere accessorio all'investimento, per la progettazione di un impianto fotovoltaico in sedime aeroportuale. Infatti, non avendo ancora ricevuto dalla Regione Sardegna l'autorizzazione per la costruzione dell'impianto ed essendosi modificato il sistema di contribuzione statale alla produzione, non esistono al momento elementi che garantiscano la realizzazione del progetto in futuro.
- d. il costo per canoni di leasing (145.000), legato ai contratti di leaseback e leasing finanziario sottoscritti nel 2010 per l'acquisizione di alcune attrezzature di rampa, per l'aggiornamento alla normativa degli apparati radiogeni e per gli arredi del nuovo Terminal di aviazione generale.
- e. l'incremento del costo per il Presidio medico aeroportuale (120.000 circa) a seguito della richiesta da parte di Enac di estendere la copertura del servizio h 24.

Per contro si segnalano, fra gli altri, i risparmi di costi per:

- a. utenze energetiche (60.000 Euro). Nonostante gli accresciuti spazi del nuovo Terminal di Aviazione generale, gli interventi di efficientamento energetico e automazione della illuminazione delle zone a basso transito, hanno condotto ad un risparmio.
- b. materiali di consumo (80.000 Euro).

-
- c. prestazioni di servizi (150.000 Euro circa). Il 2010 recepisce il risparmio di costi legato a tutte le attività di approntamento, trasferimento dell'operatività, apertura ed inaugurazione del nuovo terminal di aviazione generale, sostenute nel 2009.

Il Risultato Operativo (EBIT), pari a 2.944.200 Euro, si incrementa di 555.622 Euro rispetto al 2009.

Il risultato recepisce gli accantonamenti per rischi su crediti legati ai ritardati pagamenti di alcuni importanti clienti e alle posizioni creditorie già dal legale, che hanno indotto la società ad adeguare importanti il fondo svalutazione crediti.

L'accantonamento per rischi ed oneri, invece, inferiore al 2009, recepisce nonostante la causa in essere avverso il Ministero ed Enac, le somme accantonate per il servizio antincendio, ma non sono prevedibili al momento, a differenza del passato esercizio, altri possibili contenziosi.

L'**Utile lordo**, pari a 2.766.078 Euro recepisce un peggioramento degli oneri finanziari rispetto all'anno precedente legato al maggior utilizzo delle linee di credito contestualmente ad una maggiore dilazione degli incassi.

L'**Utile ante imposte**, pari a 3.066.185 Euro influenzato da una gestione straordinaria positiva collegata a un risparmio rispetto a quanto accantonato per la quota di rinnovo del Contratto collettivo Nazionale del Lavoro che aveva interessato l'anno 2008, al recupero del credito di imposta ottenuto per l'anno 2009 e ad un conguaglio positivo sui consumi di acqua.

L'**Utile al netto delle imposte** e pari a 1.594.661 Euro.

Analisi Struttura Patrimoniale

	2010	2009	Var. assoluta
A Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	50.167	70.080	-19.913
Immobilizzazioni materiali	21.671.242	22.679.862	-1.008.619
Immobilizzazioni finanziarie	3.912.090	3.912.090	0
Totale Immobilizzazioni	25.633.499	26.662.031	-1.028.533
B Capitale di esercizio			
Rimanenze di magazzino	60.679	57.701	2.978
Crediti commerciali	11.728.295	12.116.364	-388.069
Altre attività	7.368.711	2.858.192	4.510.519
Debiti commerciali	-9.595.297	-9.435.961	-159.336
Fondi rischi e oneri	-893.014	-536.468	-356.546
Altre passività	-4.506.106	-4.128.945	-377.161
Totale Capitale di esercizio	4.163.268	930.883	3.232.385
C Capitale investito			
(dedotte le passività di esercizio) (A+B)	29.796.767	27.592.915	2.203.852
D Trattamento di fine rapporto	1.297.459	1.505.005	-207.546
E Capitale investito			
(dedotte le passività di esercizio e tfr) (C+D)	28.499.308	26.087.910	2.411.398
<i>coperto da:</i>			
F Capitale proprio	25.381.919	24.252.198	1.129.721
Capitale sociale	7.749.000	7.749.000	0
Riserve e risultati a nuovo	16.038.257	15.387.963	650.294
Utile dell'esercizio	1.594.661	1.115.234	479.427
G Indebitamento finanziario			
a medio/lungo termine	0	25.159	-25.159
H Indebitamento finanziario netto a			
Breve termine			
(Disponibilità monetarie nette)	3.117.389	1.810.553	1.306.836
Debiti finanziari a breve			
Attività finanziarie	0	0	0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	3.117.389	1.810.553	1.306.836
I Indebitamento			
(Posizione finanziaria netta) (G+H)	3.117.389	1.835.713	1.281.677
L Totale come in "E" (F+G+H)	28.499.308	26.087.910	2.411.398

Il capitale investito netto al 31 dicembre 2010 ammonta a 28.499.308 Euro, con un incremento di 2.411.398 Euro rispetto al 31 dicembre 2009.

Il capitale immobilizzato (25.633.499 Euro) è diminuito di circa 1 milione di euro per effetto degli investimenti di periodo (632.000 Euro circa) totalmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio (1.501.000 Euro circa), da disinvestimenti, cessioni e altre variazioni (159.000 Euro circa).

Il capitale circolante netto è aumentato di circa 3.232.385 Euro rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto essenzialmente dei seguenti fattori:

1. l'incremento delle altre attività di 4.510.519 Euro a seguito della contabilizzazione del contributo della Regione Sardegna per i costi che la Geasar sostiene per la promozione dell'aeroporto e del territorio per un importo di circa 3.971.173 Euro (Legge regionale n. 10 del 13 aprile 2010) non ancora incassato;

2. la riduzione dei debiti commerciali di 159.336 Euro, connessa ai minori investimenti effettuati rispetto al precedente esercizio;

3. la riduzione delle altre passività per 377.171 Euro, correlata a minori debiti verso l'Erario per 153.000 Euro e a minori debiti verso dipendenti per circa 276.000 Euro (sul cui decremento incide principalmente l'una tantum del rinnovo contrattuale, la cui liquidazione è avvenuta nel corso del 2010).

Si segnala che la diminuzione dei crediti commerciali è connessa all'accantonamento al fondo svalutazione crediti di 806.000 Euro. Tale accantonamento, che adegua il fondo a 1.801.000 Euro, è stato effettuato per fronteggiare il rischio di inesigibilità gravante sull'intero monte crediti di natura commerciale ed è correlato ai crediti per i quali sono in atto delle procedure legali o sono presenti difficoltà nella riscossione.

Il TFR si riduce di 207.546 Euro ed i fondi per rischi e oneri si incrementano di 356.546 Euro.

Il patrimonio netto cresce di 1.129.721 Euro. Tale incremento riflette l'utile complessivo di periodo di 1.594.661 Euro ed il decremento per la distribuzione degli utili 2009, per un importo di circa 465.000 Euro.

La **posizione finanziaria netta** 2010 (-3.117.389 Euro) è diminuita di 1.281.677 Euro rispetto a fine 2009. Tale variazione è legata principalmente all'aumento dell'indebitamento a breve termine conseguente ai fabbisogni di tesoreria derivanti dalla volatilità dei tempi di incasso e dal ritardo del pagamento dei contributi per la promozione del territorio da parte della Regione Sardegna.

Rendiconto Finanziario e Flussi

FLUSSI DI CASSA GENERATI DALL'ATTIVITA' OPERATIVA:	2010	2009	Var. Assoluta
Utile d' esercizio	1.594.661	1.115.234	479.426
Rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità:			
Ammortamenti	1.500.671	1.470.116	30.554
T.F.R.	-207.546	-46.733	-160.813
Accant. (utilizzo) fondi per rischi ed oneri	356.546	486.468	-129.922
Totale rettifiche relative a voci che non hanno effetto sulla liquidità	1.649.671	1.909.851	-260.181
Variazioni nelle attività e passività correnti:			
Crediti verso Clienti e altri	-3.446.040	-1.933.763	-1.512.277
Rimanenze	-2.978	-52.524	49.546
Debiti verso Fornitori e altri	689.715	-452.851	1.142.566
Fondo imposte	-153.218	-113.822	-39.396
Totale variazioni nelle attività e passività correnti	-2.912.521	-2.552.960	-359.561
A) Flussi di cassa generati dall'attività operativa	331.811	472.126	-140.315
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:			
Valore netto contabile cespiti alienati	-45.244	86.138	-131.382
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	-399.945	-2.580.761	2.180.816
Incrementi nelle attività immateriali	-26.949	-36.529	9.580
(incremento) decremento nelle partecipazioni	0	0	0
B) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO:	-472.138	-2.531.152	2.059.014
FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:			
Assunzione di nuovi finanziamenti	0	0	0
Rimborso di finanziamenti	-25.159	-5.177	-19.982
Dividendi distribuiti	-464.940	0	-464.940
Riduzione (incremento) altre att. immobilizzate	-676.410	-218.016	-458.394
C) TOTALE FLUSSI DI CASSA DALL'ATTIVITA' FINANZIARIA:	-1.166.509	-223.193	-943.316
A) + B) + C)	-1.306.837	2.282.219	975.382
INCREMENTO (DECR.) NEI CONTI CASSA E BANCHE	-1.278.925	-2.282.221	1.003.296
INCREMENTO (DECR.) NEL CONTO TITOLI	0	0	0
	-1.278.925	-2.282.221	1.003.296
CASSA E BANCHE ALL' INIZIO DELL'ESERCIZIO	-1.810.553	471.668	-2.282.221
CASSA E BANCHE E TITOLI ALLA FINE DELL'ESERCIZIO	-3.117.389	-1.810.553	-1.306.836
	-1.306.837	-2.282.219	

Si segnala che la liquidità aziendale ha risentito, anche nel 2010, della volatilità dei tempi di incasso legata alle ripercussioni della crisi economica. In particolare, si evidenzia il credito verso il vettore MeridianaFly, dovuto ad un credito temporaneo e per il quale nessun contenzioso è in essere, che al 31.12.2010 registra un saldo di 6.621.000 Euro parzialmente compensato dal debito di 984.000 Euro fatturate dal vettore alla Geasar. Con Meridiana Fly è stato concordato un piano di rientro la cui prima rata, scaduta a Febbraio, è stata regolarmente saldata. Tuttavia l'efficacia del piano di rientro è condizionato non solo dal puntuale pagamento delle rate concordate e relative al debito al 31.12.2010, oggetto di dilazione, ma anche al puntuale pagamento dei corrispettivi che Meridianafly dovrà corrispondere alla Geasar in relazione alle ulteriori fatture già emesse e/o da emettere in futuro.

Le altre variazioni evidenziate derivano dal normale andamento della gestione e sono ampiamente commentate nella Nota Integrativa.

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 5.750.000 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.

Attività di direzione e coordinamento

Nel corso del 2010, per effetto della cessione del ramo di azienda dalla controllante Meridiana S.p.A. - che esercita su Geasar attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del C.C.- i contratti in essere nei precedenti esercizi sono stati trasferiti alla consociata alla società Meridiana Fly.

Geasar ha pertanto mantenuto in essere con la suddetta i seguenti contratti:

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

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 2010, e tali da richiedere rettifiche o annotazioni integrative al bilancio di esercizio.

Principali rischi ed incertezze cui è esposta la Società

I rischi principali cui può essere soggetta la Società e quindi che possono influenzare i suoi risultati economici sono elencati di seguito.

Essi includono i rischi relativi:

1. alla Società,
2. al settore nel quale la Società opera;
3. alla situazione macroeconomica.

1. Fattori di rischio correlati alla società

➤ Rischi legali

Nessuno dei procedimenti intrapresi nei confronti della Società in sede giudiziaria o extra giudiziaria possono avere un sostanziale effetto negativo sull'attività o sulla solidità finanziaria della Società e gli amministratori non sono a conoscenza di alcun possibile nuovo procedimento che possa avere un simile effetto.

La Società ha posto in essere adeguate procedure per monitorare e governare tali tipologie di rischi.

➤ Rischi operativi e di non conformità alle norme

La Società è soggetta ai rischi ordinari relativi alle attività di gestione aeroportuale.

La Società ha una profonda e consolidata esperienza in relazione attività di gestione aeroportuale nonché al rispetto e al continuo e tempestivo aggiornamento delle previsioni relative alle normative vigenti.

La Società ha posto in essere adeguate procedure per prevenire tali tipologie di rischi.

➤ Rischi di liquidità

Per quanto attiene alla gestione dei rischi finanziari, la Società è soggetta al rischio di liquidità in relazione alla dinamica degli esborsi finanziari concentrati in particolari periodi dell'anno. La Società gestisce tale rischio attraverso la pianificazione ed il costante monitoraggio del fabbisogno di liquidità facendo ricorso, ove necessario, a linee di credito bancarie.

2. Fattori di rischio relativi al settore nel quale opera la Società

➤ Rischio connesso all'elevata competitività nel settore

La Società è esposta inoltre al rischio legato alla competitività di altre società di gestione aeroportuale.

La crisi economica internazionale e l'apertura negli altri scali della Sardegna di basi di vettori *low-cost* costituiscono fattori di rischio che possono comportare la diminuzione di traffico. In questo contesto, la politica della Società è orientata al consolidamento dei rapporti in essere con i vettori operanti con continuità nell'aeroporto, l'attivazione di nuovi partnership ove possibile facendo leva sulla qualità dei servizi di *handling* offerti a prezzi ridotti nonché su accordi di *co-marketing* mirati a stimolare il traffico aereo. La Società inoltre monitora costantemente tutte le situazioni di competitività ed è sempre attenta ed aperta a valutare situazioni che potrebbero aumentare consolidare la propria offerta.

➤ **Rischi connessi alla stagionalità dell'attività**

Il marcato andamento stagionale del trasporto aereo nel comprensorio La Società è esposta inoltre al rischio legato alla competitività di altre società di gestione aeroportuale che basano le loro attività anche su voli *low-cost*.

La Società monitora costantemente tutte le situazioni di competitività ed è sempre attenta ed aperta a valutare situazioni che potrebbero aumentare consolidare la propria offerta.

4. Fattori di rischio relativi alla situazione macroeconomica

➤ **Rischi connessi alla situazione macroeconomica in Italia**

I fattori generali di rischio nel mercato italiano in cui opera la Società, che non sono sotto il controllo della stessa, possono avere sostanziali effetti negativi sulle previsioni della Società e sull'attuale andamento. Questi fattori includono:

- il Prodotto Interno Lordo nazionale
- i tassi di interesse
- la recessione
- il livello di inflazione o deflazione
- il prezzo medio del petrolio
- la situazione economico/patrimoniale/finanziaria dei fornitori
- l'aliquota e politiche fiscali
- i livelli di disoccupazione
- altri fattori che influenzano la fiducia e la propensione dei passeggeri a viaggi aerei

In considerazione del fatto che i ricavi della Società sono fortemente connessi all'andamento del settore del trasporto aereo, che a sua volta risente dei fattori sopra esposti, i ricavi della Società potrebbero essere soggetti ai suddetti fattori esogeni.

La Società monitora costantemente le evoluzioni prevedibili anche in ambito macroeconomico.

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

Informativa sulle parti correlate.

Nel rispetto del Decreto Legislativo 173/08, si dichiara che:

- i rapporti instaurati con le parti correlate si riferiscono alle Società controllate Cortesa S.r.l. ed Eccelsa Aviation S.r.l.
- le operazioni poste in essere con le parti correlate sono esclusivamente di natura commerciale definite da appositi contratti regolati a normali condizioni di mercato

Approvazione del Bilancio

Signori Azionisti,

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

Vi preghiamo ora di approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31.12.10 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