



Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti della
Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Gestione Aeroporti Sardi S.p.A. (la Società o GEASAR), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2023, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della GEASAR S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della GEASAR S.p.A. al 31 dicembre 2023, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della GEASAR S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della GEASAR S.p.A. al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 12 aprile 2024

EY S.p.A.



Matteo De Luca
(Revisore Legale)



Bilancio

Geasar S.p.A.

al 31 dicembre 2023

Geasar S.p.A. - Direzione e coordinamento di Ligantia S.p.A.

Sede in Olbia - Aeroporto Olbia Costa Smeralda

Capitale Sociale Euro 12.912.000 interamente versato

Indice

Relazione sulla Gestione

ORGANI SOCIALI	3
NOTA INTRODUTTIVA	4
SINTESI DELL’ESERCIZIO	6
IL TRAFFICO PASSEGGERI IN EUROPA	13
ATTIVITÀ COMMERCIALI “NON AVIATION”	23
GEASAR S.P.A.	26
GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	26
LE SOCIETÀ CONTROLLATE	33
CORTESA S.R.L.	33
ECCELSA AVIATION S.R.L.	38
ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.	43
INVESTIMENTI	47
QUALITY & REGULATION	51
SAFETY & COMPLIANCE MONITORING	56
GESTIONE RISORSE UMANE	58
ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO	61
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	69
ESPOSIZIONE DEL GRUPPO AI PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE	69
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	76
INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE	76
ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE	76
APPROVAZIONE DEL BILANCIO	76

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Roberto Barbieri

Amministratore delegato

Silvio Pippobello

Consiglieri

Rita Ciccone

Alessandro Gavino Deiana

Antonio Lubrano Lavadera

Laura Pascotto

Massimo Satta

Stefano Visconti

Collegio Sindacale

Presidente

Fabrizio Mocavini

Componenti

Anna Maria Bortolotti

Marco Dell'Acqua

Donato Liguori

Giulia Pusterla

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

Presidente

Corrado Fara

Componenti

Massimiliano Lei

Giovanni Pinna Parpaglia

NOTA INTRODUTTIVA

Dal 23 dicembre 2004, a seguito della sottoscrizione di apposita convenzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e del relativo Decreto Ministeriale che ne ha sancito l'esecutività, Geasar S.p.A. è concessionaria del sedime demaniale per la totale gestione dell'aeroporto "Olbia Costa Smeralda".

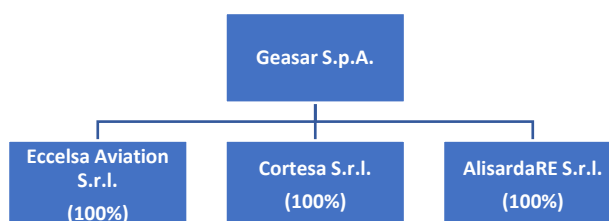
La concessione, sottoscritta inizialmente per una durata quarantennale, è stata prorogata per un ulteriore biennio nell'ambito delle misure contenute nell'art.102, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77.

Il termine della concessione viene pertanto fissato al 22 dicembre 2046.

Tra le macro-attività presidiate nella gestione dello scalo di Olbia si annoverano:

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

La società Geasar S.p.A. controlla e detiene l'intero capitale sociale di tre società: Cortesa S.r.l., Eccelsa Aviation S.r.l. ed Alisarda Real Estate S.r.l.



- **Eccelsa Aviation S.r.l.** gestisce direttamente il servizio di assistenza a terra a passeggeri ed aeromobili privati di Aviazione Generale, attraverso un terminal e piazzali aeromobili dedicati;
- **Cortesa S.r.l.** gestisce, presso lo scalo di Olbia e Alghero, le attività di commercializzazione di prodotti tipici regionali sardi e, tramite un apposito format, una selezione di referenze nazionali (5 punti vendita tradizionali ed una piattaforma web) e controlla l'intera offerta dei servizi cosiddetti Food& Beverage (12 punti vendita e l'attività di in flight – catering per i voli di aviazione generale), oltre l'offerta dei parcheggi aeroportuali al servizio di passeggeri ed operatori.
- **Alisarda Real Estate S.r.l.** gestisce il patrimonio immobiliare di proprietà concedendo in locazione immobili commerciali e per attività tipicamente aviation, tutti insistenti sul sedime aeroportuale di Olbia.

La data del 26 febbraio 2021 la maggioranza delle quote societarie, pari al 79,79% della Geasar S.p.A. e delle società dalla stessa controllate al 100%, è stata ceduta da parte di Alisarda S.p.A., società del gruppo AKFED, alla società F2i Smeralda S.p.A., interamente controllata dalla società F2i Ligantia S.p.A.

In data 27 settembre 2023 la società F2i Smeralda S.p.A. ha ceduto la propria quota societaria, pari al 79,79% del capitale sociale della Geasar s.p.a. alla capogruppo F2i Ligantia s.p.a., la quale ne detiene la quota e ne esercita l'attività di direzione e coordinamento.

L'assetto societario di Geasar S.p.A. al 31.12.2023 risulta pertanto composto come segue:

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

SINTESI DELL'ESERCIZIO

Signori Azionisti, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio della Società Geasar S.p.A. relativo all'anno 2023.

Nel 2023, a livello mondiale, si è osservato un quadro economico caratterizzato da incertezza e debolezza. Tale scenario è stato influenzato da vari fattori negativi, tra cui l'inflazione ancora elevata in Europa seppur in riduzione rispetto ai picchi del 2022, le tensioni geopolitiche per il protrarsi della guerra in Ucraina e il nuovo conflitto in Medio Oriente, la stagnazione dell'economia cinese e le fluttuazioni dei prezzi delle materie prime che hanno portato ad una contrazione del commercio mondiale di beni.

In controtendenza gli scambi mondiali di servizi hanno registrato una forte risalita, trainata principalmente dal settore turistico internazionale che è tornato ai livelli pre-pandemici. Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), la ripresa dei viaggi nel periodo 2021-2023 ha influito positivamente soprattutto sulle economie in cui il peso del turismo in percentuale al PIL è maggiore, come Italia e Spagna, favorendo una crescita economica robusta di quelle economie che avevano subito notevoli contrazioni del PIL, all'inizio della pandemia.

In questo contesto, il mercato del trasporto aereo ha confermato una forte ripresa nel 2023 con un volume globale di passeggeri di circa 8,6 miliardi che corrisponde al 94,2% del livello del 2019.

Un primo segnale che le compagnie aeree sono state in grado di aumentare la capacità di posti offerti, intercettando il boom di domanda che si è manifestata dopo la pandemia, è stato l'incremento in termini di ASK (Available seat kilometers) ovvero di sedili programmati moltiplicati i chilometri. Nel 2023 la capacità offerta è stata pari al 94,4% rispetto al 2019, e nel 2024, considerando i voli oggi già disponibili e prenotabili fino a dicembre, si prevede il superamento del livello precrisi.

In termini di volume d'affari generato, gli RPK (Revenue Passenger Kilometres), che sono indice dei passeggeri che hanno invece utilizzato il servizio misurando il numero di passeggeri trasportato per ogni chilometro volato, sono aumentati del 36,9% rispetto all'anno precedente, raggiungendo il 94,1% dei livelli del 2019. La ripresa è stata sostenuta sia dal progressivo recupero del traffico domestico che ha superato i livelli del 2019, sia dal mercato internazionale che ha progredito nella sua crescita raggiungendo l'88,6% del livello pre-pandemia, sempre in termini di RPK.

A livello europeo, nel 2023 il traffico passeggeri ha raggiunto quasi il 95% dei livelli pre-pandemici con 2,3 miliardi di passeggeri, in incremento del +19% rispetto al 2022. Tale ripresa è caratterizzata da velocità differenziate e grandi divergenze per gli aeroporti in termini di traffico passeggeri. Molti aeroporti hanno registrato record assoluti nei volumi passeggeri ma il 57% è rimasto comunque al di sotto dei volumi pre-pandemici. La crescita è stata principalmente trainata dal traffico passeggeri internazionale (+21%), che è cresciuto ad una velocità quasi doppia del traffico passeggeri nazionale (+11,7%).

A livello nazionale, nel 2023 il sistema aeroportuale italiano non solo ha pienamente recuperato i volumi pre-pandemici superando del 2,1% il 2019, ma ha fatto registrare il nuovo record storico nel trasporto passeggeri che quest'anno ha toccato per la prima volta quota 197,2 milioni segnando un +19,8% sul dato del 2022. Mentre nel 2022 la ripresa post-Covid aveva visto il ruolo centrale del mercato domestico, il 2023 segna il pieno recupero del segmento internazionale che raggiunge i 128 milioni di passeggeri, lo 0,1% in più sul 2019.

In termini di movimenti si rileva un leggero gap del -2,6% rispetto ai livelli pre-Covid. La combinazione più passeggeri e meno movimenti ha determinato un load factor maggiore con conseguenti benefici per l'ambiente. In leggera flessione il traffico cargo, influenzato dall'attuale contesto economico e geopolitico. Nel 2023 le merci movimentate sono state 1.086.810 tonnellate, -1,5% sul 2019 e -1,6% rispetto al 2022.

Il traffico negli aeroporti sardi registra nel 2023 circa 9,6 milioni di passeggeri, pari ad un complessivo +5,8% rispetto al già ottimo risultato del 2022. La crescita più sostenuta è stata quella dell'aeroporto di Cagliari con +10,2% seguito da Olbia a +3,6% ; in lieve flessione il traffico sullo scalo di Alghero (-2,6%).

Sia il traffico internazionale che il mercato domestico confermano la loro tendenza positiva (rispettivamente +11,9% e +3,5%) con un ulteriore lieve recupero dell'internazionale sul nazionale. La ripartizione nazionale/internazionale del traffico passeggeri servito nei tre aeroporti è rispettivamente del 68% e 32%, in recupero sul 2022 (70% - 30% nel 2022 e 63 - 37% nel 2019).

Come già accennato, l'aeroporto di Olbia ha registrato anche nel 2023 una crescita del traffico rispetto all'anno precedente, ponendo lo scalo tra quelli italiani che hanno segnato le migliori performance rispetto ai livelli pre-pandemia. Il numero di passeggeri transitati si attesta a 3.281.619 (aviazione commerciale e generale), con un incremento del +3,6% rispetto al 2022 e del +10,2% rispetto al 2019.

I movimenti complessivi sono stati 38.369, il 4,7% in meno rispetto al 2022. Anche il tonnellaggio ha evidenziato un decremento del 3,5% rispetto all'anno precedente, fattore che ha comportato un aumento del load factor degli aeromobili. Lo scalo di Olbia ha, pertanto, rispecchiato la tendenza riscontrata a livello nazionale in cui si evidenzia un efficientamento dei voli da parte delle compagnie aeree, le quali hanno razionalizzato l'offerta di posti e movimenti a beneficio dei coefficienti di riempimento, potendo godere della totale disponibilità di infrastrutture aeroportuali cruciali, come la rinnovata e potenziata pista di volo ed il moderno BHS equipaggiato con RX standard 3 conformi alle più stringenti normative ICAO.

Dal punto di vista qualitativo, è proseguito il processo di ribilanciamento tra passeggeri domestici e passeggeri internazionali. Nel 2023 il traffico nazionale ha rappresentato il 56% del totale, contro il 60% del 2022 a fronte della pressoché sostanziale parità fra i due mercati nel 2019.

Per quanto concerne il business di Aviazione Generale, il traffico di Aviazione Privata ha generato nel 2023 delle performance di alto livello, sebbene il persistente conflitto in Ucraina continui certamente ad influire in senso negativo sulla reale capacità di sviluppo del traffico di questo settore. La tendenza di crescita si ravvisa soprattutto in termini di tonnellaggio massimo, che ha fatto registrare il record assoluto di sempre, che di tonnellaggio medio che si è incrementato, pur non raggiungendo ancora le percentuali degli anni precedenti al conflitto, elemento che favorisce la generazione dei ricavi del settore, in particolare quelli di servizi aggiuntivi di handling e in-flight catering.

Dal punto di vista gestionale, la società si è preparata ad accogliere l'incremento del traffico. L'operatività di base è stata garantita da risorse continuative, capaci di presidiare la totalità dei processi tipici aeroportuali, mentre la crescita delle operazioni è stata fronteggiata, con l'introduzione progressiva di professionalità su base stagionale, risorse già formate in anni precedenti e legate alla società da rapporti di lavoro a tempo indeterminato. I picchi sono stati invece gestiti grazie a nuove risorse a tempo determinato impiegate su base stagionale.

Dal punto di vista finanziario, i principali investimenti realizzati durante il 2023 sono relativi all'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2 destinato alle operazioni di Aviazione Generale, all'avvio del processo di sostituzione e rinnovo del parco mezzi airside che sarà progressivamente dotato di mezzi a trazione elettrica, all'avvio dei lavori di installazione dell'impianto fotovoltaico da 1,26MWp, che verrà posizionato sulle pensiline di copertura del main-park, oltre a una serie di interventi di efficientamento idrico per una migliore gestione della risorsa ed efficientamenti energetici con l'introduzione di nuovi apparati ad alto rendimento energetico.

I risultati economici sono coerenti con le variazioni di traffico dell'anno, in crescita in termini di passeggeri, ma in riduzione in termini di movimenti. Il **Margine Operativo Lordo**, positivo e pari a 28.911.385 Euro mostra una riduzione di 6.300.357 Euro (-17,9%) rispetto al 2022. La contrazione verso l'anno precedente è legata al contributo eccezionale in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex decreto ristori 474/2021 per danno Covid-19 incassato nel 2022, per un importo a 7.066.165 Euro. Se si considera il dato 2022 depurato dalla partita straordinaria del fondo ristoro, il risultato del 2023 è migliorativo di 765.808 Euro pari al +2,7%. Tale crescita pone in evidenza le buone performance commerciali ed operative raggiunte.

Il **Risultato Operativo positivo pari a 26.085.797 Euro**, sempre al netto del suddetto contributo, è migliorativo rispetto all'anno precedente per 820.467 Euro (+3,25%), risultato di un incremento del valore della produzione tipica di circa 480.000 Euro e una riduzione dei costi operativi e dei costi di ammortamento degli asset aeroportuali di circa 325.000 Euro.

L'**Utile Netto** dell'esercizio si attesta in 22.194.941 Euro, inferiore rispetto al 2022 per complessivi 4.648.645 Euro (-17,3%) che al netto del contributo covid19 equivale ad un miglioramento del 12,2% pari a 2.417.520 Euro.

I **Ricavi totali**, pari a 63.986.315 di Euro, diminuiscono del 9,3% rispetto a quelli del 2022 che includevano negli "Altri ricavi e proventi" la partita straordinaria dei ristori summenzionata. Considerando la sola voce dei "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", il risultato è migliorativo rispetto all'anno precedente di oltre 841.000 Euro grazie alle performance positive sia nel settore Aviation che in quello non Aviation come illustrato più in dettaglio successivamente nelle apposite sezioni.

I **Costi operativi** ammontano a 35.074.930 di Euro, con una riduzione dello 0,8% circa rispetto al 2022. La variazione è prevalentemente correlata alla riduzione dei costi di Energia e dei costi del personale mentre sono cresciuti principalmente i costi relativi alle consulenze, alle manutenzioni, alle assistenze EDP e ai servizi commerciali.

Attività operativa

Le operazioni aeroportuali sono state fluide e regolari per tutta la durata dell'esercizio. La spiccata stagionalità è stata accompagnata, come di consueto, dalla flessibilità nell'impiego delle risorse stagionali e grazie alla trasversalità di figure operative esperte, critiche per il buon successo delle operazioni. Questo ha consentito un adeguamento tempestivo alle procedure e ai sistemi di compagnia dei vettori che hanno scelto di volare su Olbia per la prima volta nel 2023.

Sul fronte Infrastrutture, nel 2023 si è proseguito con le attività di riqualifica e potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale al fine di offrire ai passeggeri e ai vettori un'infrastruttura efficiente, funzionale, al passo con il progresso tecnologico di settore e con un servizio di qualità elevata in un'ottica di

miglioramento continuo, proseguendo le azioni di miglioramento e incremento dell'operatività, della safety e della security. Si segnalano in particolare i lavori di ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2 destinato alle operazioni di Aviazione Generale, l'avvio dei lavori di installazione dell'impianto fotovoltaico da 1,2 MW, che verrà posizionato sulle pensiline di copertura del main-park che garantirà il 25% circa del fabbisogno energetico delle strutture aeroportuali. Tale intervento sarà accompagnato da altri volti al contenimento dei consumi (lampade led, sistemi di monitoraggio remoto e altri minori) e dalla riqualifica generale del sistema di climatizzazione del terminal passeggeri, che prevede il potenziamento e l'efficientamento attraverso l'introduzione di nuove macchine termiche ad alto rendimento energetico, permettendo, un a volta in funzione, la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ generate.

Infine, sono stati realizzati gli interventi routinari necessari per garantire la safety delle operazioni e gli adeguamenti normativi.

In conclusione, il 2023 è stato l'anno della conferma della piena ripresa del mercato del trasporto aereo mondiale. A livello locale, la Sardegna si è confermata meta ambita da parte dei principali operatori europei. I mesi da giugno a settembre hanno archiviato i migliori risultati della storia dello scalo, mentre dal punto di vista qualitativo è proseguito il processo di ribilanciamento tra passeggeri domestici e passeggeri internazionali.

Un cenno a parte merita il business dell'Aviazione Generale, che ha confermato una certa solidità e resilienza nel corso degli ultimi anni. I volumi, ancora in difetto della clientela direttamente impattata dal conflitto russo-ucraino prima e delle tensioni nel Medio Oriente dopo, hanno visto una leggera flessione rispetto allo scorso anno ma, grazie in particolare alla ripresa del mercato americano e medio-orientale, il tonnellaggio medio ha ripreso a crescere e tendere alla media degli anni precedenti al conflitto.

Il Piano Investimenti

Per quanto attiene il piano di sviluppo infrastrutturale, in aderenza agli obblighi di sviluppo assunti nella convenzione di concessione dello scalo, la società ha sottoposto alla approvazione di Enac, nel mese di marzo del 2023, il piano quadriennale degli interventi aeroportuali. Lo stesso è stato oggetto di diverse revisioni per renderlo il più possibile aderente allo sviluppo dei volumi atteso e ispirarlo a logiche di ottimizzazione nel governo dei flussi, nonché aderente al raggiungimento degli obiettivi nazionali ESG e fruibile con facilità dai passeggeri in attesa.

L'obiettivo dei prossimi anni è la prosecuzione delle opere di potenziamento ed efficientamento dello scalo che riguardano in particolare l'ampliamento e adeguamento dell'aerostazione passeggeri anche con l'introduzione di importanti innovazioni in termini di seamless journey e in termini di security con il ricorso ad apparati radiogeni di ultima generazione, il riassetto della viabilità landside. Quest'ultimo intervento prevede anche la realizzazione di un nodo intermodale, in considerazione della realizzazione della nuova linea ferroviaria Olbia – Aeroporto, opera in capo al gruppo RFI – Rete Ferroviaria Italiana. Sono altresì previsti importanti investimenti sulle infrastrutture di volo al fine di incrementare la capacità oraria dello scalo e la capacità dei piazzali.

Nel 2023 sono riprese le attività legate ad importanti investimenti, dopo l'approccio prudenziale adottato nel corso del precedente biennio.

Nell'esercizio sono stati realizzati progetti di investimento complessivi per circa 5,7 milioni/Euro, quasi interamente finanziati con fondi propri. L'obiettivo principale è stato quello di realizzare gli interventi necessari a garantire l'operatività aeroportuale ed un adeguato livello di efficienza delle infrastrutture al fine di accogliere il traffico crescente sia di Aviazione Commerciale che Generale e avviare gli iter tecnico-amministrativi propedeutici alla realizzazione di investimenti mandatori e strategici che verranno portati a termine nel prossimo esercizio quali la realizzazione di un impianto fotovoltaico, la sostituzione dell'impianto di condizionamento del terminal principale e la sostituzione dei mezzi di rampa con mezzi elettrici.

L'intervento principale eseguito nel 2023 è costituito dall'ampliamento del piazzale denominato "Apron 2" destinato alle operazioni di aviazione Generale. L'intervento mira ad agevolare le operazioni in piazzale incrementando la capacità di stand aeromobili, particolarmente congestionati nel periodo estivo.

Inoltre, come anticipato, Geasar nel 2022 era risultata assegnataria di un finanziamento Enac di Euro 7,6m per la sostituzione dei mezzi di rampa alimentati con motori endotermici. Il piano proposto prevede la sostituzione di 57 mezzi a motore termico la cui età media è di circa 15 anni. Il rinnovo Nel 2023 sono è stato concluso l'iter legato alle gare d'appalto ed i mezzi saranno consegnati nel primo semestre del 2024.

Coerentemente con la policy ambientale della società, è proseguito il piano di efficientamento energetico ed idrico. Inoltre, la società ha proseguito il percorso di abbattimento degli impatti ambientali, con l'obiettivo di diventare aeroporto "Carbon Neutral" nei prossimi 6 anni nell'ambito del programma di Airport Carbon Accreditation di ACI Europe. A conferma dell'impegno del Gruppo verso la tematica della sostenibilità ambientale, la società ha mantenuto l'accreditamento a livello 3 "Optimisation" dell'Airport Carbon Accreditation, il programma internazionale promosso dall'Airport Council International (ACI) che mira a ridurre le emissioni di gas serra prodotte dai principali aeroporti mondiali. Il prossimo triennio la società proseguirà il suo impegno nelle azioni di efficientamento energetico confermando il proprio commitment per la diffusione di una cultura aziendale orientata alla responsabile gestione delle risorse ambientali.

Nel 2023 è continuata l'attività di monitoraggio della qualità dei servizi offerti, ripartita a pieno regime nel 2022 dopo il biennio non significativo causa irregolarità delle operazioni da parte dei vettori dovuto alla pandemia. I risultati, contenuti nella **Carta dei Servizi**, sono in linea con il percorso di miglioramento continuo sposato dalla società, con i principali indicatori critici che si attestano nell'intorno del 99%. In particolare, il 99,4% dei passeggeri intervistati si sente protetto all'interno dell'aeroporto (sicurezza personale/patrimoniale) e il 99,9% ha una percezione positiva complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano, il 98,2% percepisce i servizi come puntuali e regolari, considerano brevi i tempi di attesa al check in e al controllo bagagli il 99,7% e il 99,4%, il 98,9% dei passeggeri reputa la segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace mentre ben il 99,9% ha giudicato cortese il personale aeroportuale Geasar (check-in, imbarchi, biglietteria, Lost&Found, Info Point).

Altre informazioni rilevanti

Nel 2023 la società ha operato servizi di handling sia in aviazione commerciale che generale quale prestatore unico, in attesa della apertura della **procedura di selezione dei due nuovi operatori Handling** da parte dell'Enac. Nel mese di dicembre 2022 la società, su impulso di ENAC, aveva ripresentato una istanza per la rivalutazione degli elementi alla base della limitazione del mercato alla quale la stessa ENAC ha dato riscontro

riconoscendo un ulteriore periodo di limitazione di 7 anni, durante il quale la società lavorerà alla riduzione della saturazione sugli spazi airside, dando corso al piano degli interventi aeroportuali.

Eccelsa Aviation conferma anche nel 2023, con l'ottenimento di Awards di settore, come Best European Fixed Foreign Base Operator l'apprezzamento del modello da parte dei propri clienti. Al momento, già due importanti riviste di settore, The European e European CEO, hanno classificato Eccelsa Aviation al primo posto nell'Industria dell'Aviazione Privata in ambito EMEA (Europe Middle East and Africa). Tali riconoscimenti, oltre all'impatto positivo sull'immagine aziendale e sull'aeroporto di Olbia rappresentano un'importante base per la verifica del gradimento dei servizi e per la implementazione di nuovi, in linea con le emergenti esigenze del mercato di riferimento.

Fatti rilevanti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio

Nel mese di gennaio 2024, la compagnia Ryanair, primo vettore in Europa e in Italia, ha annunciato l'inizio delle operazioni sull'aeroporto di Olbia per la prossima estate. Il vettore opererà 10 nuove rotte: Dublino, Londra (ST), Parigi, Bruxelles, Copenaghen, Milano Bergamo, Trieste, Bologna, Vienna e Cracovia.

L'ingresso del vettore nello scalo di Olbia consentirà nei prossimi anni di ampliare il ventaglio dei mercati serviti e di ridurre la stagionalità dei flussi garantendo una crescita significativa di passeggeri nel corso del prossimo esercizio e una più incisiva destagionalizzazione nei prossimi anni, azione verso la quale la società ha costantemente investito, anche e soprattutto a fronte della involuzione di flussi invernali a seguito della pandemia, che aveva reso i vettori, già operativi sullo scalo, più prudenti verso l'intrapresa di un operativo annuale.

La società, tuttavia, ritiene che il completamento di questo progetto, su cui gli aeroporti e la compagnia aerea hanno investito considerevoli risorse, potrà avvenire solo mediante il supporto attivo degli operatori e delle istituzioni. Pertanto, un impegno congiunto di tutti gli attori sarà essenziale per sviluppare una strategia volta ad adattare l'offerta turistica in termini di estensione della stagione, capacità, qualità e risorse, contribuendo al consolidamento della meta turistica, già di primissimo piano.

In relazione, invece, al processo di fusione per incorporazione volto all'aggregazione in un medesimo soggetto dei due scali di Olbia e Alghero avviato nel 2023 all'esito della approvazione del Bilancio al 31.12.2022 si conferma che l'operazione di integrazione proposta ha lo scopo di valorizzare la complementarità degli scali, in un'ottica di pianificazione integrata di attività, servizi e investimenti, favorendo lo sviluppo e la creazione di ricchezza per l'intero territorio del Centro-Nord Sardegna, in termini di occupazione, turismo, PIL, benessere sociale e sostenibilità ambientale.

Il progetto avrebbe dovuto concretizzarsi entro il 26 settembre 2023, tuttavia la Regione Autonoma della Sardegna ha convenuto le 2 società interessate dinanzi al Tribunale di Cagliari, chiedendo che venisse dichiarata la nullità delle succitate delibere di fusione che ne hanno approvato i contenuti e comunque che le stesse delibere impugnate venissero, in via cautelare, sospese.

Alla data di redazione del presente bilancio, la efficacia delle delibere succitate risulta sospesa e il giudizio di merito è tuttora pendente. Il progetto pertanto potrà riprendere pertanto validità nei tempi e modi stabiliti dalle procedure in corso.

Sintesi dei risultati 2023: Dati consolidati Gruppo Geasar

ANALISI CONTO ECONOMICO	2023	2022	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	82.185.437	80.062.963	2.122.474	2,65%
- Altri ricavi e proventi (*)	1.271.721	1.244.812	26.909,21	2,16%
Valore della produzione "tipica"	83.457.158	81.307.775	2.149.383	2,64%
- Personale	-22.334.580	-22.261.359	-73.220	-0,33%
- Materiali di consumo e merci	-7.313.100	-6.744.336	-568.764	-8,43%
- Prestazioni, servizi e varie	-17.995.029	-18.342.800	347.771	1,90%
- Saldo proventi e oneri diversi	-1.365.704	-1.146.064	-219.640	-19,16%
Costi Operativi	-49.008.413	-48.494.559	-513.853	-1,06%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	34.448.745	32.813.216	1.635.530	4,98%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>41,3%</i>	<i>40,4%</i>	<i>0,9%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-4.153.161	-4.169.534	16.373	0,39%
Accantonamenti per rischi e oneri	-25.000	-19.177	-5.823	-30,36%
Contributo ENAC Ristoro danno Covid-19	0	7.585.064	-7.585.064	-100,00%
Risultato Operativo - EBIT	30.270.584	36.209.568	-5.938.984	-16,40%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>36,3%</i>	<i>44,5%</i>	<i>-8,3%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	729.032	-81.347	810.379	996,20%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	30.999.616	36.128.221	-5.128.605	-14,20%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>37,1%</i>	<i>44,4%</i>	<i>-7,3%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	30.999.616	36.128.221	-5.128.605	-14,20%
Imposte	-8.988.416	-8.186.079	-802.337	-9,80%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	22.011.200	27.942.142	-5.930.942	-21,23%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>26,4%</i>	<i>34,4%</i>	<i>-8,0%</i>	

TRAFFICO

Inquadramento generale

Nel 2023 lo scenario economico globale si è indebolito, in Europa per gli impatti negativi dell'inflazione ancora elevata, per la dinamica dell'economia cinese ancora stagnante e a causa all'ampliamento delle tensioni geopolitiche, legate alla guerra in Ucraina e all'ulteriore conflitto scoppiato in Medio Oriente.

L'attività manifatturiera mondiale ha subito una sostanziale battuta d'arresto, dopo il forte rimbalzo successivo allo shock da Covid. Hanno pesato vari fattori: l'indebolimento dell'industria europea e le condizioni più difficili per la domanda, soprattutto di investimenti, a causa della stretta sul credito e del graduale esaurirsi delle politiche emergenziali, lo spostamento dei consumi dai beni ai servizi, come quelli turistici.

Ciò si è riflesso particolarmente nel calo del commercio mondiale di beni, mentre gli scambi mondiali di servizi, che erano calati pesantemente durante la crisi pandemica, registrano una robusta risalita. A guidare tale dinamica sono soprattutto i flussi turistici internazionali, ormai tornati sui livelli pre-pandemici nella maggior parte delle aree del mondo.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), la ripresa dei viaggi nel periodo 2021-2023 ha influito positivamente soprattutto sulle economie in cui il peso del turismo in percentuale al PIL è maggiore, come Italia e Spagna, favorendo una crescita economica robusta. Ciò si è riflesso su una dinamica dei consumi e dell'occupazione molto positiva, proprio in queste economie che avevano subito notevoli contrazioni del PIL all'inizio della pandemia.

Il mercato del trasporto aereo ha infatti confermato una forte ripresa nel 2023 con un volume globale di passeggeri di circa 8,6 miliardi che corrisponde al 94,2% del livello del 2019. La ripresa è stata sostenuta sia dal progressivo recupero del traffico domestico che ha superato i livelli del 2019, sia dal mercato internazionale che ha progredito nella sua crescita raggiungendo l'88,6% del livello per-pandemia in termini di RPK.

In termini di volume d'affari generato, gli RPK (Revenue Passenger Kilometres), che sono indice dei passeggeri che hanno utilizzato il servizio misurando il numero di passeggeri trasportato per ogni chilometro volato, sono aumentati del 36,9% rispetto all'anno precedente, raggiungendo il 94,1% dei livelli del 2019.

Il traffico passeggeri in Europa

Nel 2023 il traffico passeggeri in Europa ha raggiunto quasi il 95% dei livelli pre-pandemici con 2,3 miliardi di passeggeri, in incremento del +19% rispetto al 2022. Tale ripresa è caratterizzata da velocità differenziate e grandi divergenze per gli aeroporti in termini di traffico passeggeri. Molti aeroporti hanno registrato record assoluti nei volumi passeggeri, ma il 57% è rimasto comunque al di sotto dei volumi pre-pandemici. La crescita è stata principalmente trainata dal traffico passeggeri internazionale (+21%) che è cresciuto ad una velocità quasi doppia del traffico passeggeri nazionale (+11,7%).

Tra i maggiori mercati europei, gli aeroporti in Spagna e Italia sono stati gli unici ad aver completamente recuperato, seguiti da quelli in Francia e Regno Unito.

Nel resto d'Europa, alcuni aeroporti dei mercati emergenti hanno visto una crescita esponenziale a causa delle deviazioni del traffico da/per la Russia, altri grazie alla rapida implementazione della capacità da parte delle compagnie aeree low cost. All'altro estremo, il recupero degli aeroporti in Israele è stato bruscamente frenato da un traffico passeggeri che è collassato nell'ultimo trimestre, mentre gli aeroporti in Ucraina sono rimasti ancora chiusi a causa della guerra in corso.

Come avvenuto nel 2022, si conferma anche nel 2023 un recupero più lento negli aeroporti più grandi dove il traffico passeggeri presso i top 5 aeroporti europei è rimasto al -6,5% al di sotto dei loro livelli pre-pandemici, mentre gli aeroporti più piccoli e regionali hanno completato il loro recupero con un traffico passeggeri cresciuto del +17,6% rispetto all'anno precedente pari a un +3% rispetto 2019.

Il traffico passeggeri in Italia

Il **sistema aeroportuale italiano** ha chiuso il 2023 con il record storico di 197,2 milioni di passeggeri, in crescita del +19,8% rispetto al 2022, e del +2,1% rispetto al 2019, anno del precedente primato, ancora non influenzato dalla crisi pandemica. La crescita è stata trainata dal segmento internazionale, che registra un +19,8% rispetto allo stesso periodo del 2022, raggiungendo quota 128 milioni di passeggeri, lo 0,1% in più sul 2019. Anche il segmento nazionale ha confermato la tendenza di crescita, attestandosi ad un +6,4% sull'anno precedente.

Un leggero gap rispetto ai livelli pre-Covid si riscontra invece per i movimenti aerei, che nel 2023 sono stati inferiori del 2,6% sul 2019, attestandosi a 1.601.059 unità. Più passeggeri e meno aerei che, quindi, viaggiano con un load factor maggiore, comportando benefici anche in termini ambientali.

Secondo i dati elaborati da Assaeroporti, rispetto al 2019, nella fascia 5-15 mln pax Linate guida il recupero con ben +43,5% seguito da Bari e Palermo a circa +16%, mentre nella fascia 1-5 mln pax, che include anche lo scalo, a parte l'eccezionale risultato dell'aeroporto di Trapani che fa segnare un +224%, registrano le migliori performance Brindisi, Torino e Olbia con nell'ordine +17,7%, +14,7% e 10,2% seguite da Alghero a +7,5%.

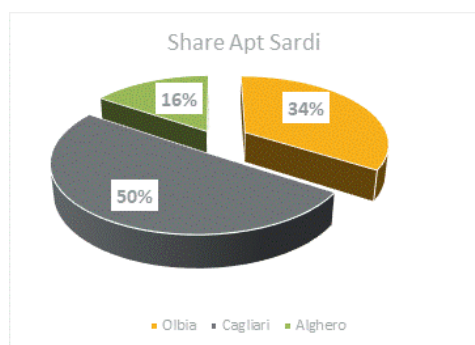
Gli Aeroporti Sardi

Nel 2023 nei tre aeroporti sardi sono transitati oltre 9,63 milioni di passeggeri, il 5,8% in più rispetto al 2022 e in incremento del 5,6% rispetto al 2019.

La crescita è determinata dalla ripresa dei flussi di traffico internazionale che hanno registrato un più 11,90% rispetto al 2022. Seppur in ripresa, il dato è ancora inferiore al traffico pre-pandemia. Continua il trend positivo del segmento domestico che evidenzia un incremento del + 3,46% rispetto all'anno precedente e del +14,16% se raffrontato al dato del 2019.

Analisi comparativa aeroporti Sardi 2023

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	D% 2023/22	Passeggeri Inter.li	Market Share	D% 2023/22	Totale Commerciale	Market Share	D% 2023/22	Aviazione Generale & Transiti	Totale Traffico (AC+AG+Transiti)	Market Share	D% 2023/22
Olbia	1.829.019	27,9%	-3,06%	1.424.231	46,9%	13,94%	3.253.250	33,9%	3,7%	28.376	3.281.626	34,1%	3,6%
Cagliari	3.604.463	55,0%	7,99%	1.241.537	40,9%	18,42%	4.846.000	50,5%	10,5%	7.113	4.853.113	50,4%	10,4%
Alghero	1.121.918	17,1%	0,90%	370.648	12,2%	-10,71%	1.492.566	15,6%	-2,3%	1.690	1.494.256	15,5%	-2,6%
Sardegna	6.555.400	68,3%	3,46%	3.036.416	31,7%	11,90%	9.591.816	100,0%	6,0%	37.179	9.628.995	100,0%	5,8%
Totale Italia	68.189.033		6,40%	128.183.482		28,4%	196.372.515		19,8%	712.963	197.194.129		19,8%

Tabella 1 – TRAFFICO: Aeroporti Sardegna 2023-2022

Grafico 1 TRAFFICO: Market Share Pax Sardegna 2023

Lo scalo di Olbia sviluppa il 34% del traffico totale della Sardegna e il 47% del traffico internazionale, confermando il ruolo di porta di ingresso dell'Isola per i flussi internazionali.

L'aeroporto di Olbia

L'aeroporto di Olbia ha chiuso l'anno 2023 con un traffico di **3.281.619 passeggeri** (aviazione commerciale e generale), con un incremento del **+3,6%** rispetto al 2022 e del **+10,17%** rispetto al 2019. I movimenti complessivi sono stati 38.369, il 4,7% in meno rispetto al 2022. Anche il tonnellaggio ha evidenziato un decremento del 3,5% rispetto all'anno precedente.

Anche lo scalo di Olbia rispecchia la tendenza riscontrata a livello nazionale in cui si evidenzia un efficientamento dei voli da parte delle compagnie aeree, le quali hanno razionalizzato l'offerta di posti e movimenti a beneficio dei coefficienti di riempimento.

Grafico 2 TRAFFICO: Market Share Pax Sardegna 2023

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2023	2022	Δ 23-22
Aviazione Commerciale	3.253.250	3.136.679	3,7%
Aviazione Generale	27.606	27.882	-1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	133	246	-45,9%
Passeggeri in transito	630	2.561	-75,4%
Totale Passeggeri	3.281.619	3.167.368	3,6%
Aviazione Commerciale	23.848	24.970	-4,5%
Aviazione Generale	13.591	14.013	-3,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	930	1.283	-27,5%
Totale Movimenti	38.369	40.266	-4,7%
Aviazione Commerciale	1.716.474	1.786.134	-3,9%
Aviazione Generale	210.610	206.916	1,8%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	8.058	11.930	-32,5%
Totale Tonnellaggio	1.935.142	2.004.980	-3,5%
Totale Kg di Merce	111.628	116.943	-4,5%

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

Tabella 2 TRAFFICO: Aeroporto di Olbia, 2023-2022

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

Aviazione Commerciale

Nel 2023 l'Aeroporto di Olbia ha registrato il record di traffico di 3.253.250 passeggeri di aviazione commerciale, con un incremento del +3,7 % rispetto al 2022.

Tale risultato è riconducibile all'incremento del traffico internazionale, che evidenzia una crescita del +13,9% rispetto al 2022, sebbene ancora al di sotto dei livelli registrati nel periodo pre-pandemia.

I passeggeri relativi al segmento domestico sono stati 1.829.019, con una flessione del 3,06% rispetto all'anno precedente. Da evidenziare che, i flussi domestici negli ultimi anni hanno registrato un'importante crescita +30,94% verso il periodo pre-pandemia, con un notevole incremento dell'offerta da parte dei principali vettori che, a causa delle restrizioni, hanno concentrato la loro attività nel mercato domestico. Con la piena riapertura dei mercati internazionali, alcune compagnie hanno riequilibrato il network riducendo la loro attività in Italia a favore dell'estero.

L'incremento del traffico è stato determinato principalmente dall'ampliamento dell'offerta di voli internazionali sia da parte dei vettori partner sia grazie all'ingresso di tre nuove compagnie aeree, per un totale di 16 nuovi collegamenti inaugurati durante la stagione Summer 2023. Nel dettaglio, il vettore Volotea, ha aggiunto il secondo aeromobile alla base estiva e attivato 10 nuovi collegamenti, alcuni dei quali novità assoluta per lo scalo: Barcellona, Bilbao, Firenze, Lilla, Madrid, Marsiglia, Nizza, Parigi Orly, Tolosa e Valencia arrivando ad operare 28 destinazioni da/per Olbia. Il vettore Jet2.com ha attivato la nuova rotta Birmingham. Atene e Dublino sono state operate dalle due compagnie di bandiera Aegean e Aer Lingus, new entry al Costa Smeralda.

Grazie all'ingresso della compagnia flydubay, è stato attivato il primo collegamento intercontinentale diretto di linea tra la Sardegna e Dubai.

Porto, Braunschweig e Kassel sono invece le novità sul fronte dei vettori charter.

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale

	2023			2022			Delta 2023/2022		
	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	53.008	0	53.008	33.188	617	33.805	59,7%	-100,0%	56,8%
Febbraio	42.239	378	42.617	36.698	605	37.303	15,1%	-37,5%	14,2%
Marzo	51.291	1430	52.721	52.852	3.933	56.785	-3,0%	-63,6%	-7,2%
Aprile	89.130	60162	149.292	96.559	65.757	162.316	-7,7%	-8,5%	-8,0%
Maggio	111.595	132.500	244.095	124.160	122.965	247.125	-10,1%	7,8%	-1,2%
Giugno	247.182	223.773	470.955	251.864	188.965	440.829	-1,9%	18,4%	6,8%
Luglio	371.284	324.310	695.594	393.682	270.351	664.033	-5,7%	20,0%	4,8%
Agosto	377.111	314.093	691.204	414.084	262.425	676.509	-8,9%	19,7%	2,2%
Settembre	237.548	240.335	477.883	251.197	214.724	465.921	-5,4%	11,9%	2,6%
Ottobre	107.387	119.382	226.769	113.438	117.245	230.683	-5,3%	1,8%	-1,7%
Novembre	64.330	5.344	69.674	55.549	2.407	57.956	15,8%	122,0%	20,2%
Dicembre	76.914	2524	79.438	63.414		63.414	21,3%		25,3%
TOTALE	1.829.019	1.424.231	3.253.250	1.886.685	1.249.994	3.136.679	-3,1%	13,9%	3,7%

Tabella 3 – TRAFFICO: Distribuzione mensile 2023 2022

Per quanto concerne il trend mensile, lo scalo di Olbia continua ad avere una forte stagionalità, ma grazie alle politiche commerciali intraprese e alle attività di marketing e comunicazione attuate anche in sinergia con gli stakeholders, si evince un incremento dei flussi nei mesi invernali.

Per la prima volta, dopo la pandemia, è stato ripristinato il collegamento annuale con Barcellona, operato da Volotea. La low cost spagnola ha inoltre confermato l'operatività invernale dei voli con Bologna, Torino, Verona e Venezia.

Inoltre, sono state incrementate le frequenze dei collegamenti in continuità territoriale con **Milano LIN** e **Roma FCO**, con l'aggiunta di una frequenza che ha portato rispettivamente da 2 a 3 sulla **Milano LIN** e da 3 a 4 sulla **Roma FCO** i voli quotidiani verso le direttrici onerate da servizio pubblico.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi passeggeri non remunerativi)

Dati di traffico passeggeri	2023	Share 23	2022	Share 22	2023/2022
Linea	1.808.957	98,9%	1.867.140	99,0%	-3,1%
Charter	20.062	1,1%	19.545	1,0%	2,6%
TOTALE NAZIONALE	1.829.019	56,2%	1.886.685	60,1%	-3,1%
Linea	1.342.758	94,3%	1.155.471	92,4%	16,2%
Charter	81.473	5,7%	94.523	7,6%	-13,8%
TOTALE INTERNAZIONALE	1.424.231	43,8%	1.249.994	39,9%	13,9%
TOTALE LINEA	3.151.715	96,9%	3.022.611	96,4%	4,3%
TOTALE CHARTER	101.535	3,1%	114.068	3,6%	-11,0%
TOTALE PASSEGGERI	3.253.250	100,0%	3.136.679	100,0%	3,7%

Il 96,9% dei passeggeri è sviluppato sui voli di linea, l'andamento del segmento charter è influenzato dalla tendenza dei tour operator a prendere degli allotment nei voli di linea piuttosto che operare con voli vuoti per pieno.

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi passeggeri non remunerativi)

Paese	2023	Share 23	2022	Share 22	Δ 23-22
ITALIA	1.829.019	56,2%	1.886.685	60,1%	-3,1%
GERMANIA	414.818	12,8%	412.425	13,1%	0,6%
FRANCIA	273.846	8,4%	228.949	7,3%	19,6%
SVIZZERA	189.274	5,8%	163.656	5,2%	15,7%
INGHILTERRA	187.962	5,8%	201.025	6,4%	-6,5%
SPAGNA	103.989	3,2%	35.689	1,1%	191,4%
OLANDA	74.777	2,3%	76.290	2,4%	-2,0%
POLONIA	35.288	1,1%	26.517	0,8%	33,1%
AUSTRIA	31.144	1,0%	26.495	0,8%	17,5%
REPUBBLICA CECA	21.373	0,7%	17.259	0,6%	23,8%
ALTRI	91.760	2,8%	61.689	2,0%	48,7%
Totale Internazionale	1.424.231	43,8%	1.249.994	39,9%	13,9%
Totale Passeggeri	3.253.250	100,0%	3.136.679	100,0%	3,7%

La Germania, si conferma il primo mercato estero dello scalo. Nel 2023 si è sostanzialmente consolidato il traffico del 2022, grazie anche alle politiche di incentivazione sinora attuate dalla Geasar dirette ad incentivare il traffico incrementale sviluppato dai vettori al di fuori del picco estivo.

Tra i mercati che hanno registrato delle performance positive in termini di crescita si segnala:

Mercato francese: grazie principalmente al vettore Volotea che ha incrementato l'offerta di posti del + 150% attivando cinque nuove rotte.

Mercato svizzero: grazie all'incremento dell'offerta del vettore easyJet su Basilea e alla ripresa della domanda evidenziata dall'aumento del load factor.

Mercato spagnolo: lo sviluppo del traffico è determinato dal vettore Volotea che ha attivato quattro nuovi collegamenti con la Spagna, di cui uno annuale.

L'unico mercato che ha evidenziato una variazione negativa è quello **inglese**, che ha risentito della cancellazione della rotta Manchester da parte del vettore easyJet e della riduzione dell'offerta su Londra Heathrow da parte di British.

Da evidenziare, l'ampliamento del network, con l'attivazione dei collegamenti per/da tre nuovi mercati come: Grecia, Irlanda ed Emirati Arabi

Con il 30,1% di share nel 2023, easyJet rappresenta il primo operatore in termini di passeggeri, seguito da Volotea con il 28,5% e Aeroitalia con l'11,9%.

Segue il vettore tedesco Eurowings, la low cost Wizz Air e Lufthansa.

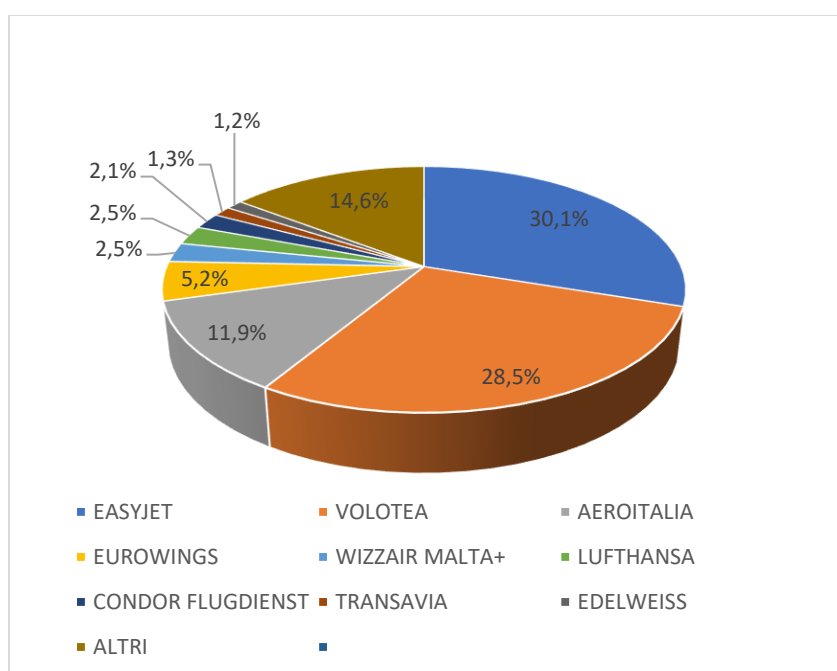


Grafico –TRAFFICO: Market Share Pax Olbia 2023

VARIAZIONE 2023 VS 2022 - TRAFFICO PASSEGGERI PER VETTORE

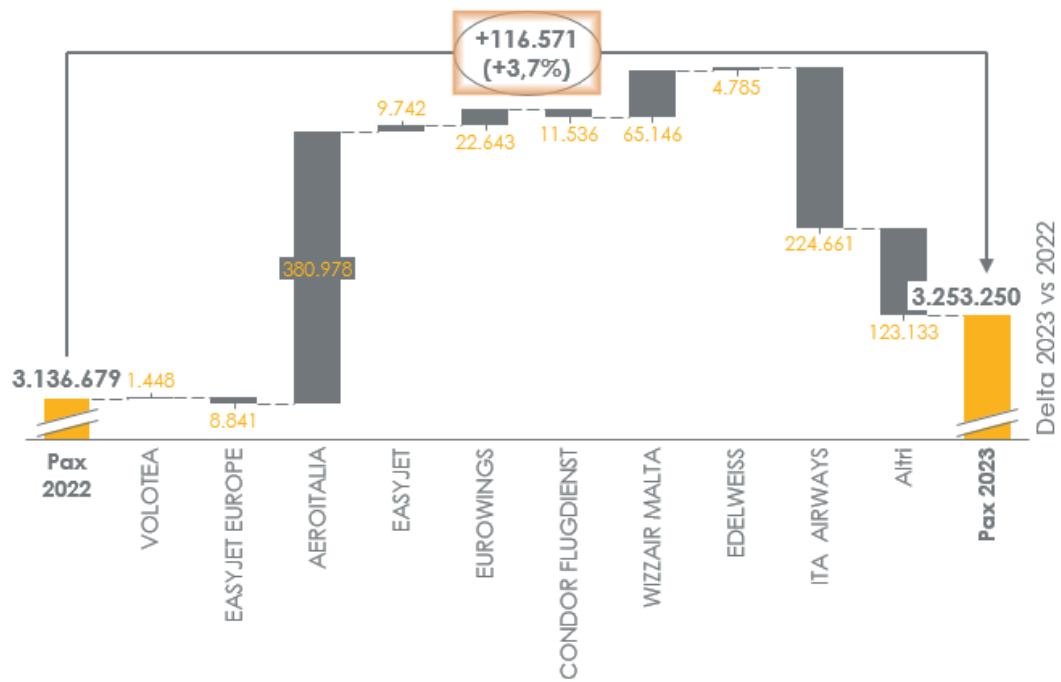


Grafico 3 –TRAFFICO: Variazione per vettore 2023-2022

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

Il totale dei ricavi “aviation” è pari a 46.382.307 Euro, in crescita rispetto al 2022 di mezzo punto percentuale equivalente a 236.627 Euro di ricavi incrementali.

Raggruppamento Voce di ricavo	2023	2022	Δ assoluto	Δ %
Diritti e tasse aeroportuali	22.759.124	22.574.286	184.838	0,82
Diritti servizi controllo di sicurezza	9.039.995	8.762.193	277.802	3,17
Pontili d'imbarco e PRM	2.014.416	1.970.586	43.830	2,22
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	11.722.486	11.967.876	-245.390	-2,05
Servizio Fueling e Locali e spazi operativi	846.285	870.738	-24.453	-2,81
Altri ricavi aeronautici	14.583.188	14.809.200	-226.013	-1,53
Rettifica diritti per acc.to al Fondo nuovi investimenti			0	
Totale Ricavi Aviation	46.382.307	46.145.679	236.627	0,51

Tabella 5 – ATTIVIA' AVIATION: Ricavi 2023-2022

I ricavi per tasse e diritti aeroportuali crescono con l'incremento dei passeggeri ma tale crescita è quasi totalmente compensata dal minor tonnellaggio e dalla riduzione tariffaria portando ad un complessivo +0,82% rispetto ai valori del 2022. I diritti relativi al servizio di controllo di sicurezza crescono invece del 3,17% in coerenza con la crescita del traffico passeggeri. Anche i servizi di utilizzo pontili e servizi ai PRM crescono in relazione alla crescita del traffico passeggeri ma meno che proporzionalmente a causa della riduzione della richiesta del loading bridge da parte delle compagnie aeree.

I ricavi dell'area Handling e Ancillary soffrono della riduzione dei movimenti di aviazione commerciale, principale driver di valutazione per tali ricavi, riducendosi di circa il 2% rispetto all'anno precedente. Tale riduzione è parzialmente compensata dall'aumento dei passeggeri. Il dato trova infatti riscontro nel miglioramento delle performance in termini di load factor.

Dal punto di vista **operativo**, l'anno 2023 è stato caratterizzato, per l'attività di handling, da due macro-eventi in particolare:

- ENAC non ha ancora pubblicato il bando per la selezione dei nuovi operatori sul mercato dei servizi di assistenza a terra e la società ha lavorato, a dispetto della pianificazione, per soddisfare le richieste di tutto il traffico dello scalo
- Il consolidamento della razionalizzazione dell'offerta da parte delle compagnie aeree e la conseguente riduzione del numero di voli operati dai vettori, in coerenza con quanto è avvenuto in tutta Europa, legata alla necessità delle compagnie di fronteggiare sia la mancanza di aerei che di crew sufficienti ad operare l'attività programmata rispetto ai piani originari. Per far fronte a ciò sono stati impiegati generalmente aerei a capienza maggiore, operando meno movimenti ma trasportando più passeggeri e raggiungendo quindi fattori di riempimento più elevati.

Anche l'aeroporto di Olbia, in linea con il mercato, ha pertanto registrato nel 2023 meno movimenti, ma un maggior numero di passeggeri rispetto al 2022. In particolare, nei mesi primaverili ed estivi, al contrario di quanto avvenuto invece nel 2022 in cui, appena usciti del tutto dal periodo di restrizioni post covid, vi era stata una eccezionale e sovrastimata offerta di voli che determinò bassi load factor e sofferenza notevole di diversi vettori per *fleet shortage* e *crew shortage*. La conseguenza è stata un involuzione di fatturato.

Nonostante un minor numero di voli gestiti, lo staff impiegato è stato in linea con quello del precedente assetto di traffico del 2022, ciò in dipendenza di una serie di motivi, tra cui:

- L'operativo dei voli è stato maggiormente "distribuito" nella giornata. Di conseguenza le fasce orarie di lavoro si sono ulteriormente ampliate, determinando la necessità di quasi 3 "squadre" al giorno, invece delle 2 solitamente necessarie.
- L'aumento dei passeggeri e delle dimensioni/capacità medie dei voli ha parallelamente richiesto più staff per gestire i passeggeri al check-in e agli imbarchi, oltre ad impiegare squadre di pari numerosità al 2022 per le operazioni di rampa come carico e scarico bagagli, movimentazione dei mezzi speciali etc.
- L'aumento delle macchine in sosta notturna a OLB durante l'estate ha contestualmente richiesto più staff in turno notturno.
- La complessità di gestione legata alla distribuzione media dei voli nei giorni della settimana. Il sabato e i giorni immediatamente adiacenti (venerdì e domenica) sono molto saturi, con un 34% in più della media di movimenti e passeggeri giornalieri rispetto ai restanti giorni della settimana e la saturazione completa delle fasce orarie in particolare dalle 17:00 fino alle 24:00, nelle quali l'aeroporto lavora costantemente al massimo della capacità operativa ammissibile. Ma anche nei restanti giorni, pur con meno voli, gli stessi sono concentrati in diverse iperboli, con significativa richiesta di staff per la gestione dei picchi.

Oltre a tali fattori di tipo gestionale si deve considerare che i programmi operativi annunciati dai vettori sono stati in alcuni casi ridotti solo dopo l'avvenuta programmazione, addestramento e recruitment dello staff. Ciò si è ripetuto poi nei singoli mesi, con la cancellazione dei voli solo dopo la programmazione dei turni mensili.

In tal senso anche l'arrivo non previsto del vettore FlyDubai, che ha inaugurato il primo volo intercontinentale di linea da Dubai a Olbia e vv il 22 giugno, con la richiesta mandatoria di utilizzare il proprio sistema DCS (sistema di check-in per gestire il flusso di passeggeri), oltre alle sue specifiche procedure di rampa; ha comportato una intensiva campagna di training in pieno giugno, che ha coinvolto oltre 50 FTE, e la necessità di sostituire lo staff in training.

Inoltre, è stata maggiore la richiesta di banchi check-in aperti rispetto agli altre compagnie, come pure maggiori sono stati i servi aggiuntivi di *full handling* richiesti (pulizie cabina, *servicing* toilets, *servicing* acqua potabile) che attualmente quasi nessun altro *carrier* richiede durante i transiti. Il vettore ha richiesto anche il servizio di messa a bordo e allestimento del catering. Pertanto, ciascun transito della compagnia ha impegnato un numero di risorse superiore allo staff mediamente impiegato negli altri transiti.

Da ultimo, come già sperimentato negli anni passati, è stato mandatorio l'utilizzo dei contratti *full time* anche per gli stagionali neoassunti. Questa scelta ha scongiurato il fatto che le maestranze, data la forte concorrenza nel settore dei servizi, quali hotel e autonoleggi che offrono un arco temporale di impiego che Geasar non può garantire, scegliessero, dopo aver sostenuto i corsi e gli addestramenti, di lavorare presso terzi.

Attività commerciali “non aviation”

I ricavi da attività commerciale *non aviation* si sono attestati in 15.869.036 Euro, segnando una crescita del 3,96% circa rispetto al 2022, pari a 604.841 Euro incrementali.

La voce Altri ricavi includeva nel 2022 la contabilizzazione del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19 per un importo di 7.066.165 Euro. Al netto di tale importo, gli Altri Ricavi diminuiscono di 365.310 Euro, portando l’incremento totale dei Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi a 239.531 Euro (+1,4%) rispetto al valore del 2022.

Questo risultato, si è potuto conseguire grazie al fatto che il 2023 ha visto consolidarsi i volumi del 2022, che avevano mostrato un completo recupero post-covid. In particolare, come evidenziato in altre sezioni, il traffico passeggeri nello scalo è stato in crescita anche quest’anno chiudendo l’anno con 3.253.250 passeggeri (+3,7% verso il 2022 in cui i passeggeri erano 3.136.679).

Da sottolineare la lieve contrazione del traffico nazionale (-3,1%) , più che compensata dalla componente internazionale +13,9%. La percentuale di traffico internazionale nel 2023 si è attestata quindi su valori pari al 43,8% ancora di qualche punto inferiore alla percentuale di stranieri del 2019 che era del 52,7%.

Sul fronte della distribuzione del traffico, vale a dire dell’incidenza della stagionalità sulle attività, invece, la situazione è peggiorata evidenziando una polarizzazione del traffico verso i mesi estivi e una perdurante difficoltà nei processi di crescita del traffico della bassa stagione. La media di passeggeri trasportati nei 5 mesi di bassa stagione novembre-marzo, pur restando molto esigua, appare lievemente migliorata passando da 56 mila passeggeri/mese a oltre 59 mila, vale a dire circa 3.000 passeggeri in più per mese sul 2019; mentre la crescita nel periodo di picco massimo, cioè a luglio e agosto, si è attestata ad una media di 693 mila passeggeri mese, con oltre 85 mila passeggeri/mese addizionali sul 2019.

Una tale concentrazione del traffico acuisce la stagionalità e produce una sempre maggiore congestione delle infrastrutture aeroportuali, le quali, dal punto di vista commerciale, si stanno avvicinando alla soglia massima oltre la quale diventerà complesso valorizzare l’elevato potere di acquisto potenziale del passeggero.

Tuttavia, l’andamento dei ricavi Commerciali non-Aviation, nel suo insieme, evidenzia incrementi superiori al driver di riferimento rappresentato dal 3.7% del traffico passeggeri, attestandosi su un +5,6% sul 2022.

	2023	2022	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.035.431	6.779.064	256.367	3,78
di cui canoni di sub-concessione da controllate	4.186.512	4.022.615	163.898	4,07
Pubblicità	4.044.606	3.811.656	232.950	6,11
Subconcessioni Autonoleggi	4.788.999	4.673.476	115.523	2,47
Altre Attività Commerciali	0	0	0	
Ricavi Commerciali non aviation	15.869.036	15.264.195	604.841	3,96
Altri ricavi	1.734.972	9.166.447	-7.431.475	-81,07
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	102.924	7.439.303	-7.336.379	-98,62
Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi	17.604.008	24.430.642	-6.826.634	-27,94

Tabella 6 – ATTIVIA' NON AVIATION: Ricavi 2023-2022

La crescita del valore della macro-voce che comprende i **ricavi commerciali non aviation**, può sintetizzarsi come segue:

- per quanto riguarda le **subconcessioni** di spazi commerciali, uffici e attività operative aviation, l'incremento del +3,8% è sostanzialmente legato ad alcuni nuovi contratti e alla crescita del traffico passeggeri che ha impattato positivamente sulle royalties. I ricavi riferibili a subconcessioni infragruppo hanno performato meglio del traffico, attestandosi ad un +4,1%;

Per supportare le strategie commerciali dei sub-concessionari sono state rafforzate alcune azioni già attuate nel 2022:

- o riduzioni di orari nelle stagioni di bassa e ampia flessibilità su aperture e chiusure dei punti vendita, cercando di modellarle con attenzione rispetto alle oscillazioni del traffico, per farsi trovare pronti a soddisfare le necessità dei passeggeri;
 - o applicazione di speciali promozioni gratuite nella bassa stagione per favorire l'accesso del territorio alle attività commerciali poste in landside;
 - o mantenimento anche per il 2023 dei canoni del 2022, garantendo condizioni di costi fissi non incrementali rispetto all'anno precedente e privilegiando il meccanismo di costi variabili legato alle royalties.
- I ricavi per subconcessioni derivanti dall'attività di **autonoleggio** si sono incrementati del +2,5% sul 2022. La crescita esponenziale espressa dal settore degli ultimi due anni ha subito un netto rallentamento laddove, con il mercato delle auto che ha lentamente recuperato i margini di produzione persi a causa della pandemia, i prezzi di noleggio si sono normalizzati e di conseguenza i volumi di ricavi. Tuttavia, la società anche grazie anche alla disponibilità della nuova area di parcheggio dedicata ai rent a car, dopo il definitivo rilascio da parte del vettore Air Italy ha comunque registrato una crescita anche nei confronti del 2022 che, alla luce dei succitati incrementi dei prezzi, era stato un anno da record.
 - Con riferimento al mercato pubblicitario, i ricavi da attività promo-pubblicitarie sono cresciuti più che proporzionalmente al traffico (+13,5%); L'ingresso di nuovi brand conferma il posizionamento di alto profilo per la destinazione. Anche nel 2023 una porzione significativa dei ricavi è correlata al rinnovo del contratto per il Piano di Promozione della Regione Sardegna attraverso il sistema degli aeroporti, contratto valido per il triennio 2021-2023. Il programma, finanziato dall'Assessorato del

Turismo della Regione Sardegna a partire dal 2016, si è articolato negli anni sviluppando azioni mirate alla costruzione dell'immagine della destinazione Sardegna. È, alla data di redazione del presente documento, in corso una procedura speciale sulla piattaforma Sardegna CAT finalizzata ad un possibile rinnovo per il prossimo biennio.

Geasar S.p.A.

Gestione economica, patrimoniale e finanziaria

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2023	2022	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	62.251.343	61.409.875	841.468	1,37%
di cui Intercompany	8.065.956	7.932.300	133.656	1,68%
- Altri ricavi e proventi	1.734.972	9.166.447	-7.431.475	-81,07%
di cui Intercompany	1.017.157	930.126	87.031	9,36%
Valore della produzione "tipica"	63.986.315	70.576.322	-6.590.007	-9,34%
- Personale	-15.921.301	-16.284.188	362.886	2,23%
di cui Intercompany	-55.475	0	-55.475	
- Materiali di consumo e merci	-496.068	-516.300	20.232	3,92%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-17.711.373	-17.831.890	120.517	0,68%
di cui Intercompany	-1.412.529	-1.165.344	-247.185	-21,21%
- Saldo proventi e oneri diversi	-946.188	-732.203	-213.986	-29,22%
di cui Intercompany	-18.049	-12.175	-5.874	-48,25%
Costi Operativi	-35.074.930	-35.364.580	289.650	0,82%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	28.911.385	35.211.742	-6.300.357	-17,89%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>45,2%</i>	<i>49,9%</i>	<i>-4,7%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-2.825.588	-2.861.069	35.481	1,24%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	-19.177	19.177	100,00%
Risultato Operativo - EBIT	26.085.797	32.331.495	-6.245.698	-19,32%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>40,8%</i>	<i>45,8%</i>	<i>-5,0%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	3.824.829	1.684.819	2.140.010	<-100%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	29.910.626	34.016.314	-4.105.688	-12,07%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>46,7%</i>	<i>48,2%</i>	<i>-1,5%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	29.910.626	34.016.314	-4.105.688	-12,07%
Imposte	-7.715.685	-7.172.727	-542.957	-7,57%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	22.194.941	26.843.586	-4.648.645	-17,32%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>34,7%</i>	<i>38,0%</i>	<i>-3,3%</i>	

Nell'esercizio 2023 il valore della produzione ammonta complessivamente a 63.986.315 Euro con un decremento rispetto al 2022 di 6.590.007 Euro (-9,3%).

La voce Altri ricavi e proventi del 2022 includeva la contabilizzazione del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid 19 per un importo di 7.066.165 Euro.

Al netto del suddetto contributo il valore della produzione segna un incremento verso il 2022 di 476.158 Euro (+0,8%)

Rimandando per i dettagli agli approfondimenti delle precedenti specifiche sezioni, in generale i volumi complessivi rappresentano una crescita in termini di passeggeri (+3,6%) ma una riduzione nei movimenti (-4,7% totali, -4,5% solo AC) rispetto al 2022.

L'incremento dei passeggeri e un Load Factor più alto rispetto al 2022 hanno contribuito alla crescita del Valore della produzione incrementando i proventi da Diritti e tasse aeroportuali, mentre la riduzione dei movimenti ha comportato una perdita da proventi Handling e extra-handling rispetto all'anno precedente. Anche i proventi da attività commerciali non aviation hanno contribuito positivamente sul Valore della produzione con tutti i suoi settori specifici quali pubblicità e subconcessioni di spazi commerciali e autonoleggi.

Sul fronte dei costi, quelli operativi decrescono di 289.650 Euro rispetto al 2022, pari ad una riduzione dello 0,8%, attestandosi al valore di 35.074.930 Euro.

Il **costo del personale** è inferiore di 362.886 Euro rispetto al 2022 grazie ad un maggiore utilizzo della decontribuzione degli oneri sociali e nonostante un incremento del 2% delle FTE.

Sui **materiali di consumo** si sono registrati risparmi in termini di costo carburanti per mezzi e automezzi per 9.000 Euro circa e nei materiali per manutenzioni e consumi per 9.800 Euro correlati principalmente alla riduzione dei costi unitari dei combustibili.

Le **prestazioni di servizi** si attestano a 17.711.373 Euro e sono nel loro totale pressoché invariate rispetto al 2022. Nel dettaglio le componenti che hanno mostrato i maggiori scostamenti sono illustrate di seguito.

- I Costi per Energia diminuiscono di circa 1.548.767 Euro grazie alla riduzione dei prezzi unitari dopo gli straordinari incrementi tariffari avuti nel corso 2022.
- I costi per la contribuzione al fondo nazionale per il Servizio Antincendio Nazionale si riducono di 72.700 Euro circa rispetto al 2022 per effetto dell'adeguamento del peso dell'aeroporto di Olbia sul totale Nazionale.
- I costi per consulenze crescono di circa 291.700 Euro rispetto al 2022 per effetto dei costi straordinari relativi al progetto di fusione degli aeroporti del nord Sardegna, ancora pendente.
- I costi relativi alle Manutenzioni crescono di circa 222.470 Euro per lavori ordinari e straordinari che hanno riguardato principalmente manutenzioni sulle strutture di volo, apparati RX e impianti.
- I costi per assistenze EDP crescono di circa 206.200 Euro. Tra questi circa 67.000 Euro di attività straordinarie sui sistemi ERP legate al progetto di fusione con l'aeroporto di Alghero.
- Il Canone di Concessione Aeroportuale registra un incremento pari a circa 190.432 Euro rispetto al 2022, in relazione alla crescita dei volumi del traffico.
- I costi per servizi commerciali crescono per circa 173.400 Euro prevalentemente per effetto di oneri legati al contratto RAS e all'utilizzo degli stalli parcheggio da concedere a SIXT.
- I costi del catering passeggeri legati alla sala VIP crescono di circa 153.600 Euro in linea con l'incremento dei ricavi grazie ad un maggior utilizzo del servizio da parte di passeggeri.

- I costi relativi al servizio di sicurezza hanno registrato, in coerenza con il traffico, un incremento rispetto al 2022 pari a circa 121.400 Euro.
- I costi marketing crescono rispetto al 2022 di 104.000 Euro come sommatoria di un incremento dei costi di pubblicità verso vettori e di una riduzione degli incentivi ai vettori, i quali in alcuni casi non hanno raggiunto gli obiettivi contrattualmente definiti, non accedendo al beneficio prevalentemente per carenza di volumi sviluppati nei periodi oggetto di supporto.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2023, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalle normali dinamiche aziendali.

I **proventi e gli oneri diversi** registrano un incremento verso il 2022 pari a circa 214.000 Euro per effetto prevalentemente dell'incremento delle imposte sugli immobili.

Il **Margine Operativo Lordo** è pari a 28.911.385 Euro, con una riduzione di **6.300.357** Euro (-17,9%) rispetto al 2022 che beneficiava però del contributo in conto esercizio riconosciuto da ENAC ex decreto ristori 474/2021 per danno Covid-19 per un importo pari a 7.066.165 Euro. Se si considera il dato 2022 depurato dalla partita straordinaria del fondo ristoro, il risultato del 2023 è migliorativo di 765.808 Euro pari al +2,7%. Tale crescita pone in evidenza le buone performance commerciali ed operative raggiunte. La percentuale sui ricavi è pari al 45,2% in incremento sull'anno precedente in cui tale percentuale era del 44,3%, sempre al netto del contributo succitato.

Il **Risultato Operativo positivo** pari a **26.085.797** Euro, sempre al netto del suddetto contributo, è migliorativo rispetto all'anno precedente per 820.467 Euro (+3,25%), risultato di un incremento del valore della produzione tipica di circa 480.000 Euro e una riduzione dei costi operativi e dei costi di ammortamento degli asset aeroportuali di circa 325.000 Euro.

L'**Utile Ante Imposte**, pari a **29.910.626** Euro, è legato ai suddetti fenomeni. Nel confronto con l'anno 2022 dove la gestione finanziaria includeva 1.796.063 Euro di incasso dividendi da parte delle società controllate, nel 2023 tale incasso è pari a 3.305.325 Euro.

L'**Utile Netto** dell'esercizio si attesta in **22.194.941** Euro, inferiore rispetto al 2022 per complessivi 4.648.645 Euro (-18,4%) che al netto del contributo covid19 equivale ad un miglioramento del 12,2% pari a 2.417.520 Euro.

Analisi della situazione patrimoniale

La tabella di seguito esposta, riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio 2023 e l'esercizio precedente 2022.

GEASAR S.P.A.				
ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE				
in euro	2023	2022	Delta	Var%
IMPIEGHI				
Immobilizzazioni immateriali	103.989	191.500	(87.511)	-45,70%
Immobilizzazioni materiali	38.837.713	35.853.101	2.984.612	8,32%
Immobilizzazioni finanziarie	20.368.302	17.522.289	2.846.013	16,24%
Totale Immobilizzazioni	59.310.004	53.566.890	5.743.114	10,72%
Fondi rischi, oneri e TFR	(1.856.373)	(1.756.244)	(100.129)	-5,70%
Imposte differite attive	575.342	606.229	(30.887)	-5,09%
Fondo Imposte differite passive	(4.373)		(4.373)	
Altre passività non correnti				
Totale fondi e attività non correnti	(1.285.404)	(1.150.015)	(135.389)	-11,77%
Capitale fisso operativo	58.024.600	52.416.875	5.607.725	10,70%
Rimanenze di magazzino	56.977	59.653	(2.675)	-4,49%
Crediti commerciali e risconti attivi	14.408.294	19.279.700	(4.871.406)	-25,27%
Imposte differite attive (perdita fiscale)				
Imposte differite attive	457.474	389.408	68.066	
Crediti Tributari (*)	452.201	409.253	42.948	10,49%
Altre attività	2.572.595	4.739.487	(2.166.893)	-45,72%
Debiti commerciali e risconti passivi	(7.741.379)	(8.168.178)	426.798	5,23%
Debiti tributari vs la controllante	(3.246.470)	(3.782.219)	535.749	14,16%
Debiti tributari	(171.093)	(750.201)	579.107	77,19%
Altre passività	(16.721.265)	(17.263.073)	541.808	3,14%
Capitale circolante netto operativo	(9.932.667)	(5.086.170)	(4.846.497)	95,29%
Posizione Finanziaria Netta	36.760.908	41.727.192	(4.966.285)	-11,90%
TOTALE IMPIEGHI	84.852.840	89.057.897	(4.205.057)	-4,72%
FONTI				
Capitale sociale	12.912.000	12.912.000	0	0,00%
Riserve e risultati a nuovo	49.101.195	48.657.608	443.586	0,91%
Utile dell'esercizio	22.194.942	26.843.586	(4.648.645)	-17,32%
Patrimonio netto	84.852.839	89.057.897	(4.205.059)	-4,72%
TOTALE FONTI	84.852.840	89.057.897	(4.205.059)	-4,72%

Le immobilizzazioni tecniche (materiali + immateriali) mostrano un incremento pari a 5,7 milioni di Euro circa rispetto all'esercizio precedente, di cui 5.701.563 Euro in immobilizzazioni materiali e 56.977 Euro in immobilizzazioni immateriali. L'incremento è generato dal saldo delle nuove acquisizioni in autofinanziamento (pari a 5,7 milioni di Euro) alle quali è detratta la contabilizzazione delle quote di ammortamento del periodo (2.681.099 Euro). Sull'incremento netto impattano inoltre la nettizzazione dei finanziamenti concessi dalla Regione Autonoma della Sardegna che hanno nettizzato cespiti già in corso da anni precedenti per (Euro 24.489) principalmente legate all'impianto di BHS e (11.003 Euro) nettizzazioni per storno di accantonamenti eseguiti negli passati.

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

Le immobilizzazioni finanziarie registrano un incremento di 2.846.013 Euro rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, dovuto a:

- decremento di 200.904 euro per l'utilizzo dei c/c bancari relativi ai fondi erogati dalla Regione Sardegna per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla pista di volo;
- incremento di 3.047.129 Euro per le risorse legate alla convenzione stipulata con la Regione Autonoma della Sardegna, (ai sensi della Delibera CIPESS 79/2021- Fondi Sviluppo e Coesione FSC 2021-2027) per l'acquisto di un "Impianto BHS Adeguamento Standard 3" e di un "impianto EDS per fornitura, installazione, start-up di apparecchiature radiogene", rispettivamente finanziati per € 2.527.000 "Impianto BHS" e per €1.933.415 per l'impianto EDS.

La struttura patrimoniale evidenzia un decremento del **Capitale circolante netto operativo** al 31 dicembre 2023, rispetto alla chiusura dell'esercizio 2022, dovuto principalmente alla riduzione della voce crediti commerciali.

La crescita dei crediti e delle altre attività per Euro 6.960.847 sono influenzate dai seguenti fenomeni:

- decremento dei crediti commerciali verso terzi per 459.326 Euro, per una maggiore sensibilità nel recupero del credito;
- decremento del credito di 4.433.371 Euro verso le società controllate Cortesa, Eccelsa Aviation ed Alisarda Real Estate, per la regolarizzazione dei tempi di incasso dei crediti dalle società del gruppo, che a seguito dell'evento pandemico avevano registrato un rallentamento nel corso degli anni dal 2020 al 2022;
- decremento del credito iscritto verso la Regione Autonoma Sardegna per 3.047.129 Euro, per le risorse stanziare per i due finanziamenti, (come descritto tra le immobilizzazioni finanziarie) accesi per l'acquisto degli impianti BHS ed EDS. Gli impianti sono stati eseguiti per un importo pari a Euro 5,4 m e capitalizzati al netto del credito iscritto per l'incasso del finanziamento pari al 70% delle opere realizzate e quindi a Euro 3,81.

La variazione negativa dei debiti (-2.083.819 Euro), rispetto all'esercizio precedente, è principalmente dovuta a:

- decremento dei debiti verso banche di 1.966.947 per il rimborso delle rate del finanziamento di 16.500.000 Euro, acceso nel corso del 2021, per far fronte alla realizzazione di investimenti programmati a piano. Il finanziamento concesso da un pool di banche per la durata di 10 anni, con un rimborso in rate semestrali, con applicazione del tasso di interesse euribor a 6 mesi;
- decremento dei debiti tributari per 6.632.791 dovute al versamento delle imposte dell'esercizio precedente, ed in contrapposizione, un incremento dei debiti verso controllanti per iscrizione dei debiti per imposte maturate nel corso dell'esercizio, a favore della controllante F2i Ligantia S.p.a., per 6.317.458,00 per effetto dell'adesione al consolidato fiscale;

- decremento dei debiti per addizionali comunali sui diritti di imbarco passeggeri per 837.091 Euro per i maggiori incassi da parte dei clienti che hanno permesso di riversare all'erario quanto incassato;
- incremento della voce "acconti" generata da maggiori versamenti effettuati da parte di vettori per i servizi.

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

Il Fondo per rischi e oneri e TFR si incrementano di circa 116 mila Euro, per i fondi stanziati al personale. La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2023, presenta un saldo di circa 738 mila euro, composti;

- per circa 657 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio;

- per circa 62 mila euro da accantonamenti effettuati a copertura dei rischi connessi al contenzioso con il personale.

Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura della Relazione degli Amministratori - paragrafo "Servizio antincendi in ambito aeroportuale".

➤ Analisi dei flussi finanziari

ANALISI DEI FLUSSI FINANZIARI

in euro	2023	2022	variazione
A Cassa	24.229	18.648	5.581
B Banche	48.346.976	55.285.788	-6.938.813
C Liquidità (A+B)	48.371.204	55.304.436	-6.933.232
D Crediti finanziari correnti			
E Debiti bancari correnti	-1.981.978	-1.966.948	-15.030
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente			
G Altri debiti finanziari correnti			
H Indebitamento finanziario corrente (E+F+G)	-1.981.978	-1.966.948	-15.030
I Posizione finanziaria corrente netta (C+D+H)	46.389.226	53.337.488	-6.948.262
J Debiti bancari non correnti	-9.628.319	-11.610.297	1.981.978
K Altri debiti non correnti			
L Indebitamento finanziario non corrente (J+K)	(9.628.319)	(11.610.297)	1.981.978
M Posizione finanziaria netta (I+L)	36.760.908	41.727.191	-4.966.284

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2023 è positiva per 36.760.908 Euro contro i 41.727.192 Euro al 31 dicembre 2022. Nel corso del 2023, la società ha vincolato liquidità a breve termine, per 20 milioni di euro, che ha generato interessi attivi per oltre 1 milione di euro.

Di seguito la sintesi del rendiconto finanziario con evidenza dei flussi di cassa generati/assorbiti dall'attività operativa, di investimento e di finanziamento degli esercizi 2023 e 2022.

in euro	2023	2022	variazione
Utile (Perdita) dell'esercizio	22.194.942	26.843.586	-4.648.645
Flussi di cassa (generato/assorbito) dalle attività operative netto	30.002.416	17.407.926	12.594.490
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di investimento	-8.568.702	4.659.644	-13.228.346
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di finanziamento	-28.366.947	-11.817.793	-16.549.154
Variazione finale di cassa	-6.933.233	10.249.777	-17.183.010
Disponibilità liquide inizio periodo	55.304.433	45.054.656	10.249.777
Disponibilità fine periodo	48.371.201	55.304.433	-6.933.233

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, in incremento di 12.594.490 derivante dalla gestione caratteristica.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 13.228.346. Tale decremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto a maggiori investimenti dell'anno per 5,7 milioni di euro, in crescita rispetto agli investimenti realizzati nel corso del precedente esercizio, i quali sono stati oggetto di nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici concessi dalla Regione Sardegna, e per utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri (cosiddetto "fondo tariffe"), non reiterati nel corso del 2023. Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti beneficia per circa 2,8 milioni dell'incasso del finanziamento da parte dell'ENAC per l'acquisto degli impianti di BHS ed EDS. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 28.366.947, assorbe liquidità per il rimborso delle rate del finanziamento per 1,9 milioni e per 26,4 milioni per la erogazione dei dividendi.

La variazione finale complessiva di cassa del periodo è negativa per 6.933.231.

Le Società Controllate

Cortesa S.r.l.

Il 2023 registra un valore della produzione pari a 20.518.971 Euro, in crescita rispetto al 2022 di 1.520.592 Euro (+8%) e con un significativo incremento (+25,9%) rispetto al 2019, considerato l'anno base di riferimento.

La crescita dell'8% sull'anno precedente è percentualmente superiore al driver primario di riferimento che è la crescita del traffico passeggeri, attestatosi al 3,7%: e pertanto registra una performance migliorativa di quasi 3 punti percentuali.

I costi operativi, pari a 17.732.383 Euro, registrano un incremento di 1.092.973 Euro rispetto al 2022 (+6,6%), fortemente influenzati dai processi inflattivi e dalla necessità di un maggiore impiego di personale.

Il Margine operativo Lordo è pari a 2.786.588 Euro (+18% sul 2022) mentre il Risultato Netto chiude a 1.893.221 Euro (+27,2% sul 2022).

Come nel 2022, anche nel corso del 2023 si è manifestata la forte difficoltà nel reperimento di figure professionali per le attività food&beverage in primis. Il fenomeno che ha investito tutti i settori stagionali su scala nazionale è stato particolarmente intenso sull'isola in virtù della spiccatissima accelerazione estiva di tutte le attività collegate o correlate ai movimenti turistici. Anche per la stagione 2024 si prevedono le medesime criticità, che la società sta cercando di mitigare agendo con largo anticipo sui processi di reclutamento e selezione.

I risultati economico – finanziari

➤ Analisi Risultato economico

In tabella i ricavi per area di attività confrontati con il 2022:

	2023	2022	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	884.429	635.926	248.503	39,08
Ricavi per servizi Parcheggio	1.999.659	1.826.314	173.345	9,49
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	5.875.223	5.599.438	275.786	4,93
Ricavi area Food & Beverage e in-flight catering	11.537.195	10.802.535	734.660	6,80
Ricavi area Food & Beverage	10.081.454	9.686.233	395.221	4,08
Ricavi in-flight catering v oli Aviazione Gen.le e Comm.le	1.455.741	1.116.302	339.439	30,41
Commerciali non aviation	20.296.507	18.864.213	1.432.294	7,59
Altri Ricavi Non Aviation	222.464	134.166	88.298	65,81
Totale Ricavi	20.518.971	18.998.379	1.520.592	8,00

In questo anno in cui si è stabilito un nuovo anno record per i flussi di traffico passeggeri, anche il monte ricavi di Cortesa registra un volume incrementale rispetto all'anno precedente, attestandosi a 20.296.507 Euro, in crescita rispetto al 2022 del 7,59%. Il consolidamento del traffico (+3,7%) contribuisce al risultato, ma non è l'unica variabile che ha determinato l'incremento dei ricavi, specie se si considera che alcuni punti vendita per ragioni di reperimento di maestranze sono stati penalizzati nella loro operatività.

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

Il settore **Food&Beverage e in-flight catering**, ha prodotto ricavi per 11.537.195 Euro con un +6,8% rispetto al 2022 e crescita più che proporzionale rispetto all'incremento del driver traffico, rappresenta il 52% del fatturato di Cortesa verso terzi. Il risultato è apprezzabile anche in considerazione del fatto che alcune attività sono rimaste chiuse o sono state declassate nella loro funzionalità per effetto delle difficoltà nel reperimento di risorse qualificate per i punti vendita dislocati presso il terminale principale. Nel settore della aviazione privata, invece, va considerato che non si sono placati gli impatti negativi connessi al conflitto in Ucraina, con conseguente penalizzazione riguardo ad alcuni storici clienti in ambito in-flight catering. Il fatturato ha tuttavia beneficiato della maggiore spesa dei clienti provenienti da mercati in crescita come quello USA.

Sul fronte delle attività di **Retail**, i ricavi pari a 5.875.223 Euro (+4,93% sul 2022) si incrementano in misura superiore al driver primario definito dal traffico passeggeri, grazie al forte incremento del punto vendita per prodotti tipici regionali Karaltaly, posizionato dopo i controlli di sicurezza, ed al consolidamento del punto vendita per prodotti tipici sarfi Karasardegna Airside, che avevano comunque già performato positivamente nel 2022. Anche il punto vendita gestito da Cortesa presso l'aeroporto di Alghero registra un incremento di volumi percentualmente superiore al traffico, in lieve contrazione nel 2023.

Da ultimo, il sito Karasardegna.it ha avviato una evoluzione sia tecnologica che organizzativa con il lancio della piattaforma market place, superando la soglia di 100 nuovi produttori.

Anche i ricavi da **sponsorizzazioni**, trainati dalle vendite Prodotti Tipici e F&B, crescono rispetto al 2022 di circa il 39%.

L'**attività di Parcheggio** ha chiuso l'anno con ricavi pari a 1.999.659 Euro in crescita sul 2022 del +9,49% seppur ancora molto penalizzata dalla pressione concorrenziale delle aree di parcheggio limitrofe al sedime aeroportuale, non solo di terzi operatori, ma anche di aree di libera sosta.

La forte concentrazione nei mesi di alta stagione ha determinato numerose giornate di chiusura del parcheggio per esaurimento degli stalli disponibili e certamente penalizzato la customer experience. Per ovviare a questi rischi, Cortesa e Geasar SpA hanno avviato il progetto di riqualificazione di una nuova area di parcheggio nell'area est del sedime.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2023	2022	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.296.507	18.864.213	1.432.294	7,59%
di cui Intercompany	2.566.332	2.134.050	432.282	20,26%
- Altri ricavi e proventi	222.464	134.166	88.298	65,81%
di cui Intercompany	113.686	91.133	22.553	24,75%
Valore della produzione "tipica"	20.518.971	18.998.379	1.520.592	8,00%
- Personale	-5.342.723	-4.972.041	-370.682	-7,46%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-6.777.396	-6.205.826	-571.570	-9,21%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-5.410.188	-5.241.749	-168.439	-3,21%
di cui Intercompany	-4.515.511	-4.421.139	-94.372	-2,13%
- Saldo proventi e oneri diversi	-202.076	-219.794	17.718	8,06%
di cui Intercompany	-9.386	-7.796	-1.590	-20,39%
Costi Operativi	-17.732.383	-16.639.410	-1.092.973	-6,57%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	2.786.588	2.358.969	427.619	18,13%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>13,6%</i>	<i>12,4%</i>	<i>1,2%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-322.153	-315.027	-7.126	-2,26%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
Risultato Operativo - EBIT	2.464.434	2.043.941	420.493	20,57%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>12,0%</i>	<i>10,8%</i>	<i>1,3%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	131.759	11.891	119.869	<-100%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.596.193	2.055.832	540.361	26,28%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>12,7%</i>	<i>10,8%</i>	<i>1,8%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.596.193	2.055.832	540.361	26,28%
Imposte	-702.972	-567.241	-135.731	-23,93%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	1.893.221	1.488.591	404.630	27,18%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>9,2%</i>	<i>7,8%</i>	<i>1,4%</i>	

Per quanto concerne i **costi operativi**, sono stati contenuti su un valore pari a 17.732.383 Euro, registrando una crescita del 6,6% rispetto al 2022, principalmente per effetto della spirale inflattiva.

In merito all'impiego del personale, la tabella di seguito evidenzia l'incremento in termini di FTE rispetto al 2022, dovuto sia alla crescita del traffico gestito, che alla necessità di sopperire con la quantità di risorse alla già menzionata carenza di competenze riscontrata nella forza lavoro stagionale di nuova assunzione.

Categorie	al 31/12/2023	al 31/12/2022
CTI	55,29	55,09
Dirigenti	0,00	0,00
Quadri	1,00	1,00
Impiegati	19,28	16,41
Operai	35,01	37,68
CTD	71,39	62,93
Impiegati	8,94	8,91
Operai	62,46	54,02
TOTALE	126,69	118,01

Il dato in tabella è riferito alle sole unità di staff direttamente assunte dalla società, ma la stessa si è servita di 3,09 FTE's nel 2023 in contratto di somministrazione.

La voce Materiali di consumo e merci accoglie anche il costo per i Prodotti destinati alla rivendita e registra un incremento significativo pari al 9,2% sul 2022, attestandosi sui 6.777.396 Euro, evidenziando come a livello Sardegna la media del tasso di inflazione registrato a livello nazionale – a causa dell'incidenza dei trasporti – sia molto superiore. Il valore del Costo del venduto in percentuale, isolato separatamente, resta tuttavia ai livelli dell'anno precedente (33% circa) quindi, molto soddisfacente, come già evidenziato.

Le prestazioni di servizi crescono di circa il 3,2% prevalentemente a causa dell'incremento dei servizi amministrativi ricevuti dalla controllante Geasar. Cresce anche la voce di costo correlata a Godimenti beni di terzi dell'1,6% per effetto dell'incremento del minimo garantito.

Il **Margine Operativo Lordo** pari a **2.786.588 Euro** è in crescita del 18,1% rispetto al 2022. La marginalità percentuale sui ricavi sale al 13,6% rispetto al 12,4% del 2022.

Gli ammortamenti, in leggero incremento rispetto al 2022, rispecchiano la ripresa degli investimenti dopo l'approccio prudenziale adottato durante il periodo di crisi al fine di preservare la liquidità.

Per effetto dei fenomeni argomentati sopra, l'**Utile netto** si è attestato in **1.893.221 Euro**, pari al 9,2% del valore della produzione.

➤ Investimenti

Gli investimenti realizzati nel corso dell'anno 2023, come esposto in tabella, sono pari a 335.518 Euro. Di seguito una sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Attrezzature	211.494
Impianti e Macchinari	6.193
Mobili e Macchine da Ufficio	40.205
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.818
Diritti di brevetto industriale	43.120
Altre immobilizzazioni immateriali	31.689
Totale	335.518

Nel corso del 2023 sono state consolidate le linee di business esistenti con la sostituzione di attrezzature vetuste e con gli interventi strettamente necessari per il mantenimento dell'operatività. Gli interventi principali hanno richiesto il completamento dei processi di ammodernamento del sistema delle celle frigo e delle aree e degli uffici destinati alle operazioni di magazzino, che hanno beneficiato degli incentivi in beni strumentali nuovi "Industria 4.0".

Inoltre, per la regolarità ed efficienza delle operazioni di logistica a supporto di tutti i punti vendita, si è ampliato il parco attrezzature di magazzino con l'acquisto di scaffalature, carrelli ed altre attrezzature per la movimentazione di materiali e merci.

Infine, è stato aggiornato il software per il corretto funzionamento degli impianti di gestione dei parcheggi e sono stati predisposti e resi operativi gli impianti per la gestione degli accessi alla nuova area di parcheggio situata di fronte all'ex palazzo Meridiana che verrà utilizzato in parte per rent a car ed in parte per gli extra flussi di sosta degli operatori aeroportuali stagionali.

Non si registrano immobilizzazioni in corso.

Eccelsa Aviation S.r.l.

Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Il traffico di Aviazione Privata registra nel 2023 delle buone performance, sebbene il persistente conflitto in Ucraina continui certamente ad influire in senso negativo sulla reale capacità di sviluppo del traffico di questo settore che è di particolare rilievo nell'economia dell'aeroporto di Olbia e di tutto il suo Territorio.

Il tonnellaggio massimo ha raggiunto il record assoluto di sempre e il tonnellaggio medio riprende a crescere (+5,3%), tendendo a valori pre pandemici, sebbene l'assenza dei velivoli di alto cabotaggio precedentemente provenienti dall'area interessata dal conflitto succitato abbia di fatto impedito di tornare alle percentuali degli anni precedenti al conflitto, rispetto alle quali si registra ancora un -9,6%.

Il segnale è confermato dalla analisi dei dati: la flessione del totale dei movimenti paganti, circa 13.600 nel 2023 vs i circa 14.000 del 2022, è compensata da un aumento delle tonnellate totali degli stessi voli, circa 210.600 contro le 207.00 del 2022, corrispondenti ad un tonnellaggio medio di 15,5 nel 2023 verso 14,7 nel 2022.

Traffico Aviazione Generale	2023	2022	Delta
Aviazione Generale (Voli paganti)	27.606	27.882	-1,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	133	246	-45,9%
Totale Passeggeri	27.739	28.128	-1,4%
Aviazione Generale (Voli paganti)	13.591	14.013	-3,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	930	1.283	-27,5%
Totale Movimenti	14.521	15.296	-5,1%
Aviazione Generale (Voli paganti)	210.610	206.916	1,8%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	8.058	11.930	-32,5%
Totale Tonnellaggio	218.668	218.846	-0,1%
Tonnellaggio medio	15,1	14,3	5,3%

Risulta ancora in evoluzione invece il paniere di clientela, che il covid prima e i conflitti in corso dopo, inevitabilmente modificato.

- Le ottimistiche previsioni iniziali, di una ragionevole breve durata del conflitto Russo/Ucraino, sono evidentemente state disattese e la mancanza del traffico proveniente da tutta l'area interessata continua a riflettersi sui ricavi, soprattutto per i proventi generati dagli hangar, solo parzialmente recuperati con un'aggressiva politica di marketing su scala Internazionale;
- Da segnalare un aumento del traffico proveniente dal Medio Oriente, principalmente da UAE, che hanno di fatto contribuito a migliorare sensibilmente anche l'extra handling, oltre ai servizi di assistenza a terra di base;

- Rimangono positivi i numeri del traffico proveniente dagli USA e il traffico Europeo. Tuttavia, storicamente, nessuno di questi mercati può essere considerato alto spendente come quello proveniente dal Medio Oriente e il traffico che proveniva dalle aree dove persiste il conflitto Russo/Ucraino. Peraltro, la tipologia dei passeggeri europei e USA, soprattutto quest'ultimo, predilige periodi di vacanza molto concentrati rispetto ai succitati cluster attualmente assenti che, notoriamente, amavano usufruire delle loro prestigiose dimore in Sardegna per lunghi periodi, da marzo a ottobre e a volte anche nei mesi invernali, dando un significativo contributo al traffico di bassa e media stagione;
- Sempre interessante il fenomeno dei velivoli di bassissimo cabotaggio, anche con l'ormai assenza dei problemi sanitari recenti, ragione per la quale tanti precedenti passeggeri del mercato commerciale, ma con buone capacità economiche, si era spostato sull'aviazione privata e continua, almeno in parte, a preferire le comodità di questo settore.

	2023	2022	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	2.982.706	2.886.989	95.717	3,32
Ricavi extra-handling e in-flight catering	3.274.140	2.702.158	571.982	21,17
Diritti e Tasse	3.510.743	3.422.599	88.144	2,58
Ricavi Aviation	9.767.589	9.011.746	755.843	8,39
Commerciali non aviation	373.647	334.959	38.687	11,55
di cui Ricavi per sponsorizzazioni	70.835	70.835	0	0,00
di cui Royalties	302.812	264.124	38.687	14,65
Altri ricavi e proventi	59.899	542.285	-482.386	-88,95
Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi	433.546	877.244	-443.698	-50,58
Totale Ricavi	10.201.134	9.888.990	312.144	3,16

Sul fronte del volume d'affari, il 2023 si attesta su un valore di ricavi complessivi pari a 10.201.134 Euro, segnando un miglioramento del 3,16% rispetto al 2022 (equivalente a circa 312.000 Euro).

Tutte le linee di ricavo mostrano un andamento positivo, in maniera particolare l'Inflight-Catering, che supera il 21% rispetto al 2022 (+ circa 300.000 Euro sul 2022), così come i ricavi di Extra-Handling, che ha fatto registrare anch'essi un incremento del 21% rispetto al 2022, (270.000 Euro).

I ricavi per Diritti pari a 3,5 milioni di euro registrano un incremento del + 2,58% sull'anno precedente.

I Ricavi non aviation crescono invece del +11,6% grazie alle royalties (+14,65%) che rappresentano il corrispettivo per servizi che la società Eccelsa non può fornire direttamente, ma per mezzo di terzi fornitori presenti sul territorio o di società consociate del gruppo, come nel caso dell'hangaraggio.

Fra i proventi, l'unica voce che evidenzia una variazione di segno negativo è quella relativa agli Altri Ricavi, per effetto del contributo riconosciuto nel 2022 da Enac ex Decreto Ristori 474/2021 per il danno Covid19 per un importo di 518.898 Euro.

Al netto del suddetto contributo, i Ricavi totali di Eccelsa migliorano dell'8,9% rispetto al 2022 pari ad un importo di circa 830.000 Euro.

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2023	2022	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.141.235	9.346.705	794.530	8,50%
di cui Intercompany	113.162	108.342	4.820	4,45%
- Altri ricavi e proventi	59.899	542.285	-482.386	-88,95%
di cui Intercompany	34.422	0	34.422	>100%
Valore della produzione "tipica"	10.201.134	9.888.990	312.144	3,16%
- Personale	-1.126.995	-1.005.211	-121.784	-12,12%
di cui Intercompany	-965	-80	-885	<-100%
- Materiali di consumo e merci	-36.604	-22.090	-14.514	-65,70%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-3.061.534	-2.947.204	-114.330	-3,88%
di cui Intercompany	-2.350.650	-2.141.940	-208.710	-9,74%
- Saldo proventi e oneri diversi	-3.561.327	-3.453.049	-108.278	-3,14%
di cui Intercompany	-3.516.810	-3.405.433	-111.377	-3,27%
Costi Operativi	-7.786.460	-7.427.553	-358.907	-4,83%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	2.414.674	2.461.437	-46.763	-1,90%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>23,7%</i>	<i>24,9%</i>	<i>-1,2%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-159.838	-122.898	-36.941	-30,06%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
Risultato Operativo - EBIT	2.254.836	2.338.539	-83.703	-3,58%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>22,1%</i>	<i>23,6%</i>	<i>-1,5%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	77.685	17.797	59.889	<-100%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.332.521	2.356.336	-23.815	-1,01%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>22,9%</i>	<i>23,8%</i>	<i>-1,0%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.332.521	2.356.336	-23.815	-1,01%
Imposte	-680.445	-539.603	-140.842	-26,10%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	1.652.075	1.816.733	-164.657	-9,06%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>16,2%</i>	<i>18,4%</i>	<i>-2,2%</i>	

Sul fronte dei costi operativi, si registra un incremento di circa 360.000 Euro (4,8%). Oltre alle voci direttamente collegate al venduto e alla produzione, si nota un aumento del costo del Personale, dei materiali di consumo e delle partite Intercompany.

L'aumento dei costi del Personale, del 12% (121.784 Euro), è dovuto principalmente ai seguenti fattori: In primis si segnala il mancato utilizzo della Decontribuzione Sud, la agevolazione contributiva del 30% sui contributi INPS, che nel 2022 era stata utilizzata per circa 21.000 Euro.

In aggiunta, circa 34.000 Euro sono rappresentati da distacchi di personale verso le società collegate a cui è associato il relativo ricavo. In via residuale incidono su costo l'aumento fisiologico degli scatti di anzianità, mentre una ulteriore porzione di costo è da correlare all' aumento di 1,7 FTE su base annua, determinati

dall'altissima intensità operativa nei mesi di picco e dalla necessità di far fronte alle norme di safety, che prevedono un maggior utilizzo di Unità per determinate operazioni di rampa (Traino e Push-Back che richiedono in alcuni casi 3 Unità simultaneamente).

Come conseguenza dei susposti fenomeni, **il Margine Operativo Lordo**, pari a **2.414.674 Euro**, risulta di poco inferiore, -1,9%, circa 46.800 Euro, a quanto fatto registrare nel 2022, che però includeva il Ristoro covid19 per 518.898 Euro.

Il Risultato Operativo, pari a **2.254.836 Euro** peggiora del **3,6% (83.700 Euro)** rispetto al 2022. Il risultato recepisce l'effetto negativo derivante dalla crescita degli ammortamenti sui cespiti.

L'Utile Ante imposte ammonta a **2.332.521 Euro**, con una riduzione rispetto l'anno precedente pari a 23.815 Euro (-1,0%).

Il risultato utile netto risulta positivo per **1.652.075 Euro**, peggiora rispetto al 2022 per 164.657 Euro, il che equivale ad un miglioramento di 354.240 Euro pari al +27,3% al netto del contributo Enac ex Decreto Ristori 474/2021 per danno Covid19.

Investimenti

La Società ha realizzato investimenti per 174.457 Euro, (di cui 73.900 non entrati in esercizio), prevalentemente destinati all'ammodernamento del parco mezzi e attrezzature di rampa:

Descrizione Raggruppamento	Totale	di cui "In corso"
Diritti di brevetto industriale	7.900	7.900
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	6.350	-
Attrezzature	157.042	66.000
Mobili e Macchine da Ufficio	3.164	-
Totale	174.457	73.900

Gli investimenti hanno interessato il rinnovamento delle attrezzature (previsto nelle regole di conversione del nuovo regolamento ENAC) con equipaggiamenti meno inquinanti e allineati alle ultime specifiche europee e sono stati mossi dalla necessità di integrare l'equipaggiamento di rampa per far fronte all'aumento di richieste durante il periodo di picco.

In particolare, la flotta è stata potenziata con un nastro bagagli aggiuntivo e un mezzo round Power Unit (rientrante tra le immobilizzazioni in corso poiché non fruibile al 31.12.2023) oltre ad integrare attrezzature minori (radio ricetrasmittenti, kit di ripristino motori elettrici dei carrelli porta bagagli a propulsione assistita, sostituzione del pacco batterie per alcune Golf Cars, altri minori) per garantire la continuità e gli alti livelli di servizio delle operazioni in piazzale. Sono stati inoltre avviati i lavori di Ristrutturazione e revisione grafica del sito Internet Eccelsa che saranno ultimati prima della summer 2024.

Eccelsa Aviation conferma anche nel 2023, l'apprezzamento della clientela con l'ottenimento di Awards di settore, come Best European Fixed Foreign Base Operator. Al momento, già due importanti riviste di settore, The European e European CEO, hanno classificato Eccelsa Aviation al primo posto nell'Industria dell'Aviazione Privata in ambito EMEA (Europe Middle East and Africa). Questo dato è importante per la conferma del lavoro espresso e per la capacità di ricevere pubblicità di riflesso, a costo zero, oltre all'impatto positivo sull'immagine aziendale e sull'aeroporto di Olbia.

Prevedibile evoluzione della gestione:

Le proiezioni per la Summer 2024 presentano letture sostanzialmente simili al 2023, con l'incognita dell'ulteriore conflitto attualmente in corso in Medio Oriente, che si somma, in termini di complicazioni politiche internazionali, a quanto accade in Ucraina.

In ambito Europeo, il traffico presenta previsioni in linea con il 2023, con i flussi importanti originanti dal Nord Europa e un consolidamento del traffico nazionale. Buone al momento anche le previsioni del traffico proveniente dal Medio Oriente (alto spendente) e dagli USA.

Le novità in ambito delle strutture ricettive più prestigiose della Costa Smeralda, con l'ingresso del prestigioso Gruppo LVMH nella gestione del Romazzino, con il loro marchio Cheval Blanc e del Pitrezza hotel, con il marchio Belmond, potrebbe dare un impulso di marketing, vista la possibile concorrenza con il confermato Gruppo Marriott alla guida del Cala di Volpe e dell'Hotel Cervo, che però dovrebbe esprimersi più nel 2025 che nell'anno in corso, per ragioni di organizzazione generale da parte della Maison LVMH. In ogni caso, la clientela a cui si rivolge la Maison è di altissimo profilo economico e la nuova catena, dopo il periodo di assestamento, dovrebbe anche lavorare sull'allungamento della stagione.

Per quanto attiene invece la liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra, che potrebbe incidere, anche significativamente sul fatturato, non sono ancora note le tempistiche necessarie ad Enac per la predisposizione del bando di gara e la relativa assegnazione. Tuttavia, alla data di redazione del presente documento si può prevedere che la società Eccelsa operi anche per la stagione 2024 come unico operatore di aviazione generale sullo scalo.

In conclusione, considerando i dati e le informazioni in nostro possesso e la situazione di mercato, che può incidere sulle scelte dei clienti di aviazione privata, prospetta un 2024 in crescita rispetto all'anno 2023.

Alisarda Real Estate S.r.l.

Nel corso del 2023 si è concluso il complesso processo di restituzione del patrimonio immobiliare di Alisarda RE da parte dell'unico storico conduttore *ab origine*, che ha cessato le proprie operazioni sotto la denominazione di Air Italy S.r.l. in liquidazione. L'accordo *in bonis*, le cui obbligazioni sono state onorate in toto alla data della presente, ha definito nel dettaglio le modalità ed i termini di riconsegna degli immobili, prevedendo una serie di attività tecniche da completarsi a carico dell'ex conduttore, il riconoscimento di un importo a compensazione delle parti di struttura usurate oltre la normalità ed una remunerazione *una tantum* per la mancata piena disponibilità delle strutture per via delle lavorazioni in itinere, che ha determinato l'insorgere di determinati vincoli temporanei all'azione di nuova commercializzazione delle facility.

In forza della piena ripresa di possesso degli asset, la Società ha strutturato e instradato due procedure volte alla commercializzazione delle facility maggiormente significative tra quelle in portafoglio, ovvero il Centro Direzionale, unitamente alla palazzina uffici ex "DOV", e i due Hangar Avio 1 e 2, completi dell'antistante piazzale di manovra e parcheggio. Entrambe le procedure hanno beneficiato dell'advising tecnico del partner CBRE, primaria società di intermediazione immobiliare di respiro internazionale.

La prima procedura, inerente il Centro Direzionale, ha mirato ad individuare un partner solido per la riconversione delle strutture a struttura ricettiva aeroportuale, con oneri di costruzione e riqualificazione a carico del nuovo conduttore. Il progetto di selezione ha visto l'attiva partecipazione di importanti brand del panorama *hotellerie*, oltre ad affermate gestioni familiari, e si trova attualmente nelle fasi conclusive di negoziazione dei dettagli commerciali, che sostanzialmente risultano allineati alle migliori aspettative del management in termini di redditività e impegno all'investimento da parte del nuovo potenziale conduttore, oltre che di posizionamento commerciale del brand di riferimento per la gestione della nuova struttura ricettiva.

La seconda procedura, focalizzata sulla commercializzazione delle storiche facility di manutenzione aeronautica insistenti in air-side, ha confermato l'interesse anticipato dagli operatori di settore nel corso del 2022, sia a livello nazionale che internazionale. Il progetto, di forte valenza in termini di ricaduta occupazionale sul territorio, è funzionale al rilancio delle attività tecnico-aeronautiche ormai cessate da parte del gruppo Meridiana nel 2020. La procedura, in fase di selezione finale del nuovo conduttore, è stata guidata da CBRE con il supporto di una commissione di valutazione nominata dalla società e composta da membri interni e esterni al gruppo, tra cui esperti di enti di regolazione e manager di lungo corso del settore delle manutenzioni aeronautiche.

Si prevede di completare entrambe le procedure entro la prima metà del 2024, garantendo pertanto la continuità aziendale nel business di riferimento. Si sottolinea inoltre che i risultati di consuntivo continuano a subire gli impatti negativi riconducibili al conflitto russo-ucraino dovuti alla completa mancanza del mercato degli operatori aeronautici privati originari dei paesi in conflitto. In forza di ciò, le attività di *hangaraggio* ad alta marginalità si mantengono sottotono rispetto alle normali condizioni di mercato.

I risultati economici della Società per il 2023 sono esposti in tabella:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2023	2022	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	331.039	698.863	-367.824	-52,63%
di cui Intercompany	89.236	82.000	7.236,00	8,82%
- Altri ricavi e proventi	418.831	8.237	410.594,82	>100%
di cui Intercompany	0	0	0,40	
Valore della produzione "tipica"	749.870	707.099	42.771	6,05%
- Personale	0	0	0	
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-3.033	-120	-2.913	<-100%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-221.032	-174.423	-46.609	-26,72%
di cui Intercompany	-130.407	-124.042	-6.366	-5,13%
- Saldo proventi e oneri diversi	-189.707	-166.423	-23.284	-13,99%
di cui Intercompany	-230	0	-230	
Costi Operativi	-413.772	-340.966	-72.806	-21,35%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	336.098	366.133	-30.034	-8,20%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>44,8%</i>	<i>51,8%</i>	<i>-7,0%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-652.745	-652.704	-41	-0,01%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
Risultato Operativo - EBIT	-316.647	-286.571	-30.075	10,49%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-42,2%</i>	<i>-40,5%</i>	<i>-1,7%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	84	210	-127	60,13%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-316.563	-286.361	-30.202	10,55%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-42,2%</i>	<i>-40,5%</i>	<i>-1,7%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	-316.563	-286.361	-30.202	10,55%
Imposte	49.909	32.716	17.193	-52,55%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	-266.653	-253.645	-13.008	-5,13%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-35,6%</i>	<i>-35,9%</i>	<i>0,3%</i>	

Il valore della produzione è pari a 749.870 Euro, è composto per oltre il 50% dai proventi riconducibili alla chiusura dei rapporti commerciali con Air Italy S.r.l. in liquidazione, storico conduttore degli immobili. Il resto del valore della produzione deriva dai residuali canoni di locazione e dalla commercializzazione di breve termine delle strutture a disposizione (hangaraggio), Hangar Avio 2 e relative pertinenze in primis.

Sul fronte dei costi, l'incremento di circa 72.800 Euro è riconducibile principalmente al costo dell'Energia che fino al 2022 gravava ancora interamente sul sub-concessionario, oltre ai costi per consulenze tecniche sostenuti per le procedure volte alla commercializzazione delle facility esposte sopra e l'incremento per tasse varie (TARI) legato al totale rientro in possesso degli immobili.

Il Margine operativo Lordo è pari a 336.098 e si riduce di 30.034 Euro rispetto al 2022.

L'esercizio chiude con un **Utile Ante Imposte negativo per -316.563 Euro** con un decremento di **30.202 Euro**, mentre l'**Utile Netto, pari a -266.653 Euro**, segna una riduzione di 13.008 Euro (-5,1%) rispetto al 2022.

Investimenti

Nel 2023 Alisarda ha avviato l'iter di selezione di 2 operatori per la gestione di alcuni immobili di proprietà ed in particolare per:

- la riconversione in hotel dell'immobile precedentemente ad uso uffici;
- la gestione degli hangar.

Gli investimenti realizzati nel 2023 e legati al progetto sopra citato, pari a 25.000, sono stati registrati tra le immobilizzazioni in corso ed entreranno in esercizio a seguito dell'effettivo ampliamento del business.

Di seguito la sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale	di cui "In corso"
Costi di impianto e di ampliamento	25.000	25.000
Totale	25.000	25.000

Prevedibile evoluzione della gestione

Come noto, il volume d'affari della società è stato strettamente correlato alla locazione degli immobili alle società del gruppo Alisarda S.p.A., per attività direzionali e manutentive delle controllate Meridiana S.p.A. e Meridiana Maintenance S.p.A., confluite nella fase finale delle proprie operazioni in Air Italy S.r.l. in liquidazione.

Come conseguenza della liquidazione *in bonis* delle attività di Air Italy, Alisarda RE ha gestito la progressiva restituzione dei fabbricati, dopo aver raggiunto un articolato accordo in merito al ripristino dello stato dei luoghi (impianti e strutture) ed alle compensazioni per l'usura oltre il normale livello atteso e per la mancata piena disponibilità degli spazi durante il primo semestre del 2023. Gli effetti e le obbligazioni del citato accordo sono stati realizzati e ottemperate nel rispetto dei dettami d'intesa, ivi incluse le partite accessorie. Rientrata nella piena disponibilità degli asset e terminati i lavori di ripristino in capo all'ex conduttore, Alisarda RE ha potuto esperire due importanti procedure funzionali al rilancio del core business della società. In particolare, il Centro Direzionale e l'ex palazzina "DOV" sono stati oggetto di selezione di un operatore del settore alberghiero per la conversione in struttura ricettiva, con investimento a carico del nuovo entrante. La procedura si trova nelle fasi finali di definizione dei dettagli commerciali, cui farà seguito la stipula di un accordo di locazione di lungo termine.

Per quanto concerne la seconda procedura, avente ad oggetto gli Hangar Avio 1 e 2 storicamente gestiti dalla compagnia aerea sarda Alisarda, poi Meridiana ed infine Air Italy, il mercato ha risposto attivamente alla ricerca del nuovo conduttore per il rilancio del polo manutentivo aeronautico. Attualmente CBRE e la commissione interna stanno confezionando le risultanze finali delle valutazioni tecniche e si stima la conclusione del processo con la conseguente assegnazione delle facility al nuovo operatore entro la prima metà del 2024.

In conclusione, si prevede pertanto un significativo recupero della redditività aziendale nel corso del 2024, per poi entrare pianamente a regime nel 2025.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427 del codice civile art. 22 quater non si evidenziano i fatti di rilievo accaduti dopo la chiusura dell'esercizio, al netto dell'evoluzione delle trattative per l'assegnazione degli asset già menzionate nello sviluppo della presente relazione.

Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2023 Geasar S.p.A. ha realizzato investimenti per complessivi 5.758.540 Euro, di cui 5.701.563 Euro in Immobilizzazioni Materiali e 56.977 Euro in Immobilizzazioni Immateriali.

Nell'annualità 2023 Geasar S.p.A. ha proseguito con le attività di riqualifica e potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale al fine di offrire ai passeggeri e ai vettori un'infrastruttura efficiente, funzionale, al passo con il progresso tecnologico di settore e con un servizio di qualità elevata in un'ottica di miglioramento continuo, proseguendo le azioni di miglioramento e incremento dell'operatività, della safety e della security. In particolare, si evidenzia l'avvio di importanti interventi infrastrutturali rilevanti anche in termini di sostenibilità ambientale.

I principali investimenti realizzati durante il 2023 possono pertanto essere associati all'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2 e relativa revisione del layout, all'avvio del processo di sostituzione e rinnovo del parco mezzi airside che sarà progressivamente dotato di mezzi a trazione elettrica. Sono stati avviati i lavori di installazione dell'impianto fotovoltaico presso il parcheggio main park oltre a una serie di interventi di efficientamenti idrici per una migliore gestione della risorsa ed efficientamenti energetici con l'introduzione di nuovi apparati ad alto rendimento energetico.

I contributi pubblici utilizzati nell'anno ammontano a 24.849 euro, pari al 70% di quanto realizzato per l'adeguamento dell'impianto BHS.

In forza di quanto sopra, il valore netto capitalizzato da Geasar S.p.A. nel corso del 2023 equivale a 5.733.691 Euro.

Le immobilizzazioni in corso al termine dell'esercizio 2023, incluso quanto riportato dagli esercizi precedenti, ammontano a 2.732.759 Euro.

Di seguito la rappresentazione degli interventi realizzati nel 2023 raggruppati per macrocategoria, con evidenza delle *nettizzazioni* per utilizzo di fondi pubblici:

Descrizione Raggruppamento	Totale	Finanziamenti Pubblici	Immobilizzazioni Nette	di cui "In corso"
Immobilizzazioni su Aree in Concessione	4.085.613	14.102	4.071.511	1.458.083
<i>Piazzali e Strade</i>	2.632.348	-	2.632.348	66.257
<i>Fabbricati</i>	634.068	-	634.068	913.392
<i>Impianti</i>	819.198	14.102	805.096	478.435
Terreni e fabbricati	4.320	-	4.320	-
Diritti di brevetto industriale	56.977	-	56.977	27.896
Impianti e Macchinari	67.000	-	67.000	67.000
Attrezzature	722.628	10.747	711.881	387.452
Mobili e Macchine da Ufficio	822.002	-	822.002	792.328
Totale	5.758.540	24.849	5.733.691	2.732.759

Le immobilizzazioni realizzate nel 2023 su Aree in Concessione (gratuitamente devolvibili) ammontano 4.085.613 Euro mentre i Beni di Proprietà risultano pari a 1.672.927 Euro.

Gli Investimenti complessivi realizzati nel 2023 vengono riepilogati nella seguente tabella:

Descrizione Macro intervento	Importo	% sul totale
Ampliamento apron 2	2.486.913,27	43%
Anticipazioni per mezzi Elettrici	1.179.780,12	20%
Riqualifica ed Efficientamento Impianti Tecnologici	459.576,19	8%
Impianto fotovoltaico lotto 1	376.230,31	7%
Potenz. Impianto condiz. T1 forniture	272.287,41	5%
Sviluppi IT	200.022,86	3%
Riqualifica Mezzi e Attrezzature	192.184,96	3%
Riqualifica Strutture di Volo	187.762,23	3%
Adeguamento viabilità, parcheggi e recinzioni	162.578,83	3%
Nuove Attività Commerciali e Sviluppo Esistenti	82.803,17	1%
Dotazioni security	122.902,65	2%
Opere complementari impianto BHS	35.498,10	1%
	5.758.540,10	

Si riporta di seguito una breve descrizione dei principali interventi eseguiti durante l'annualità:

- Ampliamento piazzale aeromobili Apron 2;
- Rinnovo parco mezzi airside con nuovi a trazione elettrica;
- Riqualifica ed efficientamento impianti tecnologici;
- Realizzazione impianto fotovoltaico presso pensiline main park;
- Riqualifica impianto di condizionamento Terminal passeggeri;
- Implementazione sistema Entry Exit System e incremento Automated Border Control;
- Sviluppo IT – Information Technology.

Ampliamento piazzale aeromobili Apron 2

Sulle infrastrutture di volo il principale intervento ha riguardato l'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2, destinato alle operazioni di Aviazione Generale. Si tratta di uno stralcio funzionale dell'intervento strategico di espansione dei piazzali che mira ad incrementare la capacità di stand aeromobili, particolarmente congestionati nel periodo estivo. Sono stati realizzati ca. 20.000 mq in ampliamento, eseguiti prevalentemente in lastre di calcestruzzo ad alta capacità resistente ed è stato ridefinito il tracciato della viabilità perimetrale. Inoltre, sono stati effettuati interventi di revisione della segnaletica orizzontale al fine di ottimizzare ed efficientare le operazioni a terra, consentendo l'inserimento di uno stand idoneo ad accogliere aeromobili di cat. ICAO Code E.

Rinnovo parco mezzi airside con nuovi a trazione elettrica

Un importante intervento avviato da Geasar S.p.A. in ambito di sostenibilità ambientale è quello relativo alla progressiva sostituzione dei mezzi di assistenza a terra attualmente alimentati con motore termico che saranno progressivamente sostituiti con mezzi a trazione elettrica. Per tale progetto la società è risultata beneficiaria di un contributo ENAC di cofinanziamento di 7,65 M€, pari al 70% circa di quanto previsto per la sostituzione dell'intera flotta aziendale. Geasar S.p.A. ha inoltre avviato la progettazione per la realizzazione dell'infrastruttura di rete necessaria per il ricovero e la ricarica dei mezzi elettrici di prossima acquisizione.

Riqualifica ed efficientamento impianti tecnologici

Anche durante il 2023 è proseguito l'impegno della società ad efficientare i propri impianti dal punto di vista energetico e idrico. In adeguamento alle normative di settore, è stato avviato il processo di esternalizzazione delle utenze elettriche, da realizzarsi attraverso la creazione di una infrastruttura di rete dedicata, affinché tutti i sub-concessionari presenti all'interno del terminal passeggeri dispongano autonomamente di un proprio contratto di fornitura. Un'infrastruttura di rete è stata realizzata anche all'interno del parcheggio P1, in precedenza dedicato ad operatori, che è stato riconvertito in parcheggio rent-a-car. E' stata quindi predisposta sia una linea di alimentazione elettrica, collegata direttamente al punto di fornitura del gestore pubblico di energia situato in prossimità al parcheggio, sia una rete dati, entrambe in grado di servire le nuove compagnie di autonoleggio che hanno installato i propri uffici all'interno del parcheggio.

Sotto l'aspetto idrico è stato effettuato un importante intervento di realizzazione di una linea di adduzione idrica di ca. 500 metri e che, di fatto, rappresenta una linea di approvvigionamento aggiuntiva dedicata esclusivamente al terminal. La linea, unitamente ad un insieme di interventi per la gestione e compartimentazione delle linee, riduce la probabilità che si verifichino limitazioni ai servizi connessi all'operatività aeroportuale, assicurando anche che il sistema antincendio disponga di maggiori garanzie in termini di reimpiego, specialmente in caso di una riduzione temporanea della fornitura pubblica o in caso di guasto su di un ramo della rete.

All'interno della caserma del distaccamento dei Vigili del Fuoco è stato realizzato un intervento di efficientamento energetico dell'impianto di climatizzazione attraverso la dismissione del sistema di riscaldamento esistente, ormai obsoleto e alimentato a gasolio, in favore di un sistema con pompe di calore dedicate e dimensionate per ciascun ambiente, interessando un totale di 17 locali o ambienti di servizio. Inoltre, sono stati realizzati una serie di adeguamenti e miglioramenti della rete di alimentazione elettrica funzionale al nuovo impianto di climatizzazione. Grazie alla scelta di macchine termiche ad alto rendimento energetico è prevista una consistente riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂.

Realizzazione impianto fotovoltaico presso pensiline main park

Sono stati avviati i lavori per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da installare sulle esistenti pensiline di copertura auto del parcheggio passeggeri main park destinato alla sosta lunga. Si tratta di un investimento che prevede la realizzazione di un impianto di potenza nominale di 1,2 MW con una produzione stimata di 1,7 MWh annui. Si prevede inoltre la realizzazione dell'infrastruttura di rete in grado connettere tutto l'impianto alla cabina di trasformazione e al punto di consegna del gestore pubblico di energia. L'energia autoprodotta, oltre a ridurre significativamente le emissioni di CO₂, contribuirà in parte a sopperire al fabbisogno energetico necessario per il funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Riqualifica impianto di condizionamento Terminal passeggeri

Durante il 2023 sono stati avviati i lavori per la riqualifica generale del sistema di climatizzazione del terminal passeggeri, prevedendo il potenziamento e l'efficientamento attraverso l'introduzione di nuove macchine termiche ad alto rendimento energetico e permettendo, di conseguenza, la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ generate. Il nuovo impianto sarà in grado, in particolare, di sopperire alle esigenze generate dai sempre più marcati picchi termici estivi. Il completamento delle opere è previsto nel 2024.

Implementazione sistema Entry Exit System e incremento Automated Border Control

Al fine di consentire un più fluido transito dei passeggeri presso l'area arrivi Extra-Schengen sono stati riorganizzati gli spazi disponibili rimuovendo le barriere attualmente presenti.

Nell'ambito di tali lavori sono stati inoltre predisposti gli impianti che serviranno per l'installazione del "Entry-Exit system" prevista nel 2024. In adeguamento alle normative comunitarie l'aeroporto si dovrà, infatti, dotare di un sistema informatico automatizzato per la registrazione dei viaggiatori provenienti da paesi terzi, sia titolari di visto per soggiorni di breve durata che esenti dal visto, da effettuare ogni volta che attraversano una frontiera esterna dell'UE.

Inoltre, sempre nell'ambito del miglioramento dei flussi nelle operazioni di controllo passaporti in arrivo, sono stati acquisiti ulteriori due apparati Automated Border Control che, una volta in esercizio, consentiranno ai passeggeri il passaggio della frontiera in modo automatizzato.

Sviluppi IT – Information Technology

Nel corso del 2023, gli interventi in area IT hanno principalmente interessato:

- potenziamento sistemi FIDS (Flight Information Display System) con l'incremento di display nell'area imbarchi e nella zona arrivi al fine di incrementare la capillarità delle informazioni sui voli e altre indicazioni utili ai passeggeri;
- potenziamento sistemi TVCC e control room, incrementando la copertura settoriale;
- l'installazione di totem self-service per l'estensione e l'automazione del servizio Lost&Found consentendo di assicurare l'operatività del servizio anche oltre gli orari di apertura degli uffici;
- l'aggiornamento e revisione tutti i sistemi di protezione dai rischi legati alla cybersecurity;
- l'implementazione di una nuova tecnologia di ridondanza e disaster recovery sulla connettività e sulla rete aziendale;
- aggiornamento del sistema centralizzato di controllo degli accessi, implementandone la sicurezza e le funzionalità.

Quality & Regulation

Monitoraggi sulla Qualità

Il Sistema di Qualità della Geasar è orientato ad un processo di miglioramento continuo, volto alla soddisfazione dei bisogni e delle aspettative del cliente e del passeggero, anzi all'anticipazione di quelle che possano essere le sue necessità, e alla conseguente realizzazione puntuale di eventuali azioni correttive e/o migliorative.

L'analisi dello standard di Qualità dei servizi offerti avviene attraverso monitoraggi periodici sia qualitativi (qualità percepita dal passeggero) sia quantitativi (qualità oggettiva dei servizi erogati), effettuati attraverso le rilevazioni richieste da ENAC nella circolare GEN 06 (Carta dei Servizi) e nella circolare GEN 02B (servizi raccolti ai PRM), e attraverso le rilevazioni previste nel programma ASQ (*Airport Survey Quality*) al quale la Geasar ha aderito nel 2022.

Un altro strumento di monitoraggio per la Geasar è il Servizio Clienti, servizioclienti@geasar.it, tramite il quale il passeggero può presentare reclami e/o suggerimenti, cui il RGQ (Responsabile Gestione Qualità) fornisce puntuale risposta a seguito di opportuno confronto con i colleghi delle aree coinvolte. Il Gestore ritiene molto preziosi anche i tanti suggerimenti recepiti tramite le note libere rilasciate dal passeggero durante le interviste, oppure forniti direttamente allo staff che ci occupa di effettuare i monitoraggi e di dare informazioni a supporto del passeggero (*Airport Angels* e staff InfoPoint).

Infine la Geasar compie periodici audit interi a tutti i processi aziendali e ai suoi fornitori esterni, segnalando e chiudendo con tempestività eventuali osservazioni e/o non conformità. La Geasar è essa stessa oggetto di Audit per il mantenimento delle certificazioni ISO del Sistema Integrato Qualità Ambiente e Sicurezza (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001), da parte dell'Ente certificatore DNV.

A seguito dell'elaborazione di tutti i dati risultanti dai monitoraggi e della raccolta di tutti gli input pervenuti, il RGQ (Responsabile Gestione Qualità) convoca periodicamente il **Comitato di Qualità per il miglioramento continuo** ("**Comitato Regolarità e Qualità dei servizi aeroportuali Olbia**") in ottemperanza alla circolare ENAC GEN 06), al quale partecipano i Responsabili di tutte le aree coinvolte, ENAC come osservatore e i principali Vettori Aerei operanti sullo Scalo di Olbia, per analizzare i risultati raggiunti, esaminare eventuali criticità e aree di miglioramento emerse e programmare la realizzazione puntuale di eventuali azioni migliorative e/o correttive, in un'ottica di miglioramento continuo dello standard di qualità dei servizi offerti.

Carta dei servizi

Le analisi della Qualità del servizio dell'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda, sia per l'ambito del servizio oggettivamente erogato che per quello soggettivamente percepito dai passeggeri, sono state condotte nel corso dell'anno 2023 come previsto dalla metodologia allegata alla circolare ENAC GEN 06 del 31.10.2014.

Gli indicatori rilevati in modo campionario sono stati monitorati nei periodi di seguito indicati:

- 1° aprile - 30 giugno: corrispondente ad un periodo di media stagione
- 1° luglio - 31 agosto: corrispondente ad un periodo di alta stagione
- 1° settembre - 31 ottobre: corrispondente ad un periodo di media stagione
- 1° novembre - 31 dicembre: corrispondente ad un periodo di bassa stagione

Nei periodi prescelti, i rilievi sono stati condotti tutti i giorni della settimana dalle ore 06.00 e fino alle ore 23.00. Come richiesto dalla suddetta circolare, per aeroporti con traffico passeggeri compreso tra i 2 e i 5 ml di passeggeri annui, tra i quali l'Aeroporto di Olbia, le rilevazioni effettuate sono state 1.105 (target 1.100), di cui 591 uomini e 514 donne (rispettivamente 53,5% e 46,5%).

Per l'effettuazione delle analisi di qualità richieste da ENAC, sia in merito alla Circolare GEN 06 sulla Qualità dei Servizi nel trasporto aereo, sia in merito alla GEN 02B sullo Standard di Qualità del Servizio dedicato ai passeggeri Disabili o a Ridotta Mobilità (PRM), Geasar si avvale di una Società esterna, in possesso della certificazione di qualità secondo la norma ISO 9001/2015. La società, in coordinamento con Geasar e sotto la propria supervisione, si occupa della pianificazione delle attività di rilevazione e del loro coordinamento, nonché dell'elaborazione dei dati risultanti dalle rilevazioni, sia qualitative che quantitative. Insieme al Gestore, tale società elabora inoltre il report sulla qualità del servizio, in base al quale suggerisce al responsabile della Qualità le possibili aree di miglioramento. Il Gestore può così proporre alle varie aree aziendali coinvolte nel Comitato di Qualità, convocato periodicamente come richiesto dalla suddetta Circolare, e agli Utenti durante il Comitato Utenti, eventuali proposte di azioni preventive/correttive, in un'ottica di miglioramento continuo.

Per l'effettuazione dei monitoraggi, Geasar si avvale di personale interno nei periodi di bassa e media stagione, e di personale esterno, selezionato dal Dipartimento Risorse Umane di Geasar, durante i periodo di alta stagione. La formazione specifica degli addetti alle rilevazioni viene concordata ed erogata congiuntamente alla società esterna succitata.

Indicatori di regolarità e puntualità del servizio. In linea generale, l'anno 2023 è stato il primo anno di ritorno "alla normalità" dopo l'epidemia di COVID19 ed ha registrato un'ulteriore crescita dei flussi sullo scalo, superando quota 3.250.000 passeggeri.

La crescita dei flussi, rispetto ai livelli preCOVID, è stata possibile soprattutto grazie alla componente domestica, mentre i passeggeri trasportati su tratte internazionali sono ancora leggermente inferiori rispetto ai livelli precedenti alla pandemia.

Si evidenzia anche la forte crescita dei flussi mensili nelle mensilità non di picco (giugno, luglio e settembre) che si attestano su valori molto elevati.

Non meno importante è stata la configurazione del traffico dello scalo: rispetto ad uno storico caratterizzato soprattutto da compagnie full service, negli ultimi anni si registra una preponderante prevalenza di vettori low cost che hanno un impatto forte sull'operatività aeroportuale.

Fra i principali elementi di criticità si citano:

- i tempi di *turn around* sempre più brevi richiesti dalle Compagnie Aeree che diventano particolarmente problematici quando si sovrappongono operazioni di rifornimento con operazioni di imbarco/sbarco di PRM tramite ambulift;
- più stringenti *policies* sui bagagli, con conseguente aumento del contenzioso in fase di accettazione (check-in) che incidentalmente aumenta la durata di attesa in coda degli altri passeggeri nonché il rallentamento delle operazioni di imbarco per la verifica e la contestazione dei bagagli a mano;
- il parziale perdurare anche nel 2023 le difficoltà nella gestione delle operazioni di carico/scarico bagagli che molti hub europei collegati con Olbia (Francoforte, Londra Heathrow, Amsterdam) hanno riscontrato.

Questo insieme di elementi hanno comportato la necessità di tempi fisiologicamente più lunghi, sia per lo sbarco dei passeggeri, sia per lo svuotamento delle stive degli aeromobili e quindi per la riconsegna bagagli presso l'Aeroporto di Olbia.

Per concludere, sono da segnalare alcuni problemi di carattere più generale riscontrati nel traffico aeroportuale dell'Aeroporto di Olbia ancora nella stagione estiva 2023:

- le criticità dovute a Restrizioni ATC (Air Traffic Control), soprattutto da parte delle ATC di Svizzera, Francia e parte della Germania, zone sulle quali passa necessariamente quasi tutto il traffico aereo estero in arrivo o in partenza da OLB, impattando negativamente sull'operatività dello scalo;
- le difficoltà riscontrate nell'approvvigionamento del carburante aeromobili, dovute alla distanza di Olbia dalle principali raffinerie presenti in Sardegna (Saras, a Sarroch in provincia di CA; e le raffinerie di Porto Torres provincia di SS) e alla carenza di autisti specializzati nel trasporto delle autobotti;
- la percentuale di regolarità operativa delle Compagnie Aeree che nel 2023, pur migliorando rispetto all'anno precedente, ha comunque risentito della carenza di macchine ed equipaggi che hanno negativamente impatto sulle operazioni di volo.

Tutto ciò ha comportato degli sforzi organizzativi aggiuntivi molto importanti da parte del Gestore, che è riuscito nonostante le difficoltà a reagire al meglio, affrontando e chiudendo la stagione estiva 2023 con risultati soddisfacenti relativamente a tutti indicatori proposti per regolarità e puntualità del servizio (entro l'obiettivo prefissato per il 2023 o con lievi scostamenti rispetto ad esso), e soprattutto riportando una percezione complessiva da parte del passeggero sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto molto buona (98,2%). Gli obiettivi posti per il 2024 vengono però posti in maniera prudente, soprattutto considerando i flussi di traffico sempre più consistenti nei periodi di picco e i flussi crescenti nei periodi spalla.

Indicatori di Pulizia, Comfort in Aerostazione, Servizi Aggiuntivi e Informazione Riguardo la soddisfazione percepita dal passeggero sui servizi offerti, si segnala un indice di gradimento e di soddisfazione da parte del passeggero molto elevato. Laddove ci siano degli indicatori che si discostano parzialmente dall'obiettivo prefissato, o mostrino comunque dei risultati non soddisfacenti, il Gestore ha già fatto delle riflessioni interne in merito, e ha già programmato delle azioni migliorative, in un'ottica di miglioramento continuo. Oltre ai dati provenienti dalle rilevazioni, sono stati per questo scopo spunti molto utili anche i commenti liberi che durante l'intervista i passeggeri hanno spesso volte rilasciato, insieme naturalmente a reclami, osservazioni e suggerimenti pervenuti al Servizio Clienti.

Al fine di monitorare attivamente l'andamento della percezione su alcune aree di soddisfazione che sono state oggetto di recenti investimenti (a titolo di esempio, il servizio wi-fi), sono state aggiunte all'intervista delle domande finalizzate a rilevare l'esatta eventuale criticità nell'uso del servizio e, soprattutto, le modalità di utilizzo dello stesso e le aspettative del passeggero, in modo da meglio comprendere le ragioni alla base di eventuali stati di insoddisfazione e tarare in modo più accurato gli interventi di potenziamento del servizio. In particolare, si segnalano dei trend migliorativi rispetto alla percezione della qualità del servizio wi-fi (dal 77,9% del 2022 al 92,3% del 2023) e sulla percezione del rapporto qualità prezzo dei servizi commerciali.

Si segnalano inoltre una serie di migliorie effettuate a seguito del processo di miglioramento continuo, in base ad alcuni reclami ricevuti alla mail servizioclienti@geasar.it, e ai tanti suggerimenti recepiti tramite interviste al passeggero (note libere) o direttamente forniti al nostro staff che ci occupa di effettuare le interviste e di dare informazioni e supporto al passeggero (*Airport Angels* e staff Info Point):

- l'installazione in Aerostazione di un maggior numero di sedute a disposizione del passeggero;
- l'installazione di un maggior numero di blocchi con postazioni di ricarica cellulari e laptop;
- l'installazione di un maggior numero di monitor informativi;
- l'installazione di due erogatori di acqua potabile gratuita;

- l'inaugurazione del Family Fast Track, corsia dedicata solamente alle famiglie, che ha sicuramente contribuito ad una miglior gestione dei flussi dei passeggeri, soprattutto nei momenti di picco e quindi di maggior congestione del traffico.

Nella stessa ottica di miglioramento continuo, si prevede di continuare ad effettuare ingenti sforzi per migliorare ulteriormente la percezione di pulizia delle toilette e dell'Aerostazione in generale, area nella quale ci si è impegnati molto negli ultimi anni istituendo nei periodi di picco un presidio fisso nei blocchi toilette più frequentati dal passeggero e incrementando il numero dei cicli di pulizia in tutti i blocchi toilette.

Si sottolinea infine che professionalità e cortesia del Personale aeroportuale, entrambi valori che per il Gruppo Geasar sono estremamente importanti, sono percepite con livelli di soddisfazione molto buoni da parte del Cliente.

Nel periodo di durata dell'indagine nel corso dell'anno 2023 sono stati rilevati 242 aeromobili in arrivo con passeggeri **PRM** a bordo. Il numero medio di PRM a bordo degli aeromobili ai quali è stata fornita assistenza è di 1,74. Nel periodo della rilevazione sono stati intervistati 225 PRM (sia in arrivo che in partenza).

Le analisi riguardanti i Passeggeri a Ridotta Mobilità permettono di valutare la qualità dell'assistenza prestata a questa particolare categoria di utenza. L'analisi si ripartisce in due ambiti principali: la misurazione oggettiva dell'erogazione dei servizi e la misurazione soggettiva della qualità percepita dei servizi ricevuti.

Per quanto attiene il primo ambito, sono stati misurati i tempi impiegati dagli addetti incaricati per fornire assistenza ai passeggeri in arrivo (con e senza prenotazione) e in partenza (con e senza prenotazione). A causa degli elementi sopra citati relativi al contesto del traffico aeroportuale 2023, in particolare a causa dei forti picchi nei mesi di luglio e agosto, con conseguente incremento esponenziale del numero di assistenze, è stato molto difficile rispettare i tempi previsti; ciò nonostante, per il 2024 si riconfermano obiettivi molto sfidanti, segno dell'importanza che il servizio al passeggero PRM riveste per il Gestore.

Per quanto riguarda il secondo ambito, la percezione dei servizi offerti ai passeggeri PRM è sempre molto elevata, e nel corso del 2023 è stato possibile anche consolidare i miglioramenti registrati già nel 2022 relativamente ad alcuni aspetti che in passato avevano evidenziato delle criticità.

In particolare, è stato installato un nuovo citofono di chiamata fruibile per i "quattro tipi di disabilità" e sono stati realizzati nuovi sviluppi del **progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto"**, progetto realizzato da Geasar con la collaborazione di ENAC e delle associazioni di categoria locali che si occupano specificatamente di questa sfera di disabilità. Nel corso dell'anno 2023 Geasar, sempre con la collaborazione di ENAC e delle associazioni di categoria locali che si occupano specificatamente di autismo, ha realizzato il **progetto KAIROS**, un progetto che si basa su tecniche di sviluppo delle autonomie e accessibilità dei luoghi pubblici, e che all'interno dell'Aeroporto si pone l'obiettivo di rendere l'aerostazione maggiormente accogliente e fruibile per le persone affette da spettro autistico. Sono stati realizzati ed installati all'interno dell'Aerostazione diversi supporti verticali che, attraverso l'impiego di pittogrammi e figure, raffigurano cosa è possibile trovare nell'area circostante (farmacia, negozio, cibo, toilette, ecc.) e favoriscono l'orientamento delle persone affette da autismo verso i principali punti di interesse dell'aerostazione.

Nel 2022 l'Aeroporto di Olbia si è accreditato al programma **ASQ (Airport Service Quality)** - lato "*Main-Departures*", programma di monitoraggio della Qualità dei Servizi aeroportuali promosso da ACI, che valuta e confronta le performance raggiunte dagli oltre 350 aeroporti mondiali iscritti, attraverso un questionario standardizzato che viene somministrato ai passeggeri per loro compilazione autonoma tramite tablet.

Le logiche di campionamento dei passeggeri intervistati sono predeterminate da ASQ, in modo che il campione sia rappresentativo di tutto il traffico del nostro specifico aeroporto. I passeggeri attraverso il

questionario, elaborato in diverse lingue, hanno la possibilità di valutare lo standard di qualità di una vasta gamma di servizi presenti in aeroporto, ed esprimere la loro soddisfazione complessiva relativamente alla Customer Experience, ovvero alla loro esperienza vissuta all'Aeroporto di Olbia.

Per il Gruppo Geasar la soddisfazione delle esigenze del Cliente, sia esplicite che implicite, è un traguardo da raggiungere e da migliorare anno dopo anno. L'obiettivo che ci si pone attraverso la partecipazione al programma ASQ è quello di confrontarsi con lo standard di qualità dei servizi forniti da altri aeroporti, e migliorare continuamente il proprio. Come descritto all'interno del Piano di Sostenibilità, l'obiettivo specifico è quello di certificarsi ai più alti livelli del programma, raggiungendo almeno un punteggio complessivo di Customer Experience pari a 4 (in una scala da 1 a 5) nel 2023 e ponendosi obiettivi di miglioramento continuo in tutte le singole aree di rilevazione e pertanto in tutti i servizi aeroportuali.

Certificazioni Qualità, Ambiente e Sicurezza

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

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

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

La Geasar effettua periodici Audit Interni ed Esterni (questi ultimi eseguiti da Vettori assistiti, Organismi di Controllo e Vigilanza, Enti di Certificazione ecc.), che consentono di effettuare sia il monitoraggio che la misurazione del Sistema di Gestione Integrato Qualità Ambiente e Sicurezza.

In questo modo la Direzione Aziendale può disporre degli elementi per intraprendere le conseguenti azioni correttive e proporre delle azioni preventive volte al miglioramento del Sistema di Gestione Integrato al fine di condurre l'Azienda verso una crescita delle proprie prestazioni di Qualità, gestione dell'Ambiente, della Sicurezza ed al mantenimento delle conformità legislative.

Durante l'esercizio 2023 l'Ente certificatore DNV (Det Norske Veritas) attraverso audit di verifica, ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001 e ISO 14001, e ha rinnovato la certificazione ISO 45001.

Safety & Compliance Monitoring

Nel 2023 il settore *Safety & Compliance* ha supportato tutti i settori strategici dell'organizzazione nelle attività correlate al mantenimento della Certificazione. Tale attività è stata coadiuvata mediante un programma di verifica interna per un totale di 21 audit eseguiti, aventi ad oggetto 13 differenti disposizioni EASA.

L'attività di sorveglianza da parte dell'Autorità per il mantenimento della Certificazione, sviluppata nel 2023 mediante audit inerenti molteplici punti norma trasversali alle procedure operative, ha attestato la piena conformità alla normativa nazionale ed europea dell'organizzazione del Gestore.

Per quanto attiene lo sviluppo di nuove opere, il settore Safety&Compliance si è occupato, nell'ambito dei lavori di ampliamento del piazzale Apron 2, delle fasi di transizione delle infrastrutture alla configurazione finale di progetto. L'attività di Change Management ha supportato il processo e consentito l'ottenimento delle necessarie approvazioni da parte dell'ENAC al progetto e alle varianti intervenute, mediante il coordinamento di tutti gli Stakeholders e le funzioni Geasar (Progettazione, Operation e Training), finalizzata all'entrata in esercizio transitorio delle nuove infrastrutture di volo.

Ulteriori processi sono stati finalizzati ed approvati dall'Autorità per la modifica di procedure volte ad incrementare la capacità e l'operatività degli apron, con particolare riguardo al settore di Aviazione Generale.

È proseguito per tutto il 2023 l'impegno della struttura di Safety per tutte le funzioni e relative attribuzioni di responsabilità previste per il mantenimento del Safety Management System dell'aeroporto di Alghero.

Ambiente

Nel 2023 si è rinnovato l'impegno del gruppo nel programma di Airport Carbon Accreditation di ACI, con la conferma di accreditamento al livello 3.

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

Tali obiettivi sono stati costruiti sui programmi di sviluppo dei sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile, legata principalmente alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da 1,414 MW i cui lavori sono stati affidati nel mese di Novembre 2023, con completamento atteso per aprile '24.

In tale contesto si inserisce inoltre il programma di sostituzione del parco dei veicoli di assistenza agli aeromobili, per il quale sono state esperite nel corso del 2023 le gare per l'acquisto di 55 mezzi che entreranno progressivamente in esercizio.

Ulteriori interventi hanno interessato inoltre la riqualificazione del sistema di illuminazione delle aree di riconsegna bagagli, con la sostituzione di circa 180 corpi illuminanti ed un abbattimento dei consumi del 45% ed una contestuale riduzione dei rifiuti speciali derivanti dalle attività di sostituzione ordinaria delle fonti luminose. Per quanto attiene gli impianti meccanici sono stati eseguiti nel 2023 i lavori propedeutici all'installazione dei nuovi sistemi di climatizzazione invernale ed estiva ad alta efficienza i cui macchinari principali, già acquisiti, saranno messi in esercizio nel 2024 con la contestuale dismissione delle centrali termiche a gasolio.

Per quanto attiene l'attività di gestione degli impianti, è stato possibile ottenere una riduzione dei consumi delle principali fonti energetiche (Energia elettrica -11,4%, Gasolio -24.5%) pur in presenza di un incremento del traffico passeggeri e a fronte di condizioni ambientali complessivamente più severe.

Gestione Risorse Umane

Anche nel 2023 si è confermato, per lo scalo di Olbia, il pieno recupero dei volumi di traffico aereo pre-pandemia, con il superamento dei livelli del 2022 che già avevano fatto registrare un incremento del traffico rispetto al 2019.

Come diretta conseguenza dell'incremento di traffico (+ 3,6%, in termini di passeggeri, cui non è corrisposto un incremento dei movimenti pari a -4,6 con un miglioramento del Load factor) si è registrato un aumento dell'organico totale di Gruppo pari al 3,6% rispetto al 2022.

L'incremento, oltre ad essere collegato alla crescita del traffico gestito - come già accennato in premessa - e alla acquisizione e gestione di nuove attività (catering di Volotea e di Fly -Dubai), è legato inoltre alle importanti difficoltà di reperimento di risorse umane stagionali nel settore dell'Handling e del Food&Beverage, fattore che ha sostanzialmente obbligato le Società a fidelizzare il personale con contratto a tempo determinato stagionale per un orario/ periodo contrattuale più esteso rispetto al puntuale fabbisogno operativo al fine di evitare una scopertura dei presidi operativi nei periodi di picco.

L'organico di Gruppo del 2023, in FTE, è stato il seguente:

Categorie	al 31/12/2023	al 31/12/2022
CTI	287,58	284,75
Dirigenti	4,00	4,00
Quadri	13,00	13,00
Impiegati	147,51	143,63
Operai	123,07	124,12
CTD	171,60	157,91
Impiegati	60,10	56,53
Operai	111,50	101,38
TOTALE	459,2	442,7

Di seguito il dato delle singole società:

GEASAR

Categorie	al 31/12/2023	al 31/12/2022
CTI	218,20	215,50
Dirigenti	4	4,00
Quadri	12,00	12,00
Impiegati	120,895	119,56
Operai	81,31	79,94
CTD	91,92	88,51
Impiegati	47,58	44,97
Operai	44,35	43,54
TOTALE	310,1	304,0

CORTESA

Categorie	al 31/12/2023	al 31/12/2022
CTI	55,29	55,09
Dirigenti	0,00	0,00
Quadri	1,00	1,00
Impiegati	19,28	16,41
Operai	35,01	37,68
CTD	71,39	62,93
Impiegati	8,94	8,91
Operai	62,46	54,02
TOTALE	126,69	118,01

ECCELSA

Categorie	al 31/12/2023	al 31/12/2022
CTI	14,09	14,16
Dirigenti	0,00	0,00
Quadri	0,00	0,00
Impiegati	7,34	7,66
Operai	6,75	6,50
CTD	8,28	6,48
Impiegati	3,59	2,65
Operai	4,69	3,82
TOTALE	22,37	20,64

Le tabelle includono i dati relativi alle risorse direttamente impiegate dalle società del gruppo, mentre non sono esposti dati delle risorse in somministrazione, pari a 3 Fte che prestano la loro attività per la società Cortesa Srl.

Organizzazione aziendale

Le politiche di gestione del personale, nel corso dell'esercizio, sono state focalizzate soprattutto sulle attività volte a sostenere l'operatività al manifestarsi del progressivo incremento del traffico. Per fare fronte a tale fenomeno, si è fatto ricorso al personale stagionale attingendo, da un lato, ai bacini di risorse storicamente utilizzati e, dall'altro, attivando nuovi processi di reclutamento del personale.

Come già accennato in premessa poi, al graduale e sempre più importante fenomeno dell'abbandono del lavoro da parte di quote di personale stagionale facente parte del bacino storico con un know-how tecnico-specialistico di difficile reperimento sul mercato del lavoro locale e alla difficoltà di reperimento di nuove risorse, le Società hanno risposto con una calibrazione dell'offerta contrattuale stagionale più congrua rispetto al puntuale fabbisogno operativo, incrementando in tal modo l'appeal e l'attrattiva delle aziende che risente della forte stagionalità e della conseguente offerta lavorativa limitata al periodo di picco.

Relazioni industriali

La capogruppo Geasar e le OO.SS hanno firmato, anche nel corso del 2023, l'ultrattività per un unico ulteriore anno dell'Accordo integrativo aziendale di secondo livello sul Sistema Premiante di tutto il Gruppo, basato sul modello ormai consolidato negli anni, depositato con la modalità telematica messa a disposizione nella sezione "Servizi" del sito internet istituzionale del Ministero del lavoro e delle politiche sociali all'indirizzo: www.lavoro.gov.it.

In Geasar, Azienda e organizzazioni sindacali, sulla base delle positive previsioni future di traffico e dell'utilizzo storico consolidato delle clausole elastiche nel periodo della Summer Season (aprile-ottobre) hanno siglato accordi per la estensione oraria dei contratti part-time già a tempo indeterminato di risorse con un know-how tecnico-specialistico completo.

In Cortesa, per le attività di Retail e Parking cui si applica il CCNL Terziario Distribuzione e Servizi, anche nel 2023, è stato recepito, con sottoscrizione di un protocollo aggiuntivo aziendale, l'accordo territoriale del Terziario del Nord Sardegna siglato il 18 febbraio 2021 tra le OO.SS e Confcommercio, in applicazione del dettato dell'art.75 del CCNL Terziario Distribuzione e Servizi, per consentire il superamento del limite quantitativo del numero di assunzioni legato all'intensificazione stagionale delle attività e il limite della successione di contratti a termine.

Attività di formazione e addestramento

Nel corso dell'esercizio 2023, il Gruppo ha erogato un totale di ore di formazione pari a 29.577, suddivise tra aula in presenza, "e-learning" attraverso il ricorso alle piattaforme aziendale di "E-front" ed esterne di Security e Sicurezza sul lavoro, e training on the job, fruite dal 45% di personale maschile e dal 55% di personale femminile.

Anche nel 2023 il piano di formazione si è mosso lungo le direttrici della formazione obbligatoria per la sicurezza sul lavoro, security e attrezzature mezzi e lavoro, formazione iniziale e ricorrente per il mantenimento delle competenze tecnico-specialistiche del personale operativo e formazione per il miglioramento di competenze linguistiche e trasversali.

Come da consuetudine, anche per l'esercizio 2023 il Gruppo ha fatto ricorso al Conto formazione di Fondimpresa per il recupero dei costi sostenuti per le attività erogate da società terze, avvalendosi esclusivamente di propri istruttori interni certificati per le attività formative specifiche dell'Handling.

Progetti con le scuole

E' proseguita con ottimi risultati anche la collaborazione con Università e istituti di Scuola superiore del territorio, attraverso l'utilizzo con l'inserimento in stage o PCTO acronimo utilizzato per i Percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (ex Alternanza scuola-lavoro) di un importante numero di ragazzi in particolare durante il periodo aprile-ottobre.

Il Gruppo Geasar offre ogni anno ai giovani studenti l'opportunità di inserirsi nel contesto lavorativo aeroportuale, dedicandoli ad iniziative di miglioramento dei livelli di assistenza e informazione al passeggero inserendoli in attività di staff, utilizzando lo stage o il PCTO come strumento di reclutamento e selezione di nuove risorse da inserire nel proprio bacino di personale futuro sia per le attività stagionali che non.

Assetto normativo in ambito aeroportuale e altri fatti di rilievo

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

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

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

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

Successivamente, nell'esercizio 2018 alla luce di una sentenza passata in giudicato in relazione all'anno 2009, nonché una sentenza positiva in relazione all'anno 2014, su parere del Legale, la società ha liberato nel 2018 le somme accantonate per le annualità 2009 (376.818 Euro), e 2014 (391.142 Euro). Successivamente, in forza delle sentenze positive ottenute nel corso del 2019, su parere del Legale, la società ha liberato nello stesso anno le somme accantonate per le annualità 2010 (356.546 Euro), e un valore corrispondente a quanto accantonato nel 2012 (325.386 Euro) in quanto coperto dal pagamento effettuato per gli anni 2007 e 2008, già invece annullati in primo e secondo grado.

Nel corso del 2022 considerata la circostanza che a partire dal 1° febbraio 2023 si sono ritenuti maturati i termini di prescrizione decennale è stata considerata come definitivamente prescritta e pertanto rilasciata l'annualità 2011 precedentemente iscritta al Fondo (325.386 Euro). Il fondo residuo successivamente a tale ulteriore rilascio presenta un saldo di 657 mila euro .

Sempre nel 2022, la società aveva proceduto ad impugnare la sola e residua annualità 2012 del Fondo Antincendio in quanto la società aveva già conseguito in sede giudiziale l'annullamento definitivo (annualità 2009 e 2014) o in primo e secondo grado (annualità 2007-2008 e 2010) delle restanti annualità ad oggi richieste dalle Amministrazioni.

In data 2 maggio 2023 è stata pubblicata la sentenza della Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma n. 5768/2023 che, inaspettatamente, ha respinto il ricorso proposto da GEASAR SpA e da altre

quattordici società di gestione aeroportuale. La Corte non ha condiviso e si è dissociato dalle conclusioni a cui erano pervenuti precedentemente gli stessi giudici tributari nelle sei sentenze positive già intervenute in materia, ritenendo che il Fondo Antincendio non possa essere configurato quale tributo di scopo (e/o con vicolo di destinazione).

In data 4 dicembre 2023 la società ha notificato alle Amministrazioni il ricorso per la riforma della sentenza succitata per confermare la natura di tributo del Fondo con esclusivo e tassativo vincolo di destinazione per il solo servizio antincendi aeroportuale e ha fatto istanza di sospensione dell'efficacia provvisoriamente esecutiva della sentenza. Alla data di redazione del presente documento non sono noti i tempi previsti per la definizione della controversia e che l'esito del presente giudizio.

Nell'attuale fase del contenzioso, tenuto sempre conto dell'elevato valore economico, i legali reputano opportuno continuare a mantenere lo stesso approccio prudenziale implementato negli anni passati in particolar modo per quanto attiene la quota parte delle somme del Fondo Antincendio riscosse sotto copertura tariffaria a partire dal 9 settembre 2015, data di entrata in vigore del sistema tariffario relativo all'aeroporto di Olbia ai sensi della Delibera ART n. 68/2015.

Pertanto, tutte le quote a partire da 9 settembre 2015 risultano iscritte a bilancio al 31.12.2023 a debito per un totale pari a Euro 4.035.747.

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

Contributi Regionali ex L.10/2010

La società in applicazione della legge regionale L.10/2010 è stata assegnataria di contributi per la destagionalizzazione del traffico, anche per l'anno 2013.

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

La Regione Autonoma Sardegna aveva proposto opposizione contro il decreto ingiuntivo di pagamento con atto del 5 gennaio 2018 avanti il Tribunale Civile di Cagliari. La Società alla prima udienza dell'8 giugno 2018 ha chiesto la provvisoria esecuzione del decreto opposto e il Giudice, con ordinanza dell'11 agosto 2018 ha autorizzato la provvisoria esecuzione. In tale provvedimento, il Presidente delegato alla trattazione, facendo proprie "le condivisibili osservazioni difensive della società", ha ritenuto sussistere la giurisdizione del Giudice Ordinario e la prova scritta del credito azionato e inoltre ha affermato che le argomentazioni svolte nel merito dall'opponente RAS, valutate alla stregua del contenuto della decisione della Commissione Europea (2016/4862) del 29 luglio 2016, non sono risultate idonee a dimostrare che manchi la titolarità del credito in capo alla società.

In esecuzione di tale provvedimento, la Regione Sardegna il 24 dicembre 2018 ha provveduto al pagamento della complessiva somma per capitale 3.644.092,36 (al netto della ritenuta d'acconto del 4%), interessi sino

al 23 agosto 2018 e spese per un totale di 601.884,78 Euro. Gli interessi di mora maturati dal 24 agosto al 24 dicembre 2018 sono stati iscritti in bilancio nella Voce C) Proventi finanziari da terzi del Conto Economico per 100.636,85 Euro e totalmente liquidati a ottobre 2019.

Dopo una serie di rinvii il 14/3/2023 si è tenuta l'udienza per la precisazione delle conclusioni. Dopo aver rimesso la causa sul ruolo, all'udienza del 5/7/2023 il nuovo Giudice designato (che nel frattempo ha sostituito il Presidente) ha concesso alle parti un termine al fine di illustrare le reciproche posizioni alla luce delle recenti decisioni degli organi comunitari (la sentenza della Corte di giustizia dell'UE del 17 novembre 2022 e la successiva Decisione della Commissione europea del 17 marzo 2023) in merito al presunto regime di aiuti di stato che sarebbe stati istituiti con la L.R. 10/2010.

Le parti hanno depositato memorie, e la causa è stata dapprima rinviata all'11/3/2024 per la precisazione delle conclusioni, poi in tale data, il Giudice ha fissato la data dell'1/10/2024 per il deposito dell'ennesima nota di trattazione scritta, al fine di "individuare l'udienza di precisazione delle conclusioni".

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

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

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

In seguito alla proposizione del ricorso sono state avviate delle interlocuzioni istituzionali tra ENAC, ENAV e Geasar per verificare la possibilità di superare, in fase attuativa, le criticità illustrate nell'impugnativa. Le trattative per addivenire ad una condivisa consegna dei beni ed aree di cui alla FASE 1 si sono favorevolmente concluse, mentre resta ancora da definire la ben più complessa e rilevante retrocessione dei Sistemi AVL di cui alla FASE 2 (per la quale la società ha fatto espressa riserva di non acquiescenza).

Ciò detto, pur auspicandosi che le suddette interlocuzioni istituzionali possano consentire un componimento, in via stragiudiziale, delle problematiche evidenziate nel ricorso, va precisato che la retrocessione dei beni finora appartenenti ad ENAV disposta dal Decreto, una volta terminata, comporterà inevitabilmente per Geasar la necessità di gestirli e mantenerli a proprie cure e spese, determinando un nuovo costo gestionale, che attualmente è stimato in circa 1 milione di Euro. Tuttavia, lo stesso Decreto, agli artt. 2 e 3, prevede il recupero dei suddetti costi attraverso il sistema tariffario, alla pari degli altri oneri aeroportuali. In tal senso, la società ha opportunamente inserito una stima dei costi attesi, nel limite di quanto ad oggi noto, nel

documento di Consultazione annuale degli Utenti aeroportuali, informando contestualmente la Autorità dei trasporti delle interlocuzioni in corso con ENAV, già note ad ENAC che presidia il processo.

L'udienza di merito non risulta ad oggi fissata, tuttavia essendo intenzione della Società ottemperare al Decreto e prendere in consegna gli AVL, sono proseguite le necessarie interlocuzioni con ENAV per la definizione di un accordo per la presa in carico degli stessi.

I termini dell'accordo, in fase di definizione e pertanto prossimo alla sottoscrizione, dovrebbero consentire alla società di ricevere quanto necessario per la corretta gestione e nel contempo prevedere tutte le garanzie finalizzate ad assicurare la continuità dell'attività di manutenzione degli impianti in questa delicata fase di passaggio di consegne.

Considerata la complessità degli apparati oggetto di retrocessione, unitamente alla imprescindibile necessità di garantire l'operatività aeroportuale senza soluzione di continuità, la trattazione sta comportato i più opportuni approfondimenti volti a definire con quali procedure subentrare al servizio di manutenzione degli AVL, ovvero con quali modalità procedere all'affidamento dello stesso.

Solo all'esito della definizione dell'accordo succitato, si potrà valutare la persistenza, o meno, dell'interesse al ricorso.

Accertamento IVA su contributi marketing ricevuti da Regione Sardegna

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

Recependo i rilievi contenuti nel suddetto PVC del 3 giugno 2014 l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari ha notificato gli avvisi di accertamento richiedendo maggiore IVA per complessivi € 2.751.915,23 , interessi per complessivi € 481.399,95 ed irrogando sanzioni per complessivi € 2.277.195,19.

Avverso tali atti la Società ha presentato distinti ricorsi, chiedendo l'annullamento integrale degli avvisi di accertamento e, comunque, la dichiarazione di non applicabilità delle sanzioni per condizioni di obiettiva incertezza normativa. La Sez. II della Commissione Tributaria Provinciale di Sassari, con sentenza n. 664/21 resa all'esito dell'udienza del 5 novembre 2019 e depositata il 26 ottobre 2021, ha accolto previa riunione tutti i ricorsi proposti dalla Società, escludendo la natura corrispettiva (e, dunque, l'assoggettabilità ad IVA) delle somme erogate dalla Regione Sardegna e dichiarando l'integrale illegittimità degli impugnati avvisi di accertamento.

Avverso la sentenza resa dalla C.T.P. di Sassari l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Sassari ha proposto appello notificato il 13 aprile 2022, chiedendo la riforma della pronuncia di primo grado e l'integrale conferma della pretesa erariale. La Società si è costituita con atto di controdeduzioni e appello incidentale depositato il 10 giugno 2022 chiedendo l'integrale conferma della sentenza di primo grado e, in subordine, il riesame dell'eccezione di tardività dell'accertamento notificato per l'anno 2008 e reiterando l'istanza – già

rivolta al giudice di prime cure – di chiamata in causa della Regione Sardegna, quale destinataria dell'eventuale "rivalsa tardiva" esercitabile ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. n. 633/1972 con riferimento all'IVA che dovesse rendersi necessario versare per gli anni in contestazione.

Il giudizio è attualmente pendente dinanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado (già Commissione Tributaria Regionale) della Sardegna in attesa della fissazione di udienza.

Negli stessi termini si è pronunciata anche la Commissione Tributaria Provinciale di Cagliari, che ha accolto gli analoghi ricorsi proposti da So.G.Aer. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Cagliari), affermando la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla RAS alla società di gestione aeroportuale.

Le già menzionate sentenze rese per gli anni 2008-2010 e 2012-2013 sono state confermate dalla Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado della Sardegna la quale, con sentenza n. 961/2023 depositata il 22 dicembre 2023, ha respinto previa riunione gli appelli proposti dall'ente impositore.

E nello stesso senso anche la Commissione Tributaria Regionale della Sardegna - Sezione Staccata di Sassari si è pronunciata sull'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Alghero) per le annualità 2008-2010, riformando la negativa sentenza resa dal giudice di primo grado (che aveva confermato la debenza dell'IVA escludendo, tuttavia, l'applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di incertezza normativa), ha ritenuto che le somme erogate dalla RAS alla So.Ge.Al. S.p.A. costituissero finanziamenti a fondo perduto (e non già come corrispettivi per le obbligazioni assunte della società di gestione aeroportuale), con conseguente declaratoria di illegittimità della pretesa erariale.

Tuttavia, in pendenza del termine per la proposizione del ricorso in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate la controversia è stata definita dalla Società avvalendosi della definizione delle liti pendenti prevista dall'art. 6, D.L. n. 119/2018. In termini favorevoli alla Società si è pronunciata anche la C.T.P. di Sassari nell'analogo ricorso proposto da So.Ge.Al. S.p.A. per le annualità 2012-2013 ed il relativo giudizio è attualmente pendente dinanzi alla C.T.R. della Sardegna in seguito all'appello dell'Ufficio.

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

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

Contenzioso tra Regione Autonoma della Sardegna e GEASAR in relazione alla operazione di fusione per incorporazione di Sogeaal SpA in Geasar SpA

All'esito della approvazione del Bilancio al 31.12.2022, le società SOGEAAL SpA, società di gestione dello scalo di Alghero, e GEASAR SpA hanno avviato un processo di fusione per incorporazione volto all'aggregazione in un medesimo soggetto dei due scali del Nord Sardegna.

L'operazione di integrazione proposta ha lo scopo di valorizzare la complementarità degli scali, in un'ottica di pianificazione integrata di attività, servizi e investimenti, favorendo lo sviluppo e la creazione di ricchezza per l'intero territorio del Centro-Nord Sardegna, in termini di occupazione, turismo, PIL, benessere sociale e sostenibilità ambientale.

In data 29 maggio 2023, le Assemblee degli azionisti delle due società hanno approvato il progetto di fusione, che avrebbe dovuto concretizzarsi entro il 26 settembre 2023.

Tuttavia, con atto di citazione notificato il 27.7.2023, la Regione Autonoma della Sardegna ha convenuto GEASAR S.p.A. e SO.GE.A.AL. S.p.A. dinanzi al Tribunale di Cagliari, chiedendo che venisse dichiarata la nullità e/o disposto l'annullamento delle succiate delibere di fusione.

In data 9.11.2023, GEASAR S.p.A. e SO.GE.A.AL. S.p.A. si sono costituite in giudizio eccependo il parziale difetto di legittimazione attiva della Regione Sardegna e negando la sussistenza delle violazioni lamentate. Il giudizio di merito è tuttora pendente.

Inoltre, con ricorso ex art. 2378 c.c. contestuale alla notifica dell'atto di citazione di cui sopra, la Regione Sardegna ha altresì richiesto la sospensione in via cautelare delle delibere impugnate. In data 12.9.2023 il Tribunale di Cagliari ha pronunciato ordinanza di parziale accoglimento del ricorso, con cui ha disposto la sospensione dell'efficacia della delibera di SO.GE.A.AL. S.p.A.

Le società hanno proposto reclamo avverso l'ordinanza, ma a seguito di trattazione scritta della causa, in data 29.12.2023 il Tribunale di Cagliari ha rigettato il reclamo, pertanto, in pendenza del giudizio di merito, la delibera di Sogeaal rimane sospesa e parimenti la operazione di fusione tra le due società.

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

Nell'ambito delle misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro ed all'economia connesse all'emergenza epidemiologica da SARS-COV-2 si citano i principali provvedimenti che hanno avuto impatto sui numeri della società nel corso dell'anno 2022 :

- **Legge di bilancio 2021: legge 30 dicembre 2020, n. 178 - Articolo 1, commi da 161 a 168: Agevolazione contributiva per l'occupazione in aree svantaggiate - Decontribuzione Sud.**

Al fine di contenere il perdurare degli effetti straordinari sull'occupazione, determinati dall'epidemia da COVID-19 in aree caratterizzate da gravi situazioni di disagio socio-economico, e di garantire la tutela dei

livelli occupazionali, l'articolo 1, comma 161, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (di seguito, legge di bilancio 2021), ha previsto che l'esonero contributivo di cui all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, si applichi fino al 31 dicembre 2029. Nello specifico, la percentuale di contribuzione sgravabile è pari:

- - al 30% fino al 31 dicembre 2025;
- - al 20% per gli anni 2026 e 2027;
- - al 10% per gli anni 2028 e 2029.

Le regioni che rientrano nel beneficio, in base al richiamo dell'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 104/2020, sono l'Abruzzo, la Basilicata, la Calabria, la Campania, il Molise, la Puglia, la Sardegna e la Sicilia. Nel corso del 2023 questo disposto normativo ha consentito alla Società di usufruire di sgravi contributivi per un totale di 957.797 Euro nel rispetto del plafond massimo per impresa unica approvato dalla Commissione Europea per il periodo. Per la Società il plafond disponibile è stato quello residuale rispetto all'utilizzo da parte della società collegata Sogeaal S.p.A.

L'utilizzo di tale sgravio contributivo continuerà in capo alla collegata Sogeaal SpA fino al 30.6.2024 a seguito di decisione C(2023) 9018 final del 15 dicembre 2023, con la quale la Commissione Europea ha dichiarato compatibile con le norme del T.F.U.E. l'estensione della c.d. decontribuzione SUD fino al 30 giugno 2024, con un massimale utilizzabile ad € 2,25 ml di euro per impresa unica.

- **Credito d'imposta energia**

Al fine di contenere l'aumento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale e di contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina, il Governo ha previsto il riconoscimento di un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il secondo trimestre fino al 31 dicembre 2022, a favore delle imprese energivore e non energivore. L'articolo 1 della legge di bilancio 2023 ha sostanzialmente prorogato alcuni contributi straordinari attribuiti nella forma di credito d'imposta alle imprese per l'acquisto di energia elettrica e di gas naturale; nello specifico, viene riconosciuto un credito d'imposta, in misura pari al 35 per cento della spesa sostenuta per la componente energetica, acquistata ed effettivamente utilizzata nel primo trimestre dell'anno 2023, e in misura pari al 10 per cento nel secondo trimestre, sempre che il prezzo medio abbia subito nel quarto trimestre 2022 un incremento del costo per kWh, al netto di imposte e sussidi, superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

La società, come previsto dalla norma, ha ricevuto dal distributore le certificazioni relative ai periodi agevolabili e ha provveduto a ricalcolare il credito spettante sulla base dei consumi effettivi fatturati dal distributore.

L'agevolazione concessa, per l'importo di **65.479,68 Euro**, è stata portata in compensazione sulle maggiori imposte dovute in aderenza alla norma che in forza del comma 7 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2023 il quale prevede che i crediti d'imposta in esame fossero utilizzabili entro il 31 dicembre 2023.

- **Credito d'imposta 4.0**

A decorrere dal 1° gennaio 2020 l'iperammortamento è stato sostituito con il nuovo credito di imposta industria 4.0.

Possono accedere al credito d'imposta tutte le imprese residenti nel territorio dello Stato, incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti, indipendentemente dalla forma giuridica, dal settore economico di appartenenza, dalla dimensione e dal regime fiscale di determinazione del reddito.

La Legge di Bilancio 2022 ha ulteriormente prorogato questa agevolazione e rimodulato la disciplina del credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali nuovi "Industria 4.0", stabilendo che per gli investimenti in beni materiali funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese secondo il modello Industria 4.0 (Allegato A, legge 11 dicembre 2016, n. 232) se effettuati dal 2023 al 2025, il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del:

- 20% del costo, per la quota di investimenti fino a 2,5 milioni di euro;
- 10% del costo, per la quota di investimenti superiori a 2,5 milioni di euro e fino a 10 milioni di euro;
- 5% del costo, per la quota di investimenti superiori a 10 milioni di euro e fino al limite massimo di costi complessivamente ammissibili, pari a 20 milioni di euro

In particolare, per gli investimenti effettuati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022, ovvero entro il termine lungo del 30 giugno 2023, a condizione che entro il 31 dicembre 2022 il venditore abbia accettato il relativo ordine e siano stati

Dal 1° gennaio 2023 sono operative le nuove aliquote del credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali materiali 4.0., ma le aliquote vigenti nel 2022 hanno continuato ad essere applicabili per gli investimenti prenotati entro il 31 dicembre 2022 con pagamento di acconti per almeno il 20% del costo di acquisizione, l'aliquota sale dal 20% al 50% se effettuati entro il 30 settembre 2023

L'importo riconosciuto per l'anno 2023 è pari a **23.400 Euro**.

L'agevolazione è utilizzabile esclusivamente in compensazione, in 3 quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno di entrata in funzione dei beni (beni strumentali ordinari) quindi 2 quote sono state utilizzate nel corso del 2024 essendo i beni stati interconnessi nel 2023.

Nel corso del 2022 i disposti normativi di cui sopra hanno, in alcuni casi, prodotto un risparmio di costi derivante da sgravi contributivi sugli oneri sociali per i propri dipendenti (es. decontribuzione sud), un credito di imposta, ovvero, in altri casi ancora, un contributo di cui la società ha beneficiato, il quale è stato pertanto computato a ricavo nei numeri 2023. Per una trattazione di dettaglio di tali poste si rimanda alla tabella inserita in nota integrativa ai sensi dell'art. 1, commi 125-129 della L. 124 del 04/08/2017.

Evoluzione prevedibile della gestione

A partire da febbraio 2022, il conflitto russo-ucraino ha rappresentato un elemento di grande incertezza, dei mercati, soprattutto per le ripercussioni sul costo dell'energia e sull'inflazione per gli effetti indiretti del costo di approvvigionamento delle materie prime di provenienza dalle zone limitrofe al teatro del conflitto, oltreché per l'impatto sui voli di aviazione generale da correlare ai clienti di Paesi del blocco ex sovietico ovvero al traffico che origina direttamente dagli stessi. Anche nel corso del 2023 si è confermato l'impatto negativo sul volume dei ricavi della società controllata Eccelsa. Anche alla luce dell'insorgere di nuove situazioni di tensione a livello medio orientale, con l'instaurarsi del conflitto tra Israele e l'organizzazione politica palestinese islamista di Hamas non si intravedono, nel breve periodo, segnali di recupero di questo mercato. Tuttavia, grazie anche agli interventi dei governi sovrani, alla data di redazione della presente il fenomeno inflattivo e l'incremento dei prezzi delle materie è stato in parte calmierato. Inoltre, come anticipato nelle premesse del documento, il settore dei servizi, anche di trasporto e turismo, non ha subito una battuta di arresto, ma si è sviluppato nel corso del 2023, pur a fronte di tale situazione politico economica.

Nello specifico mercato di aviazione generale, inoltre, il traffico prima originato dai mercati interessati dalle tensioni politiche è stato sostituito da traffico aggiuntivo proveniente da altri mercati, perlopiù mercato americano che seppur

Premesso quanto sopra, archiviato un anno di recupero della piena operatività dell'aeroporto, il 2023 pare iniziato in linea con le attese di continuo sviluppo e crescita delineate nei piani operativi aziendali.

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

ESPOSIZIONE DEL GRUPPO AI PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

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

Rischi strategici

Nel corso del 2023 la società ha costantemente e scrupolosamente valutato e mitigato gli impatti della crisi socio - politica in corso. Questo lavoro ha condotto, nonostante l'incremento generalizzato dei costi delle risorse, in primis l'approvvigionamento di energia, ad un ritorno della marginalità percentuale della società superiore a quella pre - pandemica.

Tuttavia, anche nel periodo futuro la situazione patrimoniale ed economico-finanziaria potrebbe essere influenzata da una serie di fattori di rischio, non ultimo il persistere del forte rincaro dei prezzi in considerazione di una inflazione ancora alta. Per tali motivi, al fine di rilevare e valutare i propri rischi, Geasar ha sviluppato un piano economico-finanziario di gestione e di contenimento dei costi correnti e di

infrastruttura, atto a valutare in modo anticipato gli effetti negativi e a organizzare un sistema di presidi a tutela del business aziendale, contro i rischi connessi tra i quali: strategia, inflazione, cambiamento radicale nello stile di consumo dei clienti, calo dei consumi. È ad esempio attualmente in essere un contingentamento dei consumi energetici attraverso una politica di austerità, già attiva dal mese di marzo 2022, con la riduzione della temperatura del riscaldamento e raffrescamento degli spazi e con una ridottissima illuminazione degli stessi.

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

Le attività della Società, al pari di tutti i gestori aeroportuali, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling).

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

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

➤ **Rischio di immagine e reputazionale**

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

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

Rischi operativi

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

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

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

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

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

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

Il raggiungimento degli obiettivi della Società Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con sindacati, Codice Etico, procedure ex Legge 231/2001.

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

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

Rischi finanziari

➤ **Rischio di credito**

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

➤ **Rischio di liquidità**

Il rischio di liquidità è legato alla possibilità che la Società si trovi in situazione di difficoltà nel far fronte alle obbligazioni finanziarie che derivano da impegni contrattuali e, più in generale dalle proprie passività finanziarie. Il rischio di liquidità è ritenuto remoto al 31 dicembre 2023 in quanto sinora, la politica di gestione della tesoreria è finalizzata a mantenere un livello di cassa adeguato e ad abbinare, per scadenze temporali, entrate e uscite finanziarie. Le linee di credito da attivare in caso di necessità e la liquidità generate sino ad oggi dalla gestione operativa permettono di soddisfare i fabbisogni finanziari della Società sia in termini di investimento programmati che alla gestione del capitale circolante.

➤ **Rischio di cambio**

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

➤ **Rischio di tasso di interesse**

Il rischio di tasso di interesse cui è esposta la società è originato dai debiti finanziari a breve a lungo termine. I debiti finanziari alla data di chiusura del bilancio riguardano i) i Fondi di Sviluppo e Coesione, assimilabili a finanziamenti a fondo perduto; pertanto, non soggetti a restituzione; ii) 2 distinti finanziamenti sottoscritti con Banco di Sardegna e Banca Medio Credito centrale per un totale di 16.500.000 Euro per la realizzazione del piano infrastrutturale in programma, il cui debito residuo ammonta al 31.12.2023 a 11.610.297 Euro .

La Società non ha in essere strumenti di copertura contro il rischio di variazione dei tassi di interesse. Infatti, pur considerato l'andamento crescente dei tassi registrati negli ultimi mesi, una azione di mitigazione di tale congiuntura negativa è rappresentato dal fatto che la liquidità corrente è attualmente remunerata ad un tasso creditore che consente di mitigare gli interessi passivi sui mutui in essere. In tal senso la società ha anche definito un piano di vincolo delle somme disponibili con vincoli temporali modulati sulla base della pianificazione di incassi e pagamenti, che consentirà di ulteriormente mitigare l'impatto negativo, che si ritiene tuttavia temporaneo e non tale da suggerire una rimodulazione del tasso di interesse da variabile a fisso.

Rischi legali e di compliance

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

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

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

All'esito di tale provvedimento, l'ENAC ha altresì chiarito che con riferimento ai due operatori che dovranno operare sui mercati di aviazione commerciale e generale ed alla relativa gara che verrà celebrata, Geasar e la sua controllata Eccelsa godranno della riserva espressamente prevista dall'art. 11 della Direttiva 96/67/CE,

sicché alle stesse spetta di diritto uno dei due posti disponibili, senza necessità di partecipare alla suddetta gara.

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

Successivamente in data 5 maggio 2023, è stato adottato da Enac il nuovo Regolamento recante "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" in base al quale la certificazione dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra è ora distinta in certificazione di classe 1 e 2, in relazione alla classe di appartenenza dell'aeromobile in base alla classificazione ICAO cui è rivolta l'attività di assistenza, e non più in base alla tipologia di attività svolta dall'aeromobile assistito, vale a dire di aviazione commerciale o di aviazione generale.

Enac, considerato il provvedimento di limitazione già emesso nel 2018, nel novembre 2022, ha richiesto alla società di produrre un documento recante le proprie valutazioni aggiornate in ordine al permanere delle esigenze di limitazione sull'aeroporto di Olbia avendo l'Ente necessità di rivalutare le istruttorie relative ai provvedimenti di limitazione già adottati o in corso di definizione allo scadere dello stato di emergenza sanitaria determinata dalla pandemia da Covid -19.

La società nel dicembre 2022, con la quale GEASAR, nell'inviare l'aggiornamento dell'analisi funzionale operativa, ha confermato la necessità del mantenimento sull'aeroporto di Olbia di limitazioni all'accesso ai servizi di assistenza a terra, sia degli aeromobili di aviazione commerciale che degli aeromobili di aviazione generale, richiedendo con riferimento sia all'aviazione commerciale (ora certificazione classe 1), e all'aviazione generale (ora certificazione classe 2), la limitazione a due prestatori operanti sullo scalo per le categorie limitabili.

La successiva istruttoria interna di Enac ha evidenziato la sussistenza di criticità, sotto il profilo infrastrutturale e della limitatezza degli spazi disponibili, nonché della sicurezza, in base al safety assesment prodotto da GEASAR, esprimendo parere favorevole in ordine all'accogliibilità dell'istanza della citata società di gestione aeroportuale diretta ad ottenere la conferma della limitazione all'accesso ai servizi di assistenza a terra sull'aeroporto di Olbia.

In data 11 dicembre 2023, Enac ha emesso il nuovo provvedimento di limitazione in accoglimento di quanto richiesto dalla società GEASAR, confermando le considerazioni che avevano portato alla limitazione sull'Aeroporto di Olbia del numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra, disposta dal precedente provvedimento del Direttore generale dell'ENAC n. 103944 del 24 settembre 2018. Il nuovo provvedimento sostituisce il precedente e ha la durata di sette anni.

Le strutture di ENAC pertanto, dovranno procedere, come anticipato nella sezione dedicata agli aggiornamenti normativi, alla predisposizione del bando di gara. Pertanto, è ragionevole prevedere che a seguito delle procedure di aggiudicazione, la società opererà in concorrenza con terzi prestatori e subirà una riduzione del proprio volume d'affari correlata alla porzione di traffico che verrà servita dagli stessi. Tale

presumibile riduzione di fatturato è stata prevista nei piani industriali redatti dalla società e portata alla attenzione degli Amministratori.

➤ **Rischi relativi al regime concessorio**

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

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

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

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

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

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

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

Oltre a ciò, gli oneri per la sicurezza negli aeroporti in Italia o altrove, potrebbero aumentare ulteriormente, nel caso di nuovi attacchi terroristici. Ciò comporterebbe una maggiorazione dei costi sia per Geasar che per le sue controllate. Pertanto, eventuali maggiorazioni degli oneri, delle tariffe o degli altri costi che il Gruppo non sia in grado di trasferire sul prezzo del proprio prodotto, potrebbero avere un effetto negativo sulle condizioni finanziarie del Gruppo e sui suoi utili di esercizio.

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

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

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

Attività di direzione e coordinamento

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che la Società è sottoposta da 25 Febbraio 2021 alla direzione e coordinamento della Società F2i Ligantia SpA.

Informativa sulle parti correlate

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

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

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

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

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

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

Approvazione del Bilancio

Signori Azionisti, Vi invito ad approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2023 con un utile pari a **22.194.941** Euro, deliberandone la distribuzione dei dividendi ai soci per 20.000.000 Euro e destinandone a riserva 2.194.941 Euro.

La presente relazione al Bilancio, corredata dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e anche il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.



PIPOBELLO
SILVIO
12.04.2024
17:28:46
GMT+01:00

Geasar SpA
Amministratore Delegato
Silvio Pippobello

Geasar SpA

Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda
 Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.
 Direzione e coordinamento di F2i Ligantia S.p.A.

Bilancio al 31 Dicembre 2023

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31-dic-23	31-dic-22
B)	IMMOBILIZZAZIONI:		
I	Immobilizzazioni Immateriali:		
2)	costi di sviluppo		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	75.917	173.254
4)	concessioni, licenze, marchi e diritti simili	175	350
5)	avviamento		
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	27.896	17.896
7)	altre		
	Totale Immobilizzazioni Immateriali	103.989	191.500
II	Immobilizzazioni Materiali:		
1)	terreni e fabbricati	4.441.641	4.477.738
2)	impianti e macchinario	57.490	78.686
3)	attrezzature industriali e commerciali	1.851.659	2.056.916
4)	altri beni	214.563	317.347
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	1.295.314	9.086
	Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione	7.860.668	6.939.772
6)	piazzali e strade	17.118.851	15.113.488
7)	fabbricati	10.234.935	10.728.657
8)	impianti	2.213.707	1.997.863
9)	immobilizzazioni in corso e acconti	1.409.551	1.073.320
	Totale beni gratuitamente devolvibili	30.977.045	28.913.328
	Totale Immobilizzazioni Materiali	38.837.713	35.853.101
III	Immobilizzazioni Finanziarie:		
		<i>Esigibili entro l'esercizio successivo</i>	
		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	15.911.337	15.911.337
d - bis)	altre imprese	13.150	13.150
2)	crediti:		
d - bis)	verso altri	6.297	6.297
	Totale Immobilizzazioni Finanziarie	20.368.302	17.522.289
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	59.310.004	53.566.890

segue Stato Patrimoniale Attivo

C) ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I Rimanenze:</i>				
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo		56.977	59.653
	Totale		56.977	59.653
<i>II Crediti:</i>				
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>		
		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>	
1)	verso clienti		11.593.038	12.052.363
2)	verso impresa controllate		2.736.458	7.169.829
4)	verso controllanti			
5)	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		12.000	4.880
5 bis)	verso erario per crediti tributari		452.201	409.253
5 ter)	verso erario per imposte anticipate	575.342	696.856	1.032.816
5 quater)	verso altri		2.572.595	4.739.487
	Totale	575.342	696.856	18.399.108
<i>III Attivita' finanziarie, che non costituiscono immobilizzazioni:</i>				
6)	altri titoli			
	Totale			
<i>IV Disponibilita' liquide:</i>				
1)	depositi bancari e postali		48.346.976	55.285.788
2)	assegni			
3)	danaro e valori in cassa		24.229	18.648
	Totale		48.371.204	55.304.436
Totale attivo circolante			66.827.289	80.735.539
D) RATEI E RISCONTI:				
	ratei e risconti attivi		66.798	52.627
Totale ratei e risconti			66.798	52.627
TOTALE ATTIVO			126.204.091	134.355.056

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO:				
I	Capitale sociale		12.912.000	12.912.000
II	Riserva soprapprezzo azioni			
III	Riserva di rivalutazione L. 342/2000		1.031.374	1.031.374
IV	Riserva legale		2.582.400	2.582.400
V	Riserve statutarie			
VI	Riserve per azioni proprie			
VII	Altre riserve:			
-	Riserva straordinaria		42.936.164	42.492.578
-	Riserva amm.ti anticipati		1.864.023	1.864.023
-	Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le			
-	Riserva per ammortamenti anticipati			
-	Riserva per contributi in conto capitale		687.233	687.233
-	Riserva da differenza di traduzione bilanci in valuta			
-	Altre riserve			
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo		644.702	644.702
IX	Utile (perdita) dell'esercizio		22.194.941	26.843.586
Totale patrimonio netto			84.852.839	89.057.897
B) FONDI PER RISCHI E ONERI:				
2)	fondo per imposte differite		4.373	
4)	Altri		1.075.365	963.561
Totale fondi per rischi e oneri			1.079.738	963.561

segue Stato Patrimoniale Passivo

C)	TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			781.009	792.683
D)	DEBITI:	<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>		
	4) debiti verso banche	9.628.319	11.610.297	11.610.297	13.577.244
	5) debiti verso altri finanziatori			1.452.078	1.462.411
	6) acconti			346.499	802.052
	7) debiti verso fornitori			6.285.273	6.158.499
	9) debiti verso imprese controllate			589.429	605.056
	11) debiti verso controllanti			3.246.470	3.782.219
11 - bis)	debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti				
	12) debiti tributari			171.093	750.201
	13) debiti v/ istituti previd. e secur.sociale			398.458	491.678
	14) altri debiti			14.870.729	15.308.984
	Totale debiti	9.628.319	11.610.297	38.970.327	42.938.343
E)	RATEI E RISCONTI				
	ratei e risconti passivi			520.178	602.571
	aggio sui prestiti				
	Totale ratei e risconti			520.178	602.571
	TOTALE PASSIVO			126.204.091	134.355.056

CONTO ECONOMICO

31-dic-23

31-dic-22

A)	(+) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	54.185.387	53.477.575
b)	da controllanti		
c)	da controllate	8.065.956	7.932.300
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
5)	altri ricavi e proventi:		
a)	altri ricavi e proventi da terzi	590.892	783.018
b)	da controllate	1.017.157	930.126
c)	da controllanti		
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	24.000	14.000
e)	contributi in conto esercizio	102.924	7.439.303
	Totale	63.986.315	70.576.322
B)	(-) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-493.392	-518.542
b)	da controllanti		
	da imprese del gruppo		-1
7)	per servizi		
a)	da terzi	-13.831.801	-14.398.674
b)	da controllanti	-45.000	-45.000
c)	da controllate	-1.323.293	-1.083.164
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-2.422.042	-2.222.872
b)	da imprese controllate	-89.236	-82.180
c)	da società sottoposte al controllo delle controllanti		
9)	per il personale:		
a)	salari e stipendi	-12.323.573	-12.181.631
b)	oneri sociali	-2.606.716	-3.087.589
c)	trattamento di fine rapporto	-727.826	-773.409
e)	altri costi:		
e.1)	da terzi	-263.186	-241.559
e.3)	da controllate		
e.4)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	ammortamento delle immobilizz. immateriali	-144.488	-424.792
b)	ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-2.681.099	-2.436.277
d)	svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide		
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-2.675	2.243
12)	accantonamenti per rischi		
13)	altri accantonamenti		-19.177
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-928.139	-719.221
b)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-0	
c)	da controllate	-18.049	-12.982
	Totale	-37.900.517	-38.244.826
(A - B)	DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	26.085.797	32.331.495

<i>segue Conto Economico</i>		<i>31-dic-23</i>	<i>31-dic-22</i>
C)	PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
15)	<i>(+) proventi da partecipazioni:</i>		
a)	in imprese controllate	3.305.325	1.796.063
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:		
b)	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	1.158.483	154.689
c)	da titoli iscritti nell' attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
-	verso terzi	18.436	8
-	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-657.050	-265.920
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Utili su cambi		
	Perdite su cambi	-366	-22
	Totale	3.824.829	1.684.819
D)	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
	Totale delle rettifiche	0	0
	Risultato prima delle imposte	29.910.626	34.016.314
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti	-11.605.440	-1.402.256
b)	imposte esercizi precedenti	20.470	-642
c)	anticipate	37.179	-99.321
d)	differite	-4.373	
e)	proventi da adesione al regime di consolidato fiscale	3.836.479	-5.670.508
	Totale imposte sul reddito	-7.715.685	-7.172.727
23)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	22.194.942	26.843.586

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)

RENDICONTO FINANZIARIO	31-dic-23	31-dic-22
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	22.194.942	26.843.586
Imposte sul reddito	7.715.685	7.172.727
Interessi passivi/(interessi attivi)	(1.815.533)	111.223
(Dividendi)	(3.305.325)	(1.796.063)
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	24.789.768	32.331.474
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	844.002	904.390
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.825.588	2.861.069
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	28.459.358	36.096.932
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	2.675	(2.243)
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	4.885.577	(6.137.066)
Decremento/(incremento) dei crediti vs controllanti		
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(344.406)	(145.928)
Incremento/(decremento) dei debiti verso controllanti	(535.749)	3.782.219
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	(14.171)	18.205
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	(82.393)	124.334
Altre variazioni del capitale circolante netto	(183.736)	(13.073.961)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	32.187.156	20.662.492
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(483.123)	(111.223)
(Imposte sul reddito pagate)	(4.267.443)	(2.622.709)
Dividendi incassati	3.305.325	1.796.063
(Utilizzo dei fondi)	(739.500)	(1.666.711)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	30.002.416	18.057.912
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(5.701.563)	(4.676.619)
Disinvestimenti	35.852	7.848.438
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(56.977)	(115.632)
Disinvestimenti		172.314
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti	(2.846.013)	1.431.144
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(8.568.702)	4.659.644

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti verso banche e altri finanziatori		(74.828)
Accensione finanziamenti (Rimborso finanziamenti)	(1.966.947)	(2.392.950)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento (Rimborso di capitale)		(1.695.743)
Cessione (acquisto) di azioni proprie (Dividendi (e acconti su dividendi) pagati)	(26.400.000)	(8.304.257)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(28.366.947)	(12.467.778)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(6.933.233)	10.249.778
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	55.304.436	45.054.656
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	55.285.788	45.028.766
denaro e valori in cassa	18.648	25.890
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio	48.371.204	55.304.436
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	48.346.976	55.285.788
denaro e valori in cassa	24.229	18.648

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, si incrementa significativamente per 11.944.504 rispetto all'esercizio precedente generando un rendimento positivo. Tale rendimento è determinato dalla riduzione dei crediti verso clienti per circa 7 milioni, ed alla riduzione dei debiti verso fornitori per circa 2 milioni di euro. Contestualmente i flussi, assorbono il pagamento delle imposte del 2022, per circa 4,2 milioni di euro. Sebbene le imposte pagate anche nel corso del 2023 abbiano beneficiato del credito d'imposta dell'Energia, quale contributo straordinario, emanato per contrastare l'aumento delle bollette di luce e gas in capo alle imprese, a seguito della crisi internazionale.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 13.228.346 euro. Tale decremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto a maggiori investimenti dell'anno per 5,7 milioni di euro, in crescita rispetto agli investimenti realizzati nel corso del precedente esercizio, i quali sono stati oggetto di nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici concessi dalla Regione Sardegna, e per utilizzo del fondo per Debiti per investimenti futuri (cosiddetto "fondo tariffe"). Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti beneficia per circa 2,8 milioni dell'incasso del finanziamento da parte dell'ENAC per l'acquisto degli impianti di BHS ed EDS. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 28.366.947 risente per:

- 1,9 milioni del rimborso delle rate del finanziamento di 16,5 milioni, acceso nel 2021, come da piano di ammortamento;
- 26,4 milioni della distribuzione dei dividendi dell'esercizio precedente.

A causa dell'effetto combinato delle sopra citate componenti, nel 2023 la società ha assorbito cassa netta sia per gli investimenti, sia per la distribuzione dei dividendi e per il pagamento delle imposte, generando una variazione negativa è pari a 6.933.233.

Geasar SpA

*Sede in Olbia Aeroporto Costa Smeralda
Capitale sociale Euro 12.912.000 i.v.*

Direzione e coordinamento di F2i Ligantia S.p.A.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2023

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile, interpretata ed integrata dai principi e criteri contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) ed infine, ove mancanti e in quanto non in contrasto con le norme e i principi contabili italiani, da quelli emanati dall'International Accounting Standard Board (I.A.S.B.)

Il bilancio d'esercizio è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e Rendiconto Finanziario (preparati in conformità agli schemi rispettivamente di cui agli artt. 2424, 2424 bis c.c., e di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) e dalla presente nota integrativa.

La nota integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c., da altre disposizioni del Codice Civile in materia di bilancio e da altre leggi precedenti. Inoltre, in essa sono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione trasparente e completa, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

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

Il presente bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

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

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter è sottoposta alla direzione e coordinamento della Holding F2i Ligantia S.p.A. che ne detiene il 100% delle quote.

CONTINUITA' AZIENDALE

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza nella prospettiva della continuità aziendale, tenuto altresì conto dello stato di crisi legato al contesto internazionale ed europeo per il protrarsi del conflitto bellico in Ucraina e l'instaurarsi del conflitto Israeliano.

Il bilancio in chiusura valuta che è preservato, nella redazione dello stesso, il presupposto della continuità aziendale, in quanto l'impresa viene considerata in grado di continuare a svolgere la propria attività in un prevedibile futuro, seppur scontando un certo livello di incertezza riconducibile al conflitto sopra citato.

Si ritiene pertanto che la società sarà in grado di far fronte alle proprie obbligazioni ed agli impegni nel corso dei successivi 12 mesi, avendo messo in atto tutte le necessarie operazioni per accompagnare lo sviluppo del trend di crescita confermato nel 2023.

Durante l'esercizio 2023 la gestione societaria ha evidenziato un risultato positivo pari ad Euro 22.194.942.

Dal punto di vista economico, la prima parte dell'esercizio ha contribuito in misura significativa al conseguimento del risultato finale, grazie all'increase del traffico passeggeri, contestualmente, gli investimenti originariamente previsti a piano sono stati riprogrammati in ottica prudenziale, preservando soltanto quelli mandatori e quelli maggiormente strategici per il percorso di crescita della Società.

ALTRE INFORMAZIONI

Ricorrendo i presupposti di cui all'art. 5.3 dell'OIC 17, la società si è avvalsa della facoltà di predisporre il Bilancio Consolidato, secondo i principi ITA GAAP. L'appartenenza al Gruppo F2i Ligantia Spa, ha consentito la autonoma predisposizione del bilancio consolidato, il cui perimetro di consolidamento include Geasar Spa, quale Capogruppo e le società controllate Cortesa Srl, Eccelsa Aviation Srl ed Alisarda Real Estate srl. Il Bilancio è pubblicato nei modi e nei tempi previsti dalla normativa vigente.

CRITERI DI VALUTAZIONE

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

FATTI DI RILIEVO ACCADUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

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

Il presente bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

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

Alla data del 31 dicembre 2000, come consentito dagli articoli dal 10 al 16 della Legge 342/2000 (Collegato alla Finanziaria per il 2000), la Società si avvale della facoltà di rivalutare talune categorie omogenee di beni risultanti dal bilancio al 31/12/1999.

La rivalutazione in parola, in deroga all'art. 2426 del C.C. (all'epoca vigente), comportò l'iscrizione di maggiori valori, comunque non eccedenti quelli attribuibili ai beni con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva, all'effettiva possibilità di economica utilizzazione nell'impresa, nonché ai valori di mercato alla data della rivalutazione.

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

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

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

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

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

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

Nella tabella che segue vengono riepilogate le vite utili applicate:

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

(*) *La vita utile utilizzata al fine del calcolo degli ammortamenti è la minore tra quella riportata in tabella che è la vita utile residua effettiva in base alla natura del bene, e la durata residua della concessione che al 31/12/2022 risulta essere di 24 anni.*

Il valore residuo delle immobilizzazioni materiali viene svalutato in caso di perdite durevoli di valore e ripristinato qualora vengano meno i presupposti delle rettifiche effettuate, al netto degli ammortamenti applicabili; se in esercizi successivi vengono meno i motivi che avevano giustificato la svalutazione, viene ripristinato il valore originario, nei limiti del valore che l'attività avrebbe avuto ove la rettifica di valore non avesse mai avuto luogo, eccezion fatta per la voce avviamento ed "Oneri pluriennali" di cui al numero 5 dell'art. 2426 del c.c. Nell'esercizio in cui il cespite viene acquisito, l'ammortamento è ridotto del 50% al fine di rifletterne il minor utilizzo, qualora la quota di ammortamento così ottenuta non si discosti significativamente da quella calcolata a partire dal momento in cui il cespite è disponibile per l'uso.

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

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

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

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

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

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

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

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

RIMANENZE

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

BENI IN LEASING

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

CREDITI

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

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

DISPONIBILITA' LIQUIDE

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

RATEI E RISCONTI

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

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

FONDI PER RISCHI E ONERI

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

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

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

DEBITI

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

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

IMPOSTE

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

Ai fini dell'IRES la Società ha aderito sino al 31 dicembre 2022 al regime del consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del T.U.I.R. facente capo alla controllante F2i Ligantia S.p.A..

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

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

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

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

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

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

CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

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

RICAVI E COSTI

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

In particolare, la competenza viene garantita dal riconoscimento:

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

USO DI STIME

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

Analisi delle voci di bilancio:

ATTIVO**B) IMMOBILIZZAZIONI****I - IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI**

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

	31-dic-22			31-dic-23		
	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto	Costo	(F.do Amm.ti)	Valore netto
costi di sviluppo	598.249	-598.249		598.249	-598.249	
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	3.395.622	-3.222.368	173.254	3.442.599	-3.366.682	75.917
conc., licenze, marchi e diritti simili	29.614	-29.264	350	29.614	-29.439	175
avviamento	567.269	-567.269		567.269	-567.269	
immobilizz.ni in corso e acconti	17.896		17.896	27.896		27.896
altre	277.550	-277.550		277.550	-277.550	
	4.886.200	-4.694.700	191.500	4.943.177	-4.839.188	103.989

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

	Saldo					SALDO
	31/12/2022	Incrementi	Riclassifiche	Dismissioni	Ammortamento	31/12/2023
costi di sviluppo						
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	173.254	46.977			-144.313	75.917
conc., licenze, marchi e diritti simili	350				-175	175
immobil.ni in corso e acconti	17.896	10.000				27.896
altre						
	191.500	56.977			-144.488	103.989

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

- investimenti per l'aggiornamento del software del controllo accessi in aeroporto, per un importo di circa 33 mila euro;
- configurazione di due postazioni per casse aggiuntive presso la biglietteria e la sala vip e l'adeguamento dei sistemi di scalo per circa 10,5 mila euro.

Le immobilizzazioni in corso sono relative al software "Panel PC" , per la gestione degli accessi in area sterile per i possessori del tesserino aeroportuale, la cui installazione non è stata ancora ultimata alla data di chiusura del bilancio.

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 144,5 mila euro circa.

II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

Gli investimenti dell'esercizio ammontano a 5,7 milioni di euro. Tale somma rappresenta quanto effettivamente eseguito al lordo delle nettizzazioni per l'utilizzo dei fondi pubblici erogati dalla Regione Sardegna pari a 24,8 mila euro circa.

Gli incrementi di immobilizzazioni materiali di proprietà ammontano a 320,6 mila euro circa, suddivisi per categoria di cespiti così come segue:

- **attrezzature Industriali** per 287 mila euro (efficientamento finger, infrastrutturazione parcheggio autonoleggi, adeguamento CED, allestimenti security, altri minori);
- **mobili e macchine da ufficio** per 30 mila euro circa (Rinnovo apparecchiature elettroniche per ufficio e Allestimenti minori);
- **costruzioni leggere** per residuali 4.320 euro (Box controlli sicurezza polizia di frontiera presso Terminal 1).

La sezione riclassifiche dà separata evidenza delle movimentazioni relative alle opere in corso alla chiusura dell'esercizio precedente, per le quali sono stati ultimati i lavori nel 2023 ed iscritti a libro cespiti tra le corrispondenti categorie contabili. In particolare i principali interventi conclusi in corso d'anno sono, i lavori relativi all'ampliamento del piazzale di sosta "Apron 2" e completamento del sentiero di avvicinamento ALS, adeguamento del Terminal Principale alla normativa antincendio oltre al potenziamento del sistema "FIDS".

Le immobilizzazioni in corso di proprietà, pari a 1,29 milioni, afferiscono alle anticipazioni erogate per l'acquisto di mezzi elettrici, nell'ambito del progetto di ammodernamento dei mezzi di rampa, che prevede la sostituzione di 57 mezzi a motore endotermico con altrettanti mezzi elettrici. La voce inoltre, include le apparecchiature per il controllo dei passaporti e per il controllo dei parametri del depuratore delle acque, i quali saranno operativi dal 2024.

Le immobilizzazioni nette gratuitamente devolvibili ascrivibili all'esercizio ammontano a 3,35 milioni di euro.

Di seguito si riportano i principali interventi per categoria di cespiti:

- **piazze e strade** per 2,6 milioni, comprendono i lavori di ultimazione relativi all'ampliamento del piazzale di sosta "Apron 2" per le operazioni di Aviazione Generale (2,49M), oltre che interventi minori di riqualifica strutture di volo e completamento sentiero di avvicinamento ALS;
- **impianti** per 517 mila euro cui fanno capo diversi lavori (Manutenzione straordinaria delle canalette di raccolta acqua piovana presso piazzale, adeguamento degli impianti idrici e degli impianti di condizionamento, Potenziamento sistema "FIDS", Dotazioni security per T1 e AG1, altri minori);
- **fabbricati** per 224 mila euro (Infrastrutturazione parcheggio autonoleggi, adeguamento del Terminal Principale alla normativa antincendio, revisione spazi in area extra shengen, altri minori).

Le immatricolazioni dell'anno relative ad investimenti in corso da anni pregressi sono pari a 408,8 mila euro circa, di cui 241 mila euro circa sono attribuibili al completamento della prima fase dell'impianto per la prevenzione incendi e dell'ampliamento apron 2. La restante porzione è attribuibile ad opere complementari al prolungamento pista di volo, ed all'installazione dei monitor Fids acquistati nel corso del precedente esercizio.

Le immobilizzazioni in corso gratuitamente devolvibili, pari a 736 mila euro circa, sono principalmente legate all'avvio di due importanti progetti, quali, la realizzazione di un impianto fotovoltaico presso il Main park e la sostituzione dell'impianto di condizionamento del terminal 1 nell'ambito di un intervento più ampio di riqualificazione energetici; ed il progetto per l'adeguamento delle infrastrutture di volo, con l'installazione di un impianto di videosorveglianza potenziato e la realizzazione degli impianti elettrici per le singole utenze dei subconcessionari, al fine di permettere una gestione autonoma delle utenze dell'energia elettrica.

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

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

COSTO	SALDO 31/12/22	Incrementi	Riclassifiche da anni prec	Decr.ti per dism.ni/finanz.ti/fond o tariffe	SALDO 31/12/23
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	900.735	4.320			905.055
	5.227.739	4.320			5.232.059
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.206.681				2.206.681
	2.206.681				2.206.681
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	9.607.483	286.642	9.086	-12.747	9.890.464
- altri beni	6.110.828	29.673			6.140.501
	15.718.311	316.315	9.086	-12.747	16.030.966
<i>Immobilizzazioni in corso e acconti</i>	9.086	1.295.315	-9.086		1.295.315
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	21.542.237	2.608.110	199.746		24.350.093
- fabbricati	26.986.963	224.234	150.321	-12.138	27.349.380
- impianti	7.265.910	517.344	49.627	-14.102	7.818.779
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	55.795.110	3.349.687	399.694	-26.239	59.518.252
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.073.320	735.926	-399.694		1.409.551
	1.073.320	735.926	-399.694		1.409.551
Totale	80.030.247	5.701.563	0	-38.986	85.692.824

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

AMMORTAMENTI	SALDO	Quota di	Riclassifiche da anni prec	Decr.ti e riallineamenti per	SALDO
	31/12/22	Ammortamento			31/12/23
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	750.001	40.416			790.417
	750.001	40.416			790.417
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.127.996	21.196			2.149.191
	2.127.996	21.196			2.149.191
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	7.550.567	488.939		-700	8.038.806
- altri beni	5.793.482	132.456			5.925.938
	13.344.048	621.395		-700	13.964.744
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	6.428.749	802.493			7.231.242
- fabbricati	16.258.306	858.573		-2.434	17.114.445
- impianti	5.268.046	337.026			5.605.072
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	27.955.102	1.998.092		-2.434	29.950.759
Totale	44.177.146	2.681.099		-3.134	46.855.111

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano a 2.682 mila euro, di cui 1.998 mila euro di pertinenza di beni gratuitamente devolvibili.

Nella colonna Riclassifiche e Decrementi sono espone le nettizzazioni di immobilizzazioni coperte da contributo pubblico e gli storni di accontamenti a fatture da ricevere di anni pregressi, per i quali non è pervenuto il relativo documento.

La tabella riepiloga il valore netto contabile delle Immobilizzazioni materiali al 31/12/23.

VALORE NETTO	SALDO	Incrementi	variaz. imm	ammortamenti	Riclassifiche + Decr.ti e riallineamenti	SALDO
	31/12/22		in corso			31/12/23
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE						
<i>terreni e fabbricati</i>						
- terreni	4.327.004					4.327.004
- costruzioni leggere	150.734	4.320		-40.416		114.637
	4.477.738	4.320		-40.416		4.441.641
<i>impianti e macchinari</i>						
- impianti e macchinari specifici	78.686			-21.196		57.490
	78.686			-21.196		57.490
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>						
- attrezzature industriali	2.056.916	286.642	9.086	-488.939	-12.047	1.851.658
- altri beni	317.347	29.673		-132.456		214.564
	2.374.263	316.315	9.086	-621.395	-12.047	2.066.222
<i>Totale beni di proprietà</i>	6.930.687	320.635	9.086	-683.007	-12.047	6.565.354
<i>Immobilizzazioni materiali in corso e acconto</i>	9.086	1.295.315	-9.086			1.295.315
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI						
- piazzali e strade	15.113.488	2.608.110	199.746	-802.493		17.118.851
- fabbricati	10.728.657	224.234	150.321	-858.573	-9.703	10.234.935
- impianti	1.997.863	517.344	49.627	-337.026	-14.102	2.213.707
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	27.840.008	3.349.687	399.694	-1.998.092	-23.805	29.567.493
<i>opere in corso e acconti</i>						
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.073.320	735.926	-399.694			1.409.551
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	1.073.320	735.926	-399.694			1.409.551
	35.853.101	5.701.563		-2.681.099	-35.852	38.837.712

III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

1) PARTECIPAZIONI

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

PARTECIPAZIONI - COMPOSIZIONE SALDO

PARTECIPAZIONI	31/12/23			31/12/22		
	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO	COSTO	RIVAL.(SVAL)	V.BILANCIO
IMPRESE CONTROLLATE						
Cortesa S.r.l.	250.000		250.000	250.000		250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000		900.000	900.000		900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337		14.761.337	14.761.337		14.761.337
TOTALE	15.911.337		15.911.337	15.911.337		15.911.337
ALTRE IMPRESE						
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000		3.000	3.000		3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150		150	150		150
Consorzio Polo Universitario	10.000		10.000	10.000		10.000
TOTALE	13.150		13.150	13.150		13.150

PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/22	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO 31/12/23
		INCREMENTI	(ALIENAZ.)	RIVALUT.(SVAL.)	
IMPRESE CONTROLLATE					
Cortesa S.r.l.	250.000				250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	900.000				900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	14.761.337				14.761.337
TOTALE	15.911.337				15.911.337
ALTRE IMPRESE					
Consorzio Fidi Fin Sardegna	3.000				3.000
Consorzio Confidi Sardegna	150				150
Consorzio Polo Universitario	10.000				10.000
TOTALE	13.150				13.150

DETTAGLIO PARTECIPAZIONI SOCIETA' CONTROLLATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto prima del risultato dell'esercizio	Risultato 2023	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	2.323.985	1.893.222	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	1.574.370	1.652.075	100	900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	Olbia	7.800.000	12.337.808	-266.653	100	14.761.337
Totale						15.911.337

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

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

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

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

2) CREDITI

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

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

	31/12/23			31/12/22		
	Importo dei crediti scadente:			Importo dei crediti scadente:		
	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni	entro 1 anno	da 1 a 5 anni	oltre 5 anni
<i>crediti:</i> d - bis) verso altri	4.437.518	6.297		1.591.504	6.297	
	4.437.518	6.297		1.591.504	6.297	

La voce "Crediti verso Altri" si incrementano di 2,8 milioni di euro.

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

- Convenzione 440/4 del 26 luglio 2011 - "Disposizioni Urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle Province di Sassari ed Olbia Tempio in relazione alla S.S. Sassari - Olbia" per interventi infrastrutturali sulla pista di volo, airside e deviazione della S.S. 125. L'utilizzo di tali fondi nel 2023 ammonta a circa 201 mila euro, con una quota di credito residuo pari a 778 mila euro.

- Convenzione 19 del 14 novembre 2019 - "Regolante il finanziamento statale destinato alla realizzazione degli interventi "Aeroporti Sardegna", riqualificazione strutture di volo. La Convenzione prevede un finanziamento totale di 25.220 mila euro (il quale verrà erogato in più esercizi sulla base del cronoprogramma redatto in fase di delibera), di cui erogati al 31.12.2022 25,7 milioni di euro. Gli stessi sono stati utilizzati per il pagamento dei lavori per circa 25,7 milioni entro il 31.12.2022. La quota residua per utilizzi futuri è pari a 612 mila euro.

- Convenzione ai sensi della Delibera CIPESS 79/2021- Fondi Sviluppo e Coesione FSC 2021-2027 stipulata con la Regione Autonoma della Sardegna per l'acquisto di un "Impianto BHS Adeguamento Standard 3" e di "impianto EDS per fornitura, installazione, start-up di apparecchiature radiogene", per i quali sono state assegnate, rispettivamente, risorse pari a € 2.527.000 per l'intervento "Impianto BHS" e per €1.933.415 per l'impianto EDS, di cui erogati al 31.12.2023, 3 milioni di euro.

La società ha iscritto un credito complessivo pari a 4,4 milioni alla data del 31.12.2022, ed un contestuale debito per la quota residua di lavori non ancora ultimati.

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

<i>Valori espressi in Euro</i>	31/12/23	31/12/22
Telecom Italia S.p.A.	465	465
Enel S.p.A.	1.188	1.188
PP.TT (deposito cauzionale casella postale)	20	20
ENAV (servizio gestione piani di volo)	1.549	1.549
CIPNES	3.070	3.070
Altri depositi cauzionali	5	5
Totale	6.297	6.297

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I - RIMANENZE

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

<i>Materie prime sussidiarie e di consumo</i>	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	3.566	6.242	-2.675	-43%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
Acconti a fornitori				
	56.977	59.653	-2.675	-4,49%

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

II - CREDITI

La società non effettua alcuna ripartizione per area geografica in quanto l'azienda opera esclusivamente nel territorio del Comune di Olbia.

ANALISI DEI CREDITI IN BASE ALLA SCADENZA

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

	31/12/23			31/12/22		
	Importo dei crediti scadente			Importo dei crediti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
ATTIVO CIRCOLANTE						
<i>Crediti:</i>						
verso clienti	11.593.038			12.052.363		
verso impresa controllate	2.736.458			7.169.829		
verso controllanti						
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	12.000			4.880		
verso erario per crediti tributari	452.201			409.253		
verso erario per imposte anticipate	457.474	575.342		389.408	606.229	
verso altri	2.572.595			4.739.487		
	17.823.765	575.342		24.765.221	606.229	

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

- Crediti verso clienti pari a circa 11,5 milioni di euro al 31 dicembre 2023, derivanti dalla fatturazione dei rapporti commerciali per i servizi di handling, tasse d'imbarco e diritti aeroportuali, subconcessioni locali e tutti gli altri servizi caratteristici delle attività sociali; subiscono un decremento di circa 460 mila euro direttamente correlati alla normalizzazione dei tempi di incasso da parte dei clienti minori ha permesso di ridurre le posizioni a credito vetuste.

La voce crediti verso clienti accoglie gli stanziamenti derivanti dalle fatture da emettere per circa 3,6 milioni di euro e 121 mila euro di stanziamenti per note di credito da emettere, ed accoglie il fondo svalutazione crediti per 1,3 milioni di euro.

Si precisa che i crediti verso clienti includono le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a complessivi 1,9 milioni di euro per i quali la società agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti per addizionali e di cui il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione, non risultano pertanto svalutati

Per quanto attiene i crediti verso società del gruppo si fa riferimento ai paragrafi "CREDITIVERSO SOCIETA' DEL GRUPPO".

La movimentazione del Fondo nell'esercizio 2023 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2022	Rilascio	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2023
Fondo svalutazione crediti	1.484.549			139.373	1.345.175
<i>Totale</i>	1.484.549			139.373	1.345.175

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 139 mila euro, prevalentemente per la copertura della perdita sul credito vantato verso il vettore Condor per 115 mila euro, e di crediti minori, dovuto all'impossibilità di recupero di alcune posizioni di modesto importo, anche in considerazione dell'eccessiva onerosità delle procedure da esperire, rispetto al valore del credito.

Lo stanziamento del fondo si ritiene congruo, pertanto non si è proceduto ad un accantonamento nel corso del 2023, tale valutazione è stata eseguita sui crediti, con un'analisi di dettaglio delle posizioni creditorie tenendo conto dell'anzianità e dell'entità dei crediti, delle azioni di recupero intraprese e della situazione economico - patrimoniale dei debitori.

CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO

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

	31/12/23		31/12/22	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti verso imprese sottoposte al controllo della controllante				
Sogeaal S.p.A	12.000		4.880	
	12.000		4.880	
crediti verso controllate				
Cortesa S.r.l.	1.698.099		3.321.760	
Eccelsa Aviation S.r.l.	1.038.265		3.843.281	
Alisarda Real Estate	94		4.788	
	2.736.458		7.169.829	
	2.748.458		7.174.709	

I crediti verso la collegata Sogeaal sono di natura commerciale e regolati a normali condizioni di mercato.

I crediti verso le controllate si sono decrementati nel corso del 2023 per circa 4,4 milioni di euro, grazie alla costante regolarità degli incassi e pagamenti tra le società del gruppo.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l per 1,7 milioni di euro sono sostanzialmente ascrivibili:

- canone per subconcessione locali e servizi amministrativi per circa 500 mila euro;
- recupero utenze per circa 338 mila euro;
- stanziamenti per fatture da emettere per 800 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per circa 1 milione di euro, di cui stanziamenti per fatture da emettere per 2 mila euro.

CREDITI TRIBUTARI E CREDITI VERSO ALTRI

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

	31/12/23		31/12/22	
	entro l'esercizio	oltre l'esercizio	entro l'esercizio	oltre l'esercizio
crediti tributari				
crediti verso l'erario per ritenute subite				
crediti per IRES				
crediti per IRAP				
crediti d'imposta		34.231		96.391
crediti per esercizi precedenti				
crediti per IVA	417.970		312.862	
crediti per imposte anticipate:				
crediti per IRES anticipata	1.020.074		983.758	
crediti per IRAP anticipata	12.742		11.879	
	1.450.786	34.231	1.308.499	96.391
crediti v/altri				
crediti verso dipendenti	13.711		1.050	
altri crediti	2.558.883		4.738.437	
	2.572.595		4.739.487	

La voce "crediti d'imposta" accoglie i saldi residui relativi alle agevolazioni fiscali concesse a favore delle imprese per:

- acquisti di beni strumentali nuovi funzionali allo sviluppo delle attività (credito d'imposta beni strumentali nuovi) per 33 mila euro. Il credito è riconosciuto nella misura del 6% dei costi ammissibili ed è utilizzabile esclusivamente in compensazione, in 3 quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno di entrata in funzione dei beni.

- contenere l'aumento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale registrati nel corso del 2022 e parzialmente confermati nel corso del primo semestre 2023, e atti a contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi Ucraina (credito d'imposta energia) per 65 mila euro. L'agevolazione è concessa a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il primo ed il secondo trimestre 2023, a favore delle imprese energivore e non energivore. Tale contributo straordinario viene riconosciuto nella misura del 35% dei consumi effettivamente rilevati e fatturati nel I° trimestre 2023 e del 10% nel II° trimestre. L'agevolazione concessa è stata portata in compensazione sulle maggiori imposte dovute nei periodi relativi a marzo, aprile e maggio 2023.

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

Il credito per IVA ammonta a circa 418 mila euro, compensato con le operazioni a debito nel corso del 2023.

I **crediti verso altri** accolgono principalmente:

- crediti verso la Regione Autonoma Sardegna per 1,4 milioni per due finanziamenti, deliberati e parzialmente incassati, a fronte dell'acquisto degli impianti BHS ed EDS. Gli impianti sono stati eseguiti e capitalizzati al netto del credito iscritto per l'incasso del finanziamento; contestualmente alla data di chiusura è stato iscritto un debito per la quota dei lavori non eseguiti;
- rilevazioni crediti per interessi bancari maturati e non ancora incassati per circa 958 mila euro;
- altri crediti per somme relative al recupero iva per circa 46 mila euro;
- altri crediti iscritti a fronte del noleggio nastro bagagli per 46 mila euro;
- manutenzioni per circa 35 mila euro;
- canone per infocert, per circa 16 mila euro;
- polizze assicurative, per circa 25 mila euro;
- formazione del personale, per circa 2 mila euro;
- crediti verso fornitori per circa 5 mila euro.

IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 48 milioni euro rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Tale voce è dettagliata nella tabella che segue:

<u>DEPOSITI BANCARI</u>	CONSISTENZA FINALE 31/12/23	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/22
Banca di Credito Sardo S.p.A.	14.898.377	17.749.619
Banca nazionale del Lavoro		258.351
Banco di Sardegna	33.448.598	37.277.818
TOTALE	48.346.975	55.285.788

<u>DENARO E VALORI IN CASSA</u>	CONSISTENZA FINALE 31/12/23	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/22
Cassa	24.229	18.648
TOTALE	24.229	18.648

La variazione negativa per 6,9 milioni, riflette due fenomeni, da un lato l'assorbimento della cassa per la distribuzione dei dividendi del precedente esercizio per 26 milioni, e dall'altro l'incremento per effetto della positiva gestione caratteristica, grazie al consolidamento dei volumi di traffico ed i maggiori incassi, sebbene bilanciati dai minori investimenti. Inoltre, nel corso del 2022 la liquidità accoglieva l'incasso del fondo compensazione ristori erogato a supporto del periodo della pandemia COVID.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	39.229	26.276	-4.771	-12%
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
<i>risconti attivi pluriennali</i>	27.569	26.351	1.218	>100%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	27.569	26.351	1.218	>100%
<i>Totale ratei e risconti attivi</i>	66.798	52.627	14.171	27%

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

COMPOSIZIONE CAPITALE (N° Azioni-migliaia)

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

Valore nominale di ciascuna azione	Euro	43,04
------------------------------------	------	-------

CATEGORIA	31/12/22	INCREM.	(DECREM.)	31/12/23
NUMERO AZIONI ORDINARIE	300.000			300.000
<i>Totale</i>	300.000			300.000

Le azioni sono così ripartite:

	N. azioni	Valore complessivo	% capitale
F2i Smeralda S.p.A.	239.380	10.302.915	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari	30.000	1.291.200	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro	25.260	1.087.190	8,42
Regione Autonoma della Sardegna	4.760	204.870	1,59
Consorzio Costa Smeralda	600	25.824	0,20
	300.000	12.912.000	100,00

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

NATURA, CARATTERISTICHE E MOVIMENTAZIONE DELLE RISERVE DI PATRIMONIO NETTO

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

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale sociale	12.912.000		
Riserva legale	2.582.400	B	
Riserva straordinaria	42.936.164	A, B, C (*)	42.936.164
Riserva di rivalutazione L. 342/2000	1.031.374	A,B (*)	1.031.374
Riserva per amm.ti ant.ti liberamente disp.le	1.864.023	A, B,C (*)	1.864.023
Riserva per contributi in conto capitale in sospensione di imposta	254.330	A, B	254.330
Riserva per contributi in conto capitale liberamente	432.903	A, B, C (*)	432.903
Utili portati a nuovo	644.702	A, B, C (*)	644.702
Totale	62.657.897		47.163.497
Quota non distribuibile			254.330
Residua quota distribuibile			46.909.167

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione agli azionisti

(*) Una quota della riserva straordinaria pari a 8.172.717, e le quote delle riserve di rivalutazione, riserve per amm.ti liberamente distribuibile, riserva per contributi in conto capitale e utili portati a nuovo, per un totale di 12.145.720, sono oggetto di vincolo ai sensi della delibera assembleare straordinaria del 29.05.2023, nella quale si è deliberata l'operazione straordinaria di fusione con aumento del capitale sociale con utilizzo di riserve liberamente distribuibili.

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

	Capitale sociale	Riserva Legale	altre Riserve	Risultato dell'esercizio	Totale
Situazione al 31/12/2020	12.912.000	2.582.400	47.770.953	644.702	63.910.054
Destinazione del risultato 2020:					
- Altre destinazioni			644.702	-644.702	
- Dividendi					
Risultato dell'esercizio corrente				8.304.257	8.304.257
Situazione al 31/12/2021	12.912.000	2.582.400	48.415.655	8.304.257	72.214.311
Destinazione del risultato 2021:					
- Altre destinazioni			-1.695.743		-1.695.743
- Dividendi				-8.304.257	-8.304.257
Risultato dell'esercizio corrente				26.843.586	26.843.586
Situazione al 31/12/2022	12.912.000	2.582.400	46.719.912	26.843.587	89.057.898
Destinazione del risultato 2022:					
- Altre destinazioni			443.586	-443.586	
- Dividendi				-26.400.000	-26.400.000
Risultato dell'esercizio corrente				22.194.942	22.194.942
Situazione al 31/12/2023	12.912.000	2.582.400	47.163.499	22.194.942	84.852.840

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

	Riserva di rivalutazione L. 342/2000	Riserva Straordinaria	Riserva Amm.ti Anticipati (in sosp.d'imposta)	Riserva Amm.ti Anticipati (liberamente disponibile)	Riserva contributi in conto capitale	Totale
- Utilizzo Riserva per Aumento Capitale 2015		-5.163.000				-5.163.000
- Attribuzioni 2016		5.247.540				5.247.540
- Attribuzioni 2017		867.870				867.870
- Attribuzioni 2018		7.501.848				7.501.848
- Attribuzioni 2019		5.727.787				5.727.787
- Attribuzioni 2020		6.282.394				6.282.394
- Attribuzioni 2021		644.702				644.702
- Utilizzo Riserva per Distribuzione ai soci		-1.695.743				-1.695.743
- Utilizzo Riserva per Distribuzione ai soci		443.586				443.586
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/23	1.031.374	43.580.870		1.864.023	687.233	47.163.498

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

	SALDO 31/12/22	ACCAN.TO	(UTILIZZI)	RILASCI	SALDO 31/12/23
<i>Altri:</i>					
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	738.522				738.522
Fondo per oneri personale	225.039	111.803			336.842
<i>Totale altri fondi</i>	963.561	111.803			1.075.364
Fondo imposte differite		4.373			4.373
<i>Totale</i>	963.561	116.176			1.079.737

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

La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2023, presenta un saldo di circa 738 mila euro, composti;

- per circa 657 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio;
- per circa 62 mila euro da accantonamenti effettuati a copertura dei rischi connessi al contenzioso con il personale.

Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura della Relazione degli Amministratori - paragrafo "Servizio antincendi in ambito aeroportuale".

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

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

Avverso tali atti la Società ha presentato distinti ricorsi, chiedendo l'annullamento integrale degli avvisi di accertamento e, comunque, la dichiarazione di non applicabilità delle sanzioni per condizioni di obiettiva incertezza normativa. La Sez. II della Commissione Tributaria Provinciale di Sassari, con sentenza n. 664/21 resa all'esito dell'udienza del 5 novembre 2019 e depositata il 26 ottobre 2021, ha accolto previa riunione tutti i ricorsi proposti dalla Società, escludendo la natura corrispettiva (e, dunque, l'assoggettabilità ad IVA) delle somme erogate dalla Regione Sardegna e dichiarando l'integrale illegittimità degli impugnati avvisi di accertamento. Avverso la sentenza resa dalla C.T.P. di Sassari l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale di Sassari ha proposto appello notificato il 13 aprile 2022, chiedendo la riforma della pronuncia di primo grado e l'integrale conferma della pretesa erariale.

La Società si è costituita con atto di controdeduzioni e appello incidentale depositato il 10 giugno 2022 chiedendo l'integrale conferma della sentenza di primo grado e, in subordine, il riesame dell'eccezione di tardività dell'accertamento notificato per l'anno 2008 e reiterando l'istanza – già rivolta al giudice di prime cure – di chiamata in causa della Regione Sardegna, quale destinataria dell'eventuale "rivalse tardiva" esercitabile ai sensi dell'art. 60, comma 7, D.P.R. n. 633/1972 con riferimento all'IVA che dovesse rendersi necessario versare per gli anni in contestazione.

Il giudizio è attualmente pendente dinanzi alla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado (già Commissione Tributaria Regionale) della Sardegna in attesa della fissazione di udienza.

Negli stessi termini si è pronunciata anche la Corte di Giustizia Tributaria di secondo grado della Sardegna, la quale ha confermato la sentenza di primo grado che aveva accolto gli analoghi ricorsi proposti da So.G.Aer. S.p.A. (società di gestione dell'aeroporto di Cagliari), affermando la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla RAS alla società di gestione aeroportuale. Avverso la sentenza di secondo grado l'Agenzia delle Entrate ha proposto ricorso dinanzi alla Cassazione e il giudizio è ivi pendente.

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

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

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

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il seguente prospetto evidenzia i movimenti intervenuti nel periodo.

	SALDO 31/12/22	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/23
TFR	792.683				792.683
maturato dell'anno		727.826			727.826
Liquidazione TFR			-125.495		-125.495
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-614.005	-614.005
Acquisizione da altre aziende rivalutazione monetaria					
<i>Totale</i>	792.683	727.826	-125.495	-614.005	781.009

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/23, al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito alle dimissioni avvenute nel periodo in esame e di ogni altro diritto dagli stessi acquisito, secondo quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile e dalla legge 297 del 29.05.1982 e dai contratti collettivi del settore. Gli utilizzi attengono alle anticipazioni erogate ai dipendenti in corso d'anno oltre al TFR liquidato per effetto della cessazione di rapporti di lavoro dipendente.

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

D) DEBITI

La società non effettua alcuna ripartizione per area geografica in quanto l'azienda opera esclusivamente nel territorio del Comune di Olbia.

ANALISI DEI DEBITI IN BASE ALLA SCADENZA

	31/12/23			31/12/22		
	Importo dei debiti scadente			Importo dei debiti scadente		
	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni	Entro 1 anno	Da 1 a 5 anni	Oltre 5 anni
debiti verso banche	1.981.978	8.083.110	1.545.209	1.966.948	8.020.532	3.589.764
debiti verso altri finanziatori	1.452.078			1.462.411		
acconti	346.499			802.052		
debiti verso fornitori	6.285.273			6.158.499		
debiti verso imprese controllate	589.429			605.056		
debiti verso controllanti	3.246.470			3.782.219		
debiti tributari	171.093			750.201		
debiti v/ istituti previd. e secur.sociale	398.458			491.678		
altri debiti	14.870.729			15.308.984		
	29.342.008	8.083.110	1.545.209	31.328.047	8.020.532	3.589.764

I "debiti verso banche" accolgono i debiti per un finanziamento di 16,5 milioni, deliberato nel 2019 ed erogato a febbraio 2021, il cui scopo è legato agli investimenti realizzati sulla pista.

Il finanziamento in pool acceso con due istituti di credito, ha durata decennale, con rata semestrale, ed è stipulato a normali condizioni di mercato al tasso euribor semestrale.

Alla data del 31.12.2023 il finanziamento è in ammortamento e si è proceduto al rimborso delle rate per un totale di 1,9 milioni di euro, rispettivamente a giugno e dicembre 2023, come da regolare piano di ammortamento.

I "debiti verso altri finanziatori" sono riferiti ai debiti verso la RAS per i lavori di ampliamento della pista e spostamento S.S. 125 (827 mila euro), per le somme non ancora rendicontate del finanziamento ricevuto, come descritto nella voce "Crediti Immobilizzati".

Il debito verso Regione Autonoma della Sardegna per 625 mila euro per il finanziamento deliberato per l'acquisto degli impianti BHS ed EDS radiogeno, non ha registrato movimentazioni nel corso del 2023 in quanto sono in corso le rendicontazioni per stato avanzamento lavori. Il finanziamento è stato interamente iscritto a crediti verso RAS per 4,4 milioni di euro, ed il debito verso RAS è relativo alla quota di lavori che alla data di chiusura non sono stati eseguiti. Nel corso del 2023 sono stati erogati degli anticipi iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie.

Gli "Acconti" accolgono tutte le poste in acconto ricevute dai vettori per prepagamenti sui voli e che verranno utilizzati con la summer season.

I "debiti verso fornitori" che rappresentano il complesso dei debiti per servizi e forniture, necessari per il normale funzionamento dell'azienda, comprendono anche gli accantonamenti per fatture da ricevere per 2,8 milioni. I debiti verso fornitori si incrementano per 127 mila euro, dovuti ai maggiori costi sostenuti per le consulenze legate all'operazione straordinaria di fusione tra gli aeroporti di Olbia e Alghero.

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

DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO

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

SOCIETA'	DEBITI FISCALI		DEBITI COMMERCIALI		TOTALE
	< 1 ANNO	> 1 ANNO	< 1 ANNO	> 1 ANNO	
CAOGRUPPO:					
F2i Ligantia Spa	3.246.470				3.246.470
IMPRESE CONTROLLATE:					
Cortesa S.r.l.			547.771		547.771
Eccelsa Aviation S.r.l.			34.422		34.422
Alisarda Real Estate			7.236		7.236
Totale	3.246.470		589.429		3.835.900

I debiti verso la controllante F2i Ligantia Spa per 3,7 milioni di euro maturano a fronte dell'adesione al consolidato fiscale di gruppo, il cui effetto determina l'accantonamento delle quote IRES di competenza dell'esercizio 2022.

I debiti verso la controllata Cortesa per circa 548 mila euro, in linea con il precedente esercizio, sono inerenti all'attività di impresa e sono quindi di natura commerciale, derivanti da operazioni regolate a normali condizioni di mercato e si riferiscono principalmente a forniture catering, servizi mensa, vendite retail ed utilizzo parcheggio.

ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
imposte sul reddito - IRAP corrente	52.175	628.998	-576.823	100%
imposte sul reddito - IRES corrente				100%
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e collaboratori	118.919	121.203	-2.284	-2%
debito IVA				
Totale	171.093	750.201	-579.107	>100%

I debiti per imposte si incrementano per effetto delle imposte maturate nel corso dell'esercizio.

I debiti tributari riferiti al personale rappresentano le ritenute d'acconto operate, in qualità di sostituto di imposta, sulle retribuzioni corrisposte al personale dipendente e dei lavoratori autonomi nel mese di dicembre 2023. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2024.

ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	296.400	369.159	-72.759	-20%
debiti verso Inail		29.341	-29.341	100%
debiti verso Previdai	27.425	21.436	5.989	28%
debiti verso Fasi	9.990	9.940	50	1%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	1.100	1.100		100%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	50.695	48.909	1.786	4%
debiti vs. Assicurazioni polizza integrativa volontaria	2.915	2.763	152	5%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	9.759	8.855	904	10%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	175	175	0	0%
Totale	398.458	491.678	-93.220	-19%

I "debiti previdenziali e assistenziali" sono maturati nei confronti degli istituti di previdenza e di assistenza sulle retribuzioni del periodo in esame. Il decremento dei debiti previdenziali è legato al beneficio ottenuto dalla decontribuzione sul personale dipendente. Tali debiti sono stati versati nei termini di legge nel mese di gennaio 2024.

ANALISI DEGLI ALTRI DEBITI

La composizione degli altri debiti è la seguente:

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	274.915	274.142	774	0%
debiti verso Sindaci per emolumenti	87.128	77.266	9.862	13%
debiti per carte di credito	2.883	10.596	-7.713	-73%
debiti v/banca per carta biglietteria				-100%
debiti per ritenute sindacali	3.559	3.409	150	4%
debiti v/dipendenti per 13ma mensilità	357		357	-100%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	340.453	335.131	5.323	2%
debiti per addizionale comunale	1.897.906	2.734.997	-837.091	>100%
debiti per canoni concessori	5.138.920	4.884.227	254.693	5%
debiti verso il personale per ferie non godute	820.714	828.976	-8.262	-1%
altri debiti per cessioni del quinto	11.225	7.683	3.542	46%
debiti verso Dipendenti	1.300.334	1.268.844	31.490	>100%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	117.262	737.804	-620.542	>100%
debiti v/altri	4.875.074	4.145.909	729.165	18%
Totale	14.870.729	15.308.984	-438.254	-3%

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2023 ha subito un decremento di circa 439 mila euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra.

La poste più rilevanti della voce "altri debiti" per complessivi 4,8 milioni di euro sono:

- debiti per maggiorazione voli privati per 4 milioni di euro;
- debiti per diritti per 688 mila euro, di cui all'art. 2-duodecies del D.L. 30/09/1994.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri per 1.897 mila euro si riferiscono a quanto addebitato alle compagnie aeree e non ancora incassato da Geasar, i quali si sono decrementati in quanto incassati dai vettori e riversati all'erario.

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

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	447.425	505.930	-58.505	-12%
	447.425	505.930	-58.505	-12%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	72.754	96.641	-23.888	-25%
	72.754	96.641	-23.888	-25%
<i>Totale risconti passivi</i>	520.178	602.571	-82.393	-14%

I risconti passivi, di circa 520 mila Euro, riguardano i maggiori corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente. I crediti di imposta accolgono il credito di imposta maturato per l'acquisizione nel corso del 2020-2023 di beni strumentali agevolati in aderenza all'articolo 1, commi 184-197, della legge 160/2019, che ha sostituito la disciplina del super/iperammortamento.

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

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

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

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

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

Analisi per categoria di attività:	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	15.870.041	15.264.335	605.706	4%
ricavi aeronautici	14.582.183	14.809.060	-226.878	-2%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	22.759.124	22.574.286	184.838	1%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	9.039.995	8.762.193	277.802	3%
ricavi per attività commerciali				
	62.251.343	61.409.875	841.468	1%

ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

Analisi per area geografica:	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	62.251.343	61.409.875	841.468	1%
	62.251.343	61.409.875	841.468	1%

I ricavi registrano un leggero incremento dell'1% a dimostrazione del consolidamento del traffico registrato nel corso del 2022.

Il traffico passeggeri ha proseguito nel trend di recupero dei volumi pre-crisi, con valori prossimi e talvolta superiori a quelli registrati nel 2019. Il 2023 non è stato condizionato da ondate pandemiche né da particolari misure restrittive sugli spostamenti a contenimento delle stesse, permettendo dunque di ottenere risultati maggiori in termini di traffico.

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

ANALISI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

RICAVI INFRAGRUPPO	RICAVI SUBCONC.NI	RICAVI DIRITTI E TASSE	ALTRI RICAVI	TOTALE
<i>Società:</i>				
Cortesa S.r.l.	4.056.568		468.353	4.524.922
Eccelsa Aviation S.r.l.	498.077	3.511.310	531.559	4.540.946
Alisarda Real Estate			17.245	17.245
<i>Totale</i>	4.554.645	3.511.310	1.041.157	9.107.113

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

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

ALTRI RICAVI E PROVENTI

In dettaglio risultano composti come segue:

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio	77.219	7.412.466	-7.335.247	-99%
contributo in conto impianti	25.705	26.837	-1.132	-4%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	152.099	11.870	140.229	>100%
rimborso danni		2.130	-2.130	-100%
altri ricavi e proventi	1.479.949	1.713.143	-233.194	-14%
	1.734.971	9.166.447	-7.431.475	-81%

La voce Altri ricavi e proventi si decrementa coerentemente con gli eventi eccezionali che nel corso del 2022 hanno permesso di registrare un incremento.

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

I ricavi diversi dell'esercizio riguardano principalmente recuperi costi da controllate per utenze e servizi amministrativi per 950 mila euro.

I "Contributi in conto esercizio" si riferiscono a:

- all'iscrizione di un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, per 65 mila euro, a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'energia elettrica acquistata ed impiegata nell'attività economica per il periodo compreso tra il primo trimestre ed il secondo trimestre 2023, a favore delle imprese energivore e non energivore. Alle imprese nello specifico, viene riconosciuto un credito d'imposta del 35 per cento per il I trimestre sui consumi effettivamente rilevati e fatturati e del 10% per il II trimestre.

I Contributi in conto impianto si riferiscono a:

- credito d'imposta per 6 mila euro per l'acquisto di nuovi beni strumentali nel 2022;
- credito d'imposta maturato nel 2020 e 2021 per l'acquisto di beni strumentali e registratori telematici la cui quota di competenza del 2023 è pari a 26 mila euro;
- credito d'imposta per 2 mila euro per l'acquisto di beni assoggettati al contributo 4.0.

ACQUISTI DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

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

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
acquisti stampati boarding pass	29.299	30.752	-1.454	-5%
acquisti materiali di consumo per automezzi	162.310	166.012	-3.701	-2%
acquisti materiali per manutenzione	245.390	255.179	-9.789	-4%
acquisto gasolio per riscaldamento	55.514	65.672	-10.159	-15%
trasporti su acquisti	880	928	-48	-5%
	493.392	518.543	-25.150	-5%

La voce esposta in bilancio presenta, rispetto al precedente esercizio, un leggero decremento di circa 25 mila euro pari ad un -5%.

COMPOSIZIONE SPESE PER PRESTAZIONI DI SERVIZI

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

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
servizi industriali	10.427.460	11.492.998	-1.065.537	-9%
servizi commerciali	1.746.047	1.329.992	416.055	31%
servizi generali e amministrativi	3.026.587	2.703.847	322.740	12%
	15.200.094	15.526.837	-326.743	-2%

L'incremento dei costi è strutturalmente legato all'incremento delle attività per la ripresa dalla crisi post pandemia.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	359.040	360.346	-1.306	0%
- servizi di sicurezza	3.947.719	3.826.300	121.419	3%
- servizio antincendio	474.472	547.163	-72.690	-13%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	831.221	839.376	-8.155	-1%
- energia elettrica	1.407.231	2.955.998	-1.548.767	-52%
- servizio di facchinaggio	1.330		1.330	
- consumi idrici	124.108	81.194	42.913	53%
- consulenze tecniche	408.043	328.126	79.916	24%
- servizi per attività operative	643.704	473.962	169.742	36%
- manutenzioni immobilizzazioni	1.230.414	999.792	230.623	23%
- altre spese per servizi	1.000.179	1.080.741	-80.562	-7%
	10.427.460	11.492.998	-1.065.537	-9%

I servizi commerciali decrescono in linea con l'andamento dei prezzi del mercato, sebbene siano influenzati da una politica di cost saving. La principale riduzione è dovuta ai costi per energia elettrica per 1,5 milioni di euro, dovuto alla forte decelerazione dei prezzi dei beni energetici, in risposta alla crisi energetica del 2022, il costo è stato calmierato grazie al contributo straordinario concesso con i Crediti d'imposta per l'acquisto di energia elettrica relativi al primo e al secondo trimestre 2023, per imprese "energivore" e "non energivore" così come previsti dal Decreto Sostegni ter (DL 4/2022) dal Decreto Energia (DL 17/2022) e dal Decreto Ucraina (DL 21/2022).

Il costo per i servizi antincendio si decrementano in relazione all'applicazione delle aliquote di calcolo in base al peso dell'aeroporto sul panorama Nazionale.

Il decremento della voce servizi di sicurezza è da correlare al ripristino dei presidi ai varchi in relazione ai flussi di traffico.

Le altre attività operative crescono in forma direttamente proporzionale al traffico ed ai servizi offerti ai vettori.

Le altre spese per servizi includono i costi di produzione dei servizi al passeggero e si incrementano in correlazione al record di traffico registrato in corso d'anno.

Contestualmente si registrano incrementi per:

- maggiori costi di manutenzione per circa 230mila euro per lavori ordinari e straordinaria operati sulle strutture di volo e apparecchiature RX;
- maggiori costi per servizi di sicurezza per 121 mila euro coerentemente con il traffico;
- costi per consulenze per 79 mila euro legate alla operazione straordinaria di fusione.

Nel corso del 2023 la società ha sostenuto un incremento di costi pari a 445 mila euro legati alla operazione straordinaria di fusione con l'aeroporto di Alghero, i quali sono stati iscritti tra le consulenze tecniche, amministrative, legali e notarili. L'operazione straordinaria in oggetto, al momento è sottoposta ad un procedimento sospensivo, legato alla richiesta di annullamento delle delibere di fusione, tenutesi in data 29.05.2023, con cui le assemblee straordinarie di Geasar e Sogeaal hanno approvato la fusione delle due società in Nord Sardegna Aeroporti S.p.A.

In data 9.11.2023, Geasar e Sogeaal si sono costituite in giudizio eccependo il parziale difetto di legittimazione attiva della Regione Sardegna e negando la sussistenza delle violazioni lamentate.

Il giudizio è tuttora pendente.

La tabella seguente mostra il dettaglio dei servizi generali amministrativi

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	339.292	248.756	90.536	36%
- spese postali	66	74	-8	-11%
- assistenza software	620.343	414.159	206.184	50%
- canone sistema Arco	96.144	106.883	-10.740	-10%
- compenso Sindaci	58.543	56.606	1.938	3%
- spese telefoniche	59.330	81.062	-21.732	-27%
- consulenze amministrative	501.919	301.937	199.982	66%
- revisioni e certificazioni	175.596	176.969	-1.373	-1%
- altre consulenze	1.103.585	1.241.425	-137.840	-11%
- altre spese	71.769	75.979	-4.209	-6%
	3.026.587	2.703.847	322.739	12%

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

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

Società:	SERVIZI INDUSTRIALI	SERVIZI COMMERCIALI	SERVIZI GEN.LI E AMMIN.VI	ALTRI	TOTALE
F2i Ligantia				45.000	45.000
Cortesa S.r.l.	481.557	841.737		18.049	1.341.342
Alisarda Real Estate S.r.l.				89.236	89.236
<i>Totale</i>	481.557	841.737		152.285	1.475.579

COMPOSIZIONE DELLE SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	2.222.669	2.032.237	190.432	9%
- altri canoni	288.610	272.815	15.794	6%
	2.511.278	2.305.052	206.226	9%

Il costo relativo alla voce "canone di concessione aeroportuale" è determinato sulla base delle "WLU" (Work Load Units) intese come numero di passeggeri o quintali di merce e posta con uno specifico costo unitario, differenziato sulla base del numero di passeggeri che transitano in aeroporto secondo quanto stabilito dal Decreto 30 giugno 2003 pubblicato sulla G.U. del 7 luglio 2003. Nell'esercizio i valori del canone minimo (Cmin) e del canone unitario (Cu), sono stati aggiornati del 5,4% secondo il tasso di inflazione programmato 2023 (vedi lettera ENAC del 16/12/2022 prot. n°0156681-P). Tenendo conto della comunicazione pervenutaci da ENAC ed in considerazione dei tassi di inflazione registrati alla data di chiusura, la società ha prudenzialmente applicato i seguenti valori pari a Cmin 7049€ e Cu 0,795%.

La voce registra un leggeroincremento del +9% coerentemente con l'andamento costante del traffico .

COMPOSIZIONE DEL COSTO DEL PERSONALE

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

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	12.268.098	12.180.723	87.375	1%
- oneri sociali	2.606.716	3.087.589	-480.872	-16%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	727.826	773.409	-45.583	-6%
- altri costi del personale	263.186	241.559	21.627	9%
- lavoro temporaneo (interinale)	55.475	908	54.567	>100%
	15.921.301	16.284.188	-362.886	-2%

Il costo del lavoro ammonta a 15.921.301 euro in leggero decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 362.886 euro.

Il decremento è legato in prevalenza all'utilizzo della decontribuzione degli oneri sociali, rientranti nella misura "Decontribuzione Sud", che permette di sostenere meno costi per oneri sociali, in contrapposizione vi sono i costi per maggiori assunzioni del personale effettuate nel corso del 2023 per far fronte ai maggiori volumi di traffico.

GLI AMMORTAMENTI E LE SVALUTAZIONI

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

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

L'importo degli ammortamenti deriva dall'applicazione delle aliquote di ammortamento illustrate nella prima parte della Nota Integrativa. Gli ammortamenti 2023 ammontano a circa 2.825.588 euro.

COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	657.339	534.070	123.269	23%
Cancelleria e stampanti	39.425	30.895	8.530	28%
Contributi associativi	67.487	61.997	5.490	9%
Abbonamenti riviste e giornali	10.272	5.147	5.125	100%
Spese di rappresentanza	25.811	20.850	4.961	>100%
Spese diverse	4.962	5.892	-929	-16%
Donazioni e liberalità	12.326	8.145	4.181	51%
Tasse di circolazione automezzi	1.076	1.049	27	3%
Furti ed ammanchi	45	18.213	-18.168	>100%
Multe ed ammende	1.656	1.271	385	>100%
Minusvalenze da alienazione beni	22.487		22.487	
Perdite su crediti				<100%
Altri oneri minori	103.302	44.674	58.628	131%
	946.188	732.203	213.986	29%

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un incremento rispetto al precedente esercizio per circa 214 mila euro. L'incremento del costo è sostanzialmente legato a:

- imposte e tasse per 123 mila euro dovute ad un accertamento ricevuto dal comune per l'imposta IMU di esercizi precedenti;
- minusvalenze per alienazione cespiti per 22 mila euro a fronte di uno storno contabile di cespiti;
- altri oneri minori per 58 mila euro dovuti principalmente a 44 mila euro di rimborso danni per un sinistro occorso ad un aeromobile ed altri minori costi.

La voce Imposte e tasse accoglie principalmente le seguenti imposte:

- I.M.U. per circa 304 mila euro,
- TARI per circa 87 mila euro,
- imposte pubblicità per circa 174 mila euro,
- imposte di registro contratti di locazione 55 mila euro;
- Imposte ponti radio per circa 4,9 mila euro,
- Imposta ART per circa 22 mila euro.

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
<i>da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni:</i>				
differenze di cambio attive	215	8	206	100%
<i>proventi diversi dai precedenti:</i>				
<i>verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche	1.158.483	154.689	1.003.795	100%
<i>verso imprese controllate</i>				
dividendi su partecipazioni	3.305.325	1.796.063	1.509.262	84%
<i>verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>				
Interessi attivi di mora	18.222		18.222	>100%
Totale	4.482.245	1.950.760	2.531.485	130%

La voce "proventi finanziari" registra un significativo incremento per due importanti fattori:

- per 3,3 milioni dovuto ai dividendi incassati dalle controllate Eccelsa Aviation e Cortesa sul risultato dell'esercizio precedente;
- per 1,1 milione di euro per gli interessi attivi maturati sul conto corrente bancario e sulla liquidità vincolata, la cui attività di investimento è stata attivata nel corso del 2023, ed i cui tassi di interesse annui sono correlati alla crescita dei tassi di interesse BCE.

COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

Descrizione:	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	366	22	344	>100%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento				
Interessi su c/c bancari	8.480	11.111	-2.631	-24%
Interessi passivi di mora	3.385	552	2.833	513%
Interessi passivi su finanziamento	645.185	254.257	390.928	>100%
Totale	657.416	265.941	391.474	147%

Gli interessi passivi maturati sul finanziamento di 16,5 milioni di euro concesso nel 2021, contestualmente all'andamento dei tassi di mercato, si incrementano per 390 mila euro.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

Imposte dell'esercizio	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
a) Imposte correnti				
- IRES	6.317.458	5.670.508	-5.670.508	>100%
- IRAP	1.451.503	1.402.256	49.247	4%
b. Imposte esercizi precedenti	-20.470	642	-21.112	100%
c. Anticipate	-37.179	99.321	-136.500	>100%
d. Differite passive	4.373		4.373	>100%
e. proventi da adesione al regime di consolidato fiscale				
Totale	7.715.685	7.172.727	-5.774.501	-81%

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

INFORMAZIONI SUGLI STRUMENTI FINANZIARI

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

INFORMAZIONI RELATIVE AL FAIR VALUE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

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

INFORMAZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI REALIZZATE CON PARTI CORRELATE

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

INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

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

PERSONALE

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

Organico equivalente medio annuo

NUMERO MEDIO DIPENDENTI	2023	2022
-Numero Dirigenti	4,0	4,0
-Numero Quadri	12,0	12,0
-Numero Impiegati CTI	120,9	119,6
-Numero Operai CTI	81,3	79,9
-Numero Impiegati CTD	47,6	45,0
-Numero Operai CTD	44,4	43,5
Totale	310,1	304,0

Nel corso del 2023, la società ha fatto maggiore ricorso al lavoro stagionale in coerenza con la ripresa del traffico.

REMUNERAZIONE AD AMMINISTRATORI E SINDACI

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

	31/12/23	31/12/22	Variazione	Variazione %
Compensi Amministratori	190.184	192.879	-2.695	-1,40%
Compensi Sindaci	55.514	55.269	245	0,44%
	245.698	248.148	-2.451	-0,99%

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

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

-corrispettivi spettanti per la revisione legale dei conti annuali: euro 48 mila, oltre spese e contributi.

IMPEGNI GARANZIE E PASSIVITA' POTENZIALI

Si da informativa che la società detiene impegni a valere sui beni demaniali in concessione da Enac, derivanti dall'obbligo di restituzione dei beni demaniali ottenuti in concessione nel 2004, al termine della concessione stessa in condizioni di normale stato d'uso. I beni oggetto della concessione ammontano a 75.727.749 Euro.

La società ha rilasciato garanzia fidejussoria all'ENAC per un valore di 1.918.408 Euro a fronte degli impegni assunti con la convenzione a suo tempo sottoscritta con la società.

Non sono state prestate garanzie reali e non sono stati assunti impegni nei confronti di imprese controllate, collegate nonché controllanti e imprese sottoposte al controllo della controllante.

INFORMAZIONI CON PARTI CORRELATE

Le operazioni effettuate con parti correlate, ivi comprese le operazioni infragruppo, non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nella normale attività delle società del Gruppo, quali cessioni di beni o prestazioni di servizi. Tali operazioni sono effettuate nell'interesse delle imprese del Gruppo a normali condizioni di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Di seguito un prospetto che riporta le principali operazioni con parti correlate:

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

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

Soggetto erogante	Valore contributo	Stato pratica	Riferimento normativo
Temporary Framework-Covid 19 Utilizzo in compensazione Contributi INPS	€ 957.797	2023	Legge di bilancio 2021: legge 30 dicembre 2020, n. 178 - Articolo 1, commi da 161 a 168: Agevolazione contributiva per l'occupazione in aree svantaggiate - Decontribuzione Sud.
Regime aiuti	€ 8.959,33	2023	Regolamento per i fondi interprofessionali per la formazione continua per la concessioni di aiuti di stato esentati ai sensi del regolamento CE n.651/2014 e in regime de minimis ai sensi del regolamento CE n.1407/2013 Aiuti alla Formazione (art.31)
	€ 957.797		

Informativa dell'attività di Direzione e Coordinamento della Società

Come richiesto dall'art. 2497 bis 4° comma del Codice Civile si fornisce un riepilogo con i dati essenziali del bilancio al 31 dicembre 2021 di F2i Ligantia S.p.A., società che esercita su Geasar S.p.A. l'attività di direzione e coordinamento.

Euro	31 dic 2022
A) Valore della produzione	
B) Costi della produzione	-446.873
A-B) Differenza fra valore e costi della produzione	-446.873
C) Proventi e oneri finanziari	2.036.775
Imposte sul reddito	1.574.573
Utile e perdita dell'esercizio	3.164.475
B) Totale attivo corrente	6.044.628
D - E) Totale attivo immobilizzato	264.401.228
B) Passivo corrente	-99.601.210
A) Passivo non corrente	-89.590.242
Patrimonio netto	81.254.404

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che a far data dal 26 Febbraio 2021 la società, a seguito del trasferimento delle quote da Alisarda Spa a F2i Smeralda S.p.A., è sottoposta alla direzione e coordinamento della Holding Ligantia S.p.A. che ne detiene il 100% delle quote.

* * *

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE

Signori Azionisti,

In base a quanto sopra esposto, si chiede di approvare il bilancio al 31 dicembre 2023 che chiude con un utile pari a Euro 22.194.942 deliberandone di destinare una parte del predetto utile di esercizio, pari ad Euro 20.000.000, alla distribuzione di dividendi ordinari ai soci; e di iscrivere a riserva straordinaria l'importo di Euro 2.194.942.

La presente relazione al Bilancio, corredata dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dal Rendiconto Finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e anche il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Geasar S.p.A.
Amministratore Delegato
Silvio Pippobello



PIPOBELLO
SILVIO
12.04.2024
17:28:46
GMT+01:00

ALLEGATO N. 1

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

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

Risultato prima delle imposte	29.910.626
Onere fiscale teorico (27,5%)	7.178.550
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	-18.222
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.417.313
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.349.945
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	-3.391.712
Perdite Pregresse	0
Ace	-245.318
Imponibile fiscale	26.322.742
IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO (IRES)	6.317.458

DETERMINAZIONE DELL'IMPONIBILE IRAP

Differenza tra valore e costi della produzione	26.085.797
Costi non rilevanti ai fini IRAP	16.205.072
Proventi non rilevanti ai fini IRAP	-90.884
Totale (1)	42.199.986
Cuneo fiscale	-13.867.178
Totale (2)	28.332.808
Onere fiscale teorico (5,12%)	1.450.640
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	16.852
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	0,00
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	0
Imponibile IRAP	28.349.660
IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO	1.451.503

GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE AL 31.12.2023

	31.12.2022			Utilizzi anno 2023			Incrementi anno 2023			31.12.2023		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Amministratori												
IRES	228.566	24%	54.856	(42.330)	24%	(10.159)	103.180	24,0%	24.763	289.416	24,0%	69.460
IRAP												
2. Svalutazione crediti												
IRES	1.484.548	24%	356.292	(139.373)	24%	(33.450)	0	24,0%	0	1.345.175	24,0%	322.842
IRAP												
3. Premi performance e rinnovi contrattuali												
IRES	1.168.242	24%	280.378	(1.168.242)	24%	(280.378)	1.183.425	24,0%	284.022	1.183.425	24,0%	284.022
IRAP		5,12%	0	0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
4. Ammortamento terreno												
IRES	236.562	24%	56.775	0			16.852	24,0%	4.044	253.414	24,0%	60.819
IRAP	232.033	5,12%	11.880	0			16.852	5,12%	863	248.885	5,12%	12.743
5. Fondo rischi contenzioso												
IRES	738.522	24%	177.245	0	24%	0		24,0%	0	738.522	24,0%	177.245
IRAP												
6. Fondo oneri del personale												
IRES	225.039	24%	54.009	0	24%	0	111.804	24,0%	26.833	336.843	24,0%	80.842
IRAP		5,12%	0	0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
7. Interessi di mora												
IRES	696	24%	167	0			0	24,0%	0		24,0%	0
IRAP												
8. Quota associativa												
IRES	16.819	24%	4.037	(11.819)	24%	(2.837)	2.051	24,0%	492	7.051	24,0%	1.692
IRAP												
9. Fondo per rinnovo contrattuale												
IRES		24%	0	0	24%	0						
IRAP		5,12%		0								
10. IMU												
IRES	0									0	24,0%	0
IRAP	0	24%	0		24%	0	95.770	24,0%	22.985	95.770	24,0%	22.985
IRES	4.098.994		983.592	(1.361.764)		(326.823)	1.513.082		363.140	4.249.616		1.019.908
IRAP	232.033		11.880	0		0	16.852		863	248.885		12.743