



Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

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

**EY****Shape the future
with confidence**EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 RomaTel: +39 06 324751
Fax: +39 06 32475504
ey.com

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 Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2024, 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 2024, 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.



Shape the future
with confidence

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 [del Gruppo];
- 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.



Shape the future
with confidence

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-bis) ed e-ter) del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A. al 31 dicembre 2024, 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 (SA Italia) n. 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Gestioni Aeroporti Sardi S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge. Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), 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, 7 aprile 2025

EY S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Matteo De Luca'.

Matteo De Luca
(Revisore Legale)



Bilancio

Geasar S.p.A.

al 31 dicembre 2024

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”	20
GEASAR S.P.A.....	22
GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	22
LE SOCIETÀ CONTROLLATE.....	29
CORTESA S.R.L.....	29
ECCELSA AVIATION S.R.L.....	34
ALISARDA REAL ESTATE S.R.L.....	40
INVESTIMENTI.....	44
QUALITY & REGULATION	48
SAFETY & COMPLIANCE MONITORING.....	51
GESTIONE RISORSE UMANE.....	55
ASSETTO NORMATIVO IN AMBITO AEROPORTUALE E ALTRI FATTI DI RILIEVO	58
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	65
ESPOSIZIONE DEL GRUPPO AI PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE.....	66
ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	72
INFORMATIVA SULLE PARTI CORRELATE	72
ALTRE NOTIZIE COME DA INFORMATIVA EX ART. 2428 DEL CODICE CIVILE	72
APPROVAZIONE DEL BILANCIO	72

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

Edoardo Vittorio Oggianu

Collegio Sindacale

Presidente

Vittorio Meloni

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".

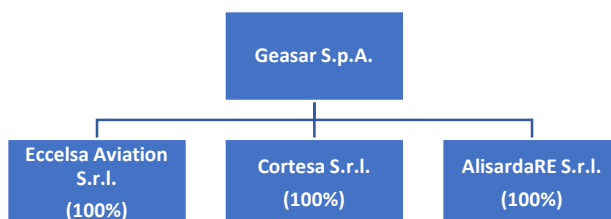
La concessione, sottoscritta inizialmente per una durata quarantennale, è stata prorogata per un ulteriore biennio nell'ambito delle misure contenute nell'art.102, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77.

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 31.12.2024 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 2024.

Il 2024 è stato un anno di moderata crescita economica globale, con un tasso di crescita del PIL mondiale del 3,2%, in lieve diminuzione rispetto al 3,5% del 2023. Le economie emergenti hanno continuato a crescere (soprattutto Cina e India), mentre le economie avanzate hanno rallentato a causa di politiche monetarie restrittive.

La transizione energetica ha proseguito la sua avanzata, mentre il contesto geopolitico instabile, con la guerra in Ucraina, le tensioni USA-Cina e il nuovo conflitto in Medio Oriente, ha influenzato commercio e mercati energetici. È infatti cresciuta la volatilità dei prezzi di petrolio e gas, creando ulteriori pressioni sulle economie importatrici di energia e complicando la stabilità dei mercati globali. La tecnologia (AI, semiconduttori e green tech) si è confermata un pilastro strategico, ma permangono rischi legati al rallentamento cinese, alle incertezze globali e agli impatti di un contesto geopolitico sempre più complesso.

In questo contesto geopolitico, il turismo globale ha continuato la sua ripresa dopo la pandemia, trainato dalla forte domanda di viaggi internazionali, soprattutto verso destinazioni asiatiche ed europee. La riprogrammazione di tutti gli eventi internazionali, sospesi negli anni della pandemia, hanno favorito la crescita. Tuttavia, l'aumento dei costi di viaggio, legato all'inflazione e ai prezzi energetici, ha spinto molti turisti a scegliere destinazioni più vicine o opzioni più economiche.

Il trasporto aereo ha beneficiato della ripresa del turismo e del traffico d'affari, con un aumento del volume passeggeri rispetto agli anni precedenti. Le compagnie aeree hanno però affrontato sfide significative, come l'aumento dei costi operativi (carburante e personale) e la necessità di adeguarsi a standard ambientali più severi. Nonostante ciò, la domanda di voli a lungo raggio e il consolidamento di hub strategici hanno sostenuto una crescita moderata del settore.

In questo contesto, il 2024 ha segnato un ulteriore consolidamento della ripresa del traffico aereo globale, con un incremento del +10,4% in Revenue Passenger Kilometres (RPK) rispetto al 2023 e un totale stimato di 4,8 miliardi di passeggeri. La capacità offerta ha superato i livelli pre-pandemia del 2019 (+0,5%), portando a un load factor record dell'83,2%.

Gli aeroporti europei hanno accolto oltre 2,5 miliardi di passeggeri nel 2024, segnando un +8,2% rispetto al 2023 e un superamento dei livelli del 2019 (+1,8%). Tuttavia, la ripresa è stata eterogenea: mentre alcuni aeroporti hanno registrato volumi record, il 57% è rimasto al di sotto dei livelli pre-pandemia. Il traffico internazionale è il principale driver della ripresa, con un aumento dell'8,8%, mentre quello domestico è ancora inferiore del 6,3% rispetto al 2019.

Il sistema aeroportuale italiano ha chiuso il 2024 con 219 milioni di passeggeri, in crescita dell'11,1% rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale ha segnato un pieno recupero dei livelli pre-pandemia, rappresentando due terzi del totale. Anche i movimenti aerei sono tornati ai livelli del 2019 (+7,5%), con 1,7 milioni di operazioni.

Nel 2024, i tre aeroporti della Sardegna hanno per la prima volta superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri. In particolare, i tre principali scali regionali hanno gestito complessivamente **10,67 milioni di**

passengeri, con una crescita del +10,7% rispetto al 2023. L'aumento ha interessato sia il traffico domestico che internazionale, quest'ultimo in forte espansione (+15,35%), ben oltre la media nazionale.

Olbia ha trainato la crescita con un +18,3%, consolidando il suo ruolo strategico nella rete aeroportuale sarda. Il suo market share regionale è aumentato dal **34% al 36%** e ha rafforzato la sua leadership nel traffico internazionale con il **48% della quota complessiva della Sardegna**. Lo scalo ha ampliato significativamente la propria rete di collegamenti, introducendo nuove rotte operate da diverse compagnie aeree, rafforzando così la connettività nazionale e internazionale. **Ryanair ha inaugurato dieci nuove destinazioni**, tra cui Bergamo, Bologna, Bruxelles (Charleroi), Copenaghen, Cracovia, Londra (Stansted), Parigi (Beauvais), Trieste, Vienna e Dublino. Questi collegamenti hanno rafforzato la presenza della compagnia in Sardegna, offrendo ai viaggiatori un numero maggiore di opzioni per raggiungere diverse città europee. **Anche Volotea ha ampliato la propria offerta** introducendo un nuovo collegamento con Brest, in Francia, mentre Eurowings ha attivato un volo diretto per Hannover, consolidando le connessioni con la Germania. easyJet ha confermato il consolidato collegamento con Milano Malpensa, garantendo continuità su una delle tratte più richieste tra la Sardegna e la Lombardia.

Sul fronte della continuità territoriale, Aeroitalia ha operato collegamenti frequenti con Milano Linate e Roma Fiumicino, rispettivamente con quattro e tre voli giornalieri, assicurando così un servizio regolare e costante per la mobilità da e per la Sardegna.

Per quanto riguarda il business dell'Aviazione Generale, nel 2024 si sono registrate performance di rilievo, con significativi picchi di traffico sia in termini quantitativi che qualitativi. Questo risultato è stato raggiunto nonostante l'impatto del conflitto russo-ucraino, che ha sottratto una quota significativa di traffico proveniente dall'area interessata dalle ostilità.

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.

Sotto il profilo della pianificazione infrastrutturale, il 2024 ha visto il completamento di importanti investimenti quali l'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2 dedicato alle operazioni di Aviazione Generale, l'acquisizione dei mezzi airside a trazione elettrica finalizzata alla totale sostituzione dei mezzi a motore tradizionale, il potenziamento ed efficientamento del sistema di climatizzazione, l'installazione di un impianto fotovoltaico presso il parcheggio lunga sosta. Sono stati inoltre eseguiti interventi di riqualifica ed efficientamento delle torri faro su tutta l'infrastruttura aeroportuale.

I risultati economici sono coerenti con le variazioni di traffico dell'anno, in crescita sia in termini di passeggeri che in termini di movimenti. Il **Margine Operativo Lordo**, positivo e pari a 33.048.679 Euro è migliorativo di 4.137.294 Euro rispetto al 2023, pari al +14,31%.

Il **Risultato Operativo positivo pari a 29.575.369 Euro** è migliorativo rispetto all'anno precedente per 3.489.572 Euro (+13,38%), grazie all'incremento del valore della produzione tipica di circa 9.744.374 Euro e

un incremento dei costi operativi e dei costi di ammortamento degli asset aeroportuali inferiore e pari a 6.254.802 Euro.

L'Utile Netto dell'esercizio si attesta in 24.500.407 Euro, superiore rispetto al 2023 per complessivi 2.305.466 Euro (+10,39%).

I Ricavi totali, pari a 73.730.689 di Euro, crescono del 15,2% rispetto a quelli del 2023 con volumi in incremento rispetto all'anno precedente di circa 9.000.000 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 40.682.010 di Euro, con un incremento del 16,0% circa rispetto al 2023. La variazione è prevalentemente correlata ai servizi di sicurezza, agli incentivi alle compagnie, al canone di concessione aeroportuale e ai costi del personale. Tali incrementi sono dovuti principalmente alla crescita del traffico e saranno illustrati più in dettaglio nella apposite sezioni.

Attività operativa

Nel 2024, l'eccezionale incremento del traffico passeggeri e dei movimenti aeroportuali ha reso necessario un potenziamento delle risorse operative, con un ampliamento del reclutamento di personale stagionale e un maggiore impiego della flessibilità operativa del personale esperto. Le operazioni aeroportuali nel 2024 sono state ulteriormente complicate da frequenti ritardi e cancellazioni imputabili alle compagnie aeree, principalmente a causa della temporanea indisponibilità di aeromobili o equipaggi. A ciò si è aggiunta la pressione sul sistema di controllo del traffico aereo (ATC – Air Traffic Control), che ha spesso faticato a gestire l'aumento del traffico e la riassegnazione degli slot. Inoltre, l'Aeroporto di Olbia ha risentito dei limiti infrastrutturali esistenti, con una capacità operativa programmata per un numero di movimenti orari inferiore rispetto alle reali esigenze registrate nei periodi di picco. Queste criticità hanno richiesto al Gestore un significativo sforzo organizzativo, che ha permesso di affrontare con efficacia le difficoltà operative e di concludere la stagione estiva 2024 con risultati soddisfacenti, garantendo al contempo elevati livelli di regolarità nelle operazioni. Inoltre, va evidenziata la capacità di adattamento dimostrata nell'implementare tempestivamente le procedure e i sistemi operativi specifici dei vettori che, per la prima volta nel 2024, hanno scelto di operare su Olbia, un processo spesso complesso per le sue peculiarità.

Sul fronte Infrastrutture, nel 2024 Geasar S.p.A. ha proseguito con le attività di riqualifica ed efficientamento dell'infrastruttura aeroportuale secondo una vision aziendale incentrata al miglioramento continuo, sfruttando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, e con un approccio sostenibile in termini di impatto sull'ambiente e sulla comunità locale.

Anche in ambito operativo sono stati effettuati interventi mirati al continuo efficientamento e ottimizzazione dei sistemi e dei processi, principalmente in termini di security e di safety. Si segnalano in particolare i lavori effettuati sulle infrastrutture di volo con il compimento dell'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2, dedicato al traffico di Aviazione Generale, con relativa revisione del layout.

Sul fronte delle forniture aeroportuali, si è completata l'acquisizione dei mezzi airside a trazione elettrica, finalizzata alla sostituzione integrale dei veicoli a motore tradizionale. Contestualmente, sono state avviate le opere infrastrutturali per la realizzazione degli impianti di ricarica, necessari per l'operatività dei nuovi mezzi elettrici acquisiti da Geasar S.p.A., nell'ambito di un cofinanziamento ENAC.

Nel 2024 sono stati completati importanti interventi di efficientamento energetico e sostenibilità ambientale. L'area terminal ha visto il potenziamento del sistema di climatizzazione, migliorandone l'efficienza. All'esterno, è stato installato un impianto fotovoltaico nel parcheggio lunga sosta e realizzata un'area dedicata agli operatori. Inoltre, l'ammodernamento delle torri faro con proiettori LED a basso consumo ha contribuito alla riduzione dei consumi energetici dell'intera infrastruttura aeroportuale.

Un focus specifico merita il business dell'Aviazione Generale, che nel 2024 ha registrato una crescita dei volumi nonostante la persistente assenza di traffico legato alla clientela impattata dal conflitto russo-ucraino. Questo incremento è stato trainato principalmente dal mercato mediorientale e americano, con un contributo significativo anche dal traffico europeo. Il tonnellaggio massimo ha superato il record del 2023, mentre il tonnellaggio medio ha superato le 16 tonnellate per movimento.

Da evidenziare, inoltre, la collaborazione avviata con l'aeroporto di Alghero per gestire i picchi di traffico durante l'alta stagione, quando l'aeroporto di Olbia supera i 200 movimenti giornalieri. In assenza di questa soluzione, i voli che non trovano disponibilità per la sosta rischierebbero di essere persi. Con il riposizionamento temporaneo su Alghero, invece, si garantisce la soddisfazione della clientela e si preservano i ricavi dello scalo di Olbia, in quanto l'aeroporto mantiene comunque il duplice atterraggio e decollo del velivolo.

Il Piano Investimenti

Per quanto attiene il piano di sviluppo infrastrutturale, nel 2024 è stato approvato da ENAC il PQI – Piano Quadriennale degli Investimenti per il periodo tariffario 2024-2027.

Il PQI, insieme al Piano di Qualità e al Piano di Tutela Ambientale, definisce gli interventi pianificati da GEASAR S.p.A. per sostenere la crescita del traffico prevista nei prossimi anni, coniugando lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale con la sostenibilità ambientale e il mantenimento di elevati standard qualitativi.

L'impegno del Gestore si traduce nella realizzazione di infrastrutture moderne, efficienti e tecnologicamente avanzate, in grado di garantire un servizio di eccellenza a passeggeri e vettori. Questo approccio si inserisce nella mission aziendale, focalizzata sul potenziamento dell'operatività, della safety e della security, sul miglioramento continuo dell'esperienza del passeggero e sulla tutela dell'infrastruttura aeroportuale. Inoltre, GEASAR si distingue per la capacità di rispondere in modo proattivo alle esigenze del territorio, sviluppando soluzioni innovative per una gestione aeroportuale sostenibile ed efficiente.

L'importo totale degli investimenti previsti nel quadriennio è di oltre 65 milioni di euro.

In linea generale gli interventi principali e impattanti in termini economici sono quelli relativi alla riqualifica ed espansione delle infrastrutture di volo e all'adeguamento e ampliamento del terminal passeggeri. Una voce rilevante di spesa, oltre 10 milioni di Euro, è stata rappresentata anche dall'acquisto di mezzi elettrici per l'assistenza a terra degli aeromobili.

La società ha integrato la sostenibilità nei propri processi aziendali attraverso interventi infrastrutturali mirati e un approccio strategico alla riduzione dell'impatto ambientale. La riqualificazione delle taxiway e l'ampliamento dei piazzali di sosta, oltre a garantire lo sviluppo dei flussi di traffico, migliorano l'efficienza

delle operazioni a terra, contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO₂. L'adeguamento dell'aerostazione e l'introduzione di nuove linee di sicurezza con apparati ECAC EDS C3 migliorano la qualità del servizio e riducono i tempi di accesso ai gate, promuovendo una gestione aeroportuale sempre più sostenibile.

A consolidare questo impegno, nel 2021 la società ha adottato il Piano di Sostenibilità, un documento strategico che definisce obiettivi concreti di medio termine e le azioni necessarie per il loro raggiungimento. Tale visione si affianca alla partecipazione volontaria, dal 2019, al programma Airport Carbon Accreditation di ACI Europe, volto al controllo e alla riduzione delle emissioni di CO₂. L'Aeroporto di Olbia, attualmente certificato al livello 3 – Optimization, punta a raggiungere il livello 3+ – Neutrality nel periodo tariffario di riferimento, proseguendo nel percorso verso la neutralità carbonica.

Oltre agli interventi previsti dalla Società di Gestione, è stato approvato il Progetto di Fattibilità del *“Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Olbia”*, intervento ricompreso all'interno del PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il progetto è interamente in capo al gruppo RFI e prevede la realizzazione, entro la fine del 2026, della stazione ferrovia in prossimità dell'area in cui, nel progetto di ampliamento Terminal in elaborazione, è prevista la stazione autobus nonché la pista ciclopedonale Porto-Olbia Centro-Aeroporto, realizzando così un'importante nodo intermodale aereo-ferro-gomma. La soluzione sopraelevata permetterà di minimizzare la perdita di parcheggi e prevede un collegamento pedonale coperto tra la nuova stazione ferrovia e il Terminal passeggeri.

Nel 2024 è continuata l'attività di monitoraggio della qualità dei servizi offerti. I risultati contenuti nella **Carta dei Servizi** sono in linea con il percorso di miglioramento continuo sposato dalla società e esprimono un indice di gradimento e di soddisfazione da parte del passeggero molto buono. Laddove si sono riscontrati 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. Infatti, nonostante l'accentuata pressione operativa, sono stati garantiti elevati livelli di regolarità delle operazioni e, contestualmente, di qualità del servizio percepito ed erogato in termini di regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto, con i principali indicatori critici che si attestano nell'intorno del 99-98%. In particolare, il 99,66% dei passeggeri intervistati si sente protetto all'interno dell'aeroporto (sicurezza personale/patrimoniale) e il 99,75% ha giudicato cortese il personale aeroportuale Geasar (check-in, imbarchi, biglietteria, Lost&Found, Info Point), mentre il 99,41% lo considera professionale.

Altre informazioni rilevanti

Nel 2024 la società ha operato i 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. Nel 2024, la Direzione Aeroportuale locale di ENAC ha portato avanti l'iter di gara per la selezione dei nuovi operatori, finalizzato alla liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. n. 18/99, la cui pubblicazione è prevista per i primi mesi del 2025.

Eccelsa Aviation ha ricevuto due Best European FBO Awards da The European e International Investor Magazine, prestigiose riviste britanniche del settore. I premi, assegnati sulla base dell'apprezzamento degli utenti, valutano la qualità del servizio, le infrastrutture e l'assistenza tra oltre 800 handler in EMEA. Inoltre, Karasardegna, brand di Cortesa (altra società controllata del Gruppo Geasar), ha ricevuto **il Premio Speciale per l'Eccellenza e l'E-commerce agli Italy Food Awards**, riconoscimento dedicato alle migliori realtà del settore agroalimentare italiano. Il premio valorizza l'impegno nella promozione e commercializzazione dei prodotti tipici sardi, sia negli aeroporti di Olbia e Alghero che attraverso l'e-commerce karasardegna.it, che porta le eccellenze locali sui mercati internazionali.

Fatti rilevanti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio

Nel 2023 è stato avviato un processo di fusione tra gli aeroporti di Olbia e Alghero, con l'obiettivo di valorizzare la complementarità degli scali attraverso una pianificazione integrata di attività, servizi e investimenti, favorendo lo sviluppo economico e sociale del Centro-Nord Sardegna.

In una prima fase, la precedente Giunta Regionale della Sardegna ha impugnato le delibere di fusione dinanzi al Tribunale di Cagliari, richiedendone la sospensione. Di conseguenza, l'efficacia delle delibere è attualmente sospesa e il giudizio di merito è in corso. Pertanto, la realizzazione del progetto dipenderà dagli esiti delle procedure legali in atto. Un esito positivo della sentenza, nella udienza fissata per ottobre 2025, potrebbe sbloccare definitivamente il processo, portando alla nascita della Nord Sardegna Aeroporti S.p.A.

Tuttavia, attualmente sembra emergere una maggiore disponibilità istituzionale verso un percorso di integrazione del sistema aeroportuale sardo, anche da parte della Regione Sardegna. Il progetto prevede oltre alla fusione tra gli aeroporti di Olbia e Alghero, una piena integrazione anche con lo scalo di Cagliari, con l'obiettivo di creare un sistema unitario in grado di ottimizzare risorse, investimenti e strategie di sviluppo a livello regionale.

Sintesi dei risultati 2024: Dati consolidati Gruppo Geasar

ANALISI CONTO ECONOMICO	2024	2023	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	93.947.046	82.185.437	11.761.609	14,31%
- Altri ricavi e proventi (*)	1.572.890	1.271.721	301.169,04	23,68%
Valore della produzione "tipica"	95.519.936	83.457.158	12.062.778	14,45%
- Personale	-25.564.546	-22.334.580	-3.229.966	-14,46%
- Materiali di consumo e merci	-8.486.815	-7.313.100	-1.173.715	-16,05%
- Prestazioni, servizi e varie	-20.735.388	-17.995.029	-2.740.360	-15,23%
- Saldo proventi e oneri diversi	-1.231.516	-1.365.704	134.188	9,83%
Costi Operativi	-56.018.265	-49.008.413	-7.009.853	-14,30%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	39.501.671	34.448.745	5.052.926	14,67%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>41,4%</i>	<i>41,3%</i>	<i>0,1%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-4.644.880	-4.153.161	-491.719	-11,84%
Accantonamenti per rischi e oneri	-198.887	-25.000	-173.887	-695,55%
Risultato Operativo - EBIT	34.657.904	30.270.584	4.387.320	14,49%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>36,3%</i>	<i>36,3%</i>	<i>0,0%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	343.620	729.032	-385.412	-52,87%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	35.001.524	30.999.616	4.001.907	12,91%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>36,6%</i>	<i>37,1%</i>	<i>-0,5%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	35.001.524	30.999.616	4.001.907	12,91%
Imposte	-10.422.367	-8.988.416	-1.433.950	-15,95%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	24.579.157	22.011.200	2.567.957	11,67%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>25,7%</i>	<i>26,4%</i>	<i>-0,6%</i>	

TRAFFICO

Inquadramento generale

Il 2024 ha segnato un ulteriore consolidamento della ripresa del traffico aereo globale, con un incremento del +10,4% in Revenue Passenger Kilometres (RPK) rispetto al 2023 e un totale stimato di 4,8 miliardi di passeggeri. Il traffico internazionale ha registrato una crescita più sostenuta (+13,6%), mentre quello domestico è aumentato del 5,7%. La capacità offerta ha superato i livelli pre-pandemia del 2019 (+0,5%), portando a un load factor record dell'83,2%.

Il traffico passeggeri in Europa

Gli aeroporti europei hanno accolto oltre **2,5 miliardi di passeggeri** nel 2024, segnando un +8,2% rispetto al 2023 e un superamento dei livelli del 2019 (+1,8%). Tuttavia, la ripresa è stata eterogenea: mentre alcuni aeroporti hanno registrato volumi record, il 57% è rimasto al di sotto dei livelli pre-pandemia.

L'Italia si distingue tra i mercati in crescita con un +17% sul 2019, superando la Spagna (+13%) e la Germania (-16,6%), quest'ultima ancora in difficoltà. Il traffico internazionale è il principale driver della ripresa, con un aumento dell'8,8%, mentre quello domestico è ancora inferiore del 6,3% rispetto al 2019.

Il traffico passeggeri in Italia

Il **sistema aeroportuale italiano** ha chiuso il 2024 con **219 milioni di passeggeri**, in crescita dell'11,1% rispetto all'anno precedente. Il traffico internazionale ha segnato un pieno recupero ai livelli pre-pandemia, rappresentando **due terzi del totale**. Anche i movimenti aerei sono tornati ai livelli del 2019 (+7,5%), con **1,7 milioni di operazioni**.

Tutti gli aeroporti hanno contribuito alla crescita, con incrementi variabili tra il +5,7% (scali sotto i 5 milioni di passeggeri) e il +16,5% (scali sotto 1 milione di passeggeri).

Gli Aeroporti Sardi

Nel 2024, i tre aeroporti della Sardegna hanno per la prima volta superato la soglia dei 10 milioni di passeggeri. In particolare, i tre principali scali regionali hanno gestito complessivamente **10,67 milioni di passeggeri**, con una crescita del +10,7% rispetto al 2023. L'aumento ha interessato sia il traffico domestico che internazionale, quest'ultimo in forte espansione (+15,35%), ben oltre la media nazionale.

Olbia ha trainato la crescita con un +18,3%, consolidando il suo ruolo strategico nella rete aeroportuale sarda. Il suo market share regionale è aumentato dal **34% al 36%** e ha rafforzato la sua leadership nel traffico internazionale con il **48% della quota complessiva della Sardegna**.

Analisi comparativa aeroporti Sardi 2024

Aeroporto	Passeggeri Nazionali	Market Share	D% 2024/23	Passeggeri Inter.li	Market Share	D% 2024/23	Totale Commerciale	Market Share	D% 2024/23	Aviazione Generale & Transiti	Totale Traffico (AC+AG+transiti)	Market Share	D% 2024/23
Olbia	2.167.647	30,5%	18,51%	1.684.634	48,1%	18,28%	3.852.281	36,3%	18,4%	30.954	3.883.235	36,4%	18,3%
Cagliari	3.792.534	53,3%	5,22%	1.360.901	38,9%	9,61%	5.153.435	48,5%	6,3%	7.777	5.161.212	48,4%	6,3%
Alghero	1.152.445	16,2%	2,72%	456.920	13,0%	23,28%	1.609.365	15,2%	7,8%	2.260	1.611.625	15,1%	7,9%
Sardegna	7.112.626	100,0%	8,50%	3.502.455	100,0%	15,35%	10.615.081	100,0%	10,7%	40.991	10.656.072	100,0%	10,7%
Totale Italia	72.138.631		5,79%	145.838.533		13,8%	217.977.164		11,0%	1.101.454	219.078.618		11,1%

Tabella 1 – TRAFFICO: Aeroporti Sardegna 2024-2023

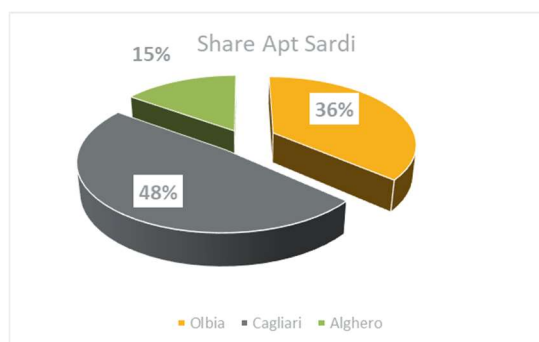


Grafico 1 TRAFFICO: Market Share Pax Sardegna 2024

L'aeroporto di Olbia

L'aeroporto di Olbia ha chiuso l'anno 2024 con un traffico di **3.883.235 passeggeri** (aviazione commerciale e generale), con un incremento del **+18,3%** rispetto al 2023. I movimenti complessivi sono stati **42.313**, il **+10,3%** rispetto al 2023, mentre il tonnellaggio ha evidenziato un incremento del **+16,4%** rispetto all'anno precedente.

Traffico Totale Aeroporto di Olbia	2024	2023	Δ 24-23
Aviazione Commerciale	3.852.281	3.253.250	18,4%
Aviazione Generale	30.085	27.606	9,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	44	133	-66,9%
Passeggeri in transito	825	630	31,0%
Totale Passeggeri	3.883.235	3.281.619	18,3%
Aviazione Commerciale	27.504	23.848	15,3%
Aviazione Generale	14.140	13.591	4,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	669	930	-28,1%
Totale Movimenti	42.313	38.369	10,3%
Aviazione Commerciale	2.016.106	1.716.474	17,5%
Aviazione Generale	231.022	210.610	9,7%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	6.015	8.058	-25,4%
Totale Tonnellaggio	2.253.143	1.935.142	16,4%
Totale Kg di Merce	111.628	96.055	16,2%

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

Tabella 2 TRAFFICO: Aeroporto di Olbia, 2024-2023

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 2024 l'Aeroporto di Olbia ha realizzato un nuovo record di traffico, registrando **3.852.851** passeggeri di aviazione commerciale, con un incremento del +18,4 %, circa 600 mila passeggeri in più rispetto al 2023. L'ottima performance colloca lo scalo di Olbia tra i primi scali italiani per crescita in termini di traffico passeggeri.

Questo risultato è il frutto di un significativo ampliamento dell'offerta aeroportuale, con l'introduzione di 13 nuove rotte grazie all'ingresso di due nuove compagnie aeree, Ryanair e BA Cityflyer (sussidiaria di British Airways), e all'espansione delle operazioni delle altre compagnie partner, che hanno garantito durante la stagione Summer un network di **117** collegamenti da e per **24** Paesi, operati da **35** compagnie aeree.

Grazie a questo sviluppo, il traffico ha evidenziato una crescita significativa sia nel settore domestico che internazionale: il **traffico nazionale** è aumentato del **18,5% (+338.628 passeggeri)**, mentre quello **internazionale** ha registrato un incremento del **18,3% (+260.403 passeggeri)**.

La performance dell'Aeroporto di Olbia assume una valenza ancora più significativa se si considera che, rispetto al 2019 lo scalo ha incrementato i passeggeri del +30%, oltre 900 unità.

Un ulteriore dato di rilievo riguarda la crescita del traffico nei periodi al di fuori della stagione estiva, con un significativo aumento del +31% dei passeggeri transitati durante i mesi invernali e di spalla, rispetto allo stesso periodo del 2023.

Traffico Passeggeri Mensilizzato - Aviazione Commerciale									
	2024			2023			Delta 2024/2023		
	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale	Naz. le	Int. le	Totale
Gennaio	61.881	603	62.484	53.008	0	53.008	16,7%		17,9%
Febbraio	59.161	360	59.521	42.239	378	42.617	40,1%	-4,8%	39,7%
Marzo	76.260	6229	82.489	51.291	1430	52.721	48,7%	335,6%	56,5%
Aprile	118.595	76081	194.676	89.130	60162	149.292	33,1%	26,5%	30,4%
Maggio	147.891	178.542	326.433	111.595	132.500	244.095	32,5%	34,7%	33,7%
Giugno	285.249	264.158	549.407	247.182	223.773	470.955	15,4%	18,0%	16,7%
Luglio	417.231	352.801	770.032	371.284	324.310	695.594	12,4%	8,8%	10,7%
Agosto	431.239	360.683	791.922	377.111	314.093	691.204	14,4%	14,8%	14,6%
Settembre	266.701	273.040	539.741	237.548	240.335	477.883	12,3%	13,6%	12,9%
Ottobre	129.677	158.642	288.319	107.387	119.382	226.769	20,8%	32,9%	27,1%
Novembre	82.905	9.824	92.729	64.330	5.344	69.674	28,9%	83,8%	33,1%
Dicembre	90.857	3671	94.528	76.914	2524	79.438	18,1%	45,4%	19,0%
TOTALE	2.167.647	1.684.634	3.852.281	1.829.019	1.424.231	3.253.250	18,5%	18,3%	18,4%

Tabella 3 – TRAFFICO: Distribuzione mensile 2024 2023

Per quanto riguarda il periodo invernale, i collegamenti sono stati potenziati grazie al consolidamento della rotta Barcellona, operato da Volotea. La low cost spagnola ha inoltre confermato l'operatività invernale dei voli con Bologna, Torino, Verona, Venezia e Bergamo (quest'ultimo operato durante le festività Natalizie).

La new entry Ryanair, nella Winter 2024/25, ha attivato i collegamenti con Bologna e Bergamo, mentre easyJet ha confermato il collegamento con Milano Malpensa.

Inoltre, sono state incrementate le frequenze dei collegamenti in continuità territoriale con Milano LIN e Roma FCO, con l'aggiunta di una frequenza giornaliera.

Composizione Traffico Aviazione commerciale (esclusi passeggeri non remunerativi)

Dati di traffico passeggeri	2024	Share 24	2023	Share 23	2024/2023
Linea	2.148.843	99,1%	1.808.957	98,9%	18,8%
Charter	18.804	0,9%	20.062	1,1%	-6,3%
TOTALE NAZIONALE	2.167.647	56,3%	1.829.019	56,2%	18,5%
Linea	1.607.872	95,4%	1.342.758	94,3%	19,7%
Charter	76.762	4,6%	81.473	5,7%	-5,8%
TOTALE INTERNAZIONALE	1.684.634	43,7%	1.424.231	43,8%	18,3%
TOTALE LINEA	3.756.715	97,5%	3.151.715	96,9%	19,2%
TOTALE CHARTER	95.566	2,5%	101.535	3,1%	-5,9%
TOTALE PASSEGGERI	3.852.281	100,0%	3.253.250	100,0%	18,4%

Il 97,5% dei passeggeri è sviluppato sui voli di linea, mentre l'andamento del segmento charter è stato influenzato dalla crescente tendenza dei tour operator a prendere allotment sui voli di linea piuttosto che operare con voli vuoti per pieno.

Traffico Aviazione Commerciale per Mercato (esclusi passeggeri non remunerativi)

Paese	2024	Share 24	2023	Share 23	Δ 24-23
ITALIA	2.167.647	56,3%	1.829.019	56,2%	18,5%
GERMANIA	476.117	12,4%	414.818	12,8%	14,8%
FRANCIA	300.936	7,8%	273.846	8,4%	9,9%
INGHILTERRA	237.971	6,2%	187.962	5,8%	26,6%
SVIZZERA	204.763	5,3%	189.274	5,8%	8,2%
SPAGNA	112.612	2,9%	103.989	3,2%	8,3%
OLANDA	89.332	2,3%	74.777	2,3%	19,5%
POLONIA	55.214	1,4%	35.288	1,1%	56,5%
AUSTRIA	51.698	1,3%	31.144	1,0%	66,0%
REPUBBLICA CECA	22.994	0,6%	21.373	0,7%	7,6%
ALTRI	132.997	3,5%	91.760	2,8%	44,9%
Totale Internazionale	1.684.634	43,7%	1.424.231	43,8%	18,3%
Totale Passeggeri	3.852.281	100,0%	3.253.250	100,0%	18,4%

Nel 2024, tutti i principali mercati collegati con lo scalo di Olbia hanno registrato una crescita del traffico passeggeri. Questo risultato è stato positivamente influenzato dalle politiche commerciali di Geasar, mirate a incentivare i vettori che incrementano la loro attività anche al di fuori del picco estivo, nonché dalla collaborazione sinergica con i principali stakeholder del territorio. Un lavoro congiunto volto a promuovere la destinazione Sardegna e a sviluppare eventi e prodotti turistici complementari e alternativi al tradizionale prodotto marino-balneare, principale attrattore turistico dell'isola.

Nello specifico:

Mercato tedesco: La Germania consolida la sua quota di traffico, confermandosi anche nel 2024 come primo mercato di riferimento per lo scalo di Olbia. Lo sviluppo è stato determinato dai vettori del gruppo Lufthansa, dal vettore Condor e da easyJet. Nel dettaglio, Eurowings, vettore del gruppo Lufthansa, ha avviato il nuovo collegamento con Hannover e aumentato l'offerta sulle rotte Stoccarda, Colonia ed Amburgo.

Lufthansa ha ampliato l'offerta dei collegamenti con Monaco e Francoforte, mentre Condor ha incrementato i voli su Francoforte e Monaco. Infine, easyJet ha ampliato la sua offerta sulla rotta Berlino.

Mercato francese: la crescita è principalmente attribuita al vettore Volotea, che ha consolidato i collegamenti attivati nel 2023 e ha avviato la nuova rotta Brest. Air France ha esteso l’operatività del collegamento con Parigi CDG a tutta la stagione Summer IATA. Inoltre, il vettore Ryanair ha attivato la nuova rotta Parigi BVA, operata durante il picco estivo.

Mercato inglese: crescita dell’offerta da parte di tutti i principali vettori (easyJet, Jet2.com, British Airways e Tui Airways). I collegamenti sono stati ulteriormente ampliati con l’attivazione della rotta Londra Stansted da parte di Ryanair, operata per tutta la stagione Summer, e con l’attivazione della nuova rotta per/da Edimburgo da parte di vettore BA Cityflyer.

Mercato svizzero: la crescita è stata trainata dall’incremento dell’offerta di easyJet sulla rotta Ginevra.

Mercato spagnolo: lo sviluppo del traffico è stato determinato dai vettori del gruppo IAG (Vueling ed Iberia). Il primo ha incrementato le frequenze sulla rotta Barcellona, il secondo ha esteso a tutta la stagione Summer il collegamento con Madrid.

Mercato Paesi Bassi: l’incremento è stato frutto dell’incremento di frequenze sulla rotta Amsterdam del vettore Transavia.

Mercato polacco: ingresso del vettore Ryanair che ha attivato la rotta Cracovia.

Mercato austriaco: attivazione della rotta Vienna del vettore Ryanair.

La low cost inglese easyJet si conferma il primo vettore anche nel 2024, con una quota di mercato del 25,5%, seguita da Volotea con il 22,5%. Aeroitalia occupa la terza posizione con l’17,8%, grazie alle rotte operate in continuità territoriale, segue Ryanair con il 7,7%.

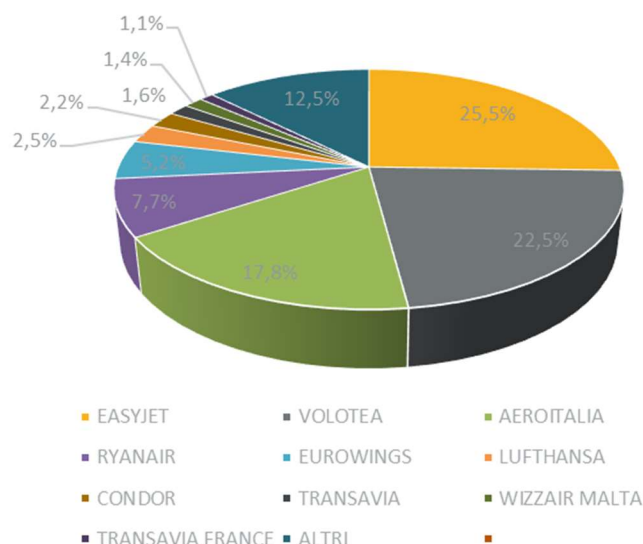


Grafico –TRAFFICO: Market Share Pax Olbia 2024

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

Il totale dei ricavi “aviation” è pari a 54.083.568 Euro, in crescita rispetto al 2023 del 16,6% equivalente a 7.701.262 Euro di ricavi incrementali.

Raggruppamento Voce di ricavo	2024	2023	Δ assoluto	Δ %
Diritti e tasse aeroportuali	26.691.669	22.759.124	3.932.545	17,28
Diritti servizi controllo di sicurezza	10.637.244	9.039.995	1.597.249	17,67
Pontili d'imbarco e PRM	2.387.166	2.014.416	372.750	18,50
Handling, extra-Handling, in-flight Catering e Ancillary	13.455.246	11.722.486	1.732.760	14,78
Servizio Fueling e Locali e spazi operativi	912.243	846.285	65.958	7,79
Altri ricavi aeronautici	16.754.656	14.583.188	2.171.468	14,89
Totale Ricavi Aviation	54.083.568	46.382.307	7.701.262	16,60

Tabella 5 – ATTIVITA' AVIATION: Ricavi 2024-2023

I ricavi per tasse e diritti aeroportuali e i diritti relativi al servizio di controllo di sicurezza crescono con l'incremento del traffico rispettivamente del +17,3% e del +17,7% rispetto ai valori del 2023. Anche i servizi di utilizzo pontili e servizi ai PRM crescono in relazione alla crescita del traffico passeggeri.

I ricavi dell'area Handling e Ancillary crescono del 15,5% in relazione all'incremento dei movimenti di aviazione commerciale, principale driver di valutazione per tali ricavi.

Dal punto di vista **operativo**, l'anno 2024 è stato caratterizzato, per l'attività di handling, da tre macro-eventi in particolare:

- ENAC sta lavorando alla pubblicazione del bando per la selezione dei nuovi operatori sul mercato dei servizi di assistenza a terra. In attesa dell'avvio della procedura, la società ha continuato a garantire la piena operatività dello scalo, adattandosi alle esigenze del traffico e assicurando un servizio efficiente e continuo.
- Lo straordinario incremento del traffico avuto nel 2024 sia in termini di movimenti che di passeggeri. L'aeroporto di Olbia ha registrato in ogni mese dell'anno incrementi dei movimenti sempre sopra l'11-12% fino a picchi di oltre il 15%, mentre i passeggeri hanno avuto incrementi ancora più significativi, sia per via dell'aumento del load-factor che per l'utilizzo di aerei sempre più capienti da parte dei vettori (ad esempio forte aumento nell'uso degli Airbus A321 capaci dai 210 pax fino ai 239 nelle versioni ad alta densità delle flotte di Wizzair e Easyjet).
- L'avvio delle operazioni, avvenuto ad aprile, del vettore Ryanair.

Nei mesi di luglio e agosto si sono sfiorati gli 800.000 pax per mese, mentre a novembre e dicembre si è avvicinato il limite dei 100.000 pax/mese.

L'eccezionale aumento sia dei voli che dei passeggeri, ha richiesto un notevole sforzo di ricerca, addestramento e assunzione di personale stagionale, che tuttavia non ha raggiunto i livelli di staffing necessari. Si è consolidata, infatti, la difficoltà a trovare staff disponibile, per via di alcuni fattori, tra i quali:

Le difficoltà nel reperimento del personale stagionale sono state accentuate da diverse criticità legate al contesto abitativo e al mercato del lavoro locale. In primo luogo, la disponibilità di alloggi per i lavoratori stagionali nell'area di Olbia risulta limitata, a causa di una forte carenza abitativa e della prevalenza di contratti di locazione a breve termine con canoni elevati, tipici del mercato turistico estivo.

Un'ulteriore sfida è rappresentata dalla concorrenza dei grandi hotel e delle principali società di autonoleggio, che offrono contratti stagionali con durata estesa da marzo a ottobre. Per Geasar, l'attivazione di contratti così lunghi risulterebbe antieconomica, considerando che nei mesi di maggio e giugno il fabbisogno può essere parzialmente coperto con il reinserimento di personale già impiegato nelle stagioni precedenti.

Queste problematiche hanno avuto un impatto significativo, in particolare sulla ricerca di operai e autisti per i Cobus. Una parte del personale viene necessariamente selezionata tra studenti neodiplomati, i quali, tuttavia, possono incontrare difficoltà nell'affrontare mansioni fisicamente impegnative, soprattutto nelle giornate più calde e nei periodi di maggiore operatività, quando il lavoro in piazzale richiede presenza anche nei fine settimana.

Si è ulteriormente ampliato l'arco orario delle operazioni, con diversi voli anche prima delle 6 del mattino e arrivi e partenza dopo le 24: la distribuzione più ampia dei voli nell'arco della giornata ha determinato un'estensione delle fasce operative, con un aumento della complessità gestionale. Parallelamente, la crescita del numero di passeggeri e delle dimensioni medie degli aeromobili ha richiesto un adeguamento delle risorse e delle infrastrutture per garantire l'efficienza dei servizi aeroportuali.

Durante la stagione estiva, l'incremento degli aeromobili in sosta notturna ha comportato una maggiore attività nelle ore serali e notturne. Inoltre, la distribuzione del traffico aereo nei giorni della settimana ha rappresentato una sfida significativa: il sabato, insieme ai giorni immediatamente precedenti e successivi, ha registrato un volume di movimenti e passeggeri superiore del 34% rispetto alla media giornaliera, con una saturazione completa tra le 17:00 e le 24:00, periodo in cui l'aeroporto ha operato al massimo della capacità ammissibile. Anche nei restanti giorni, seppur con un numero inferiore di voli, il traffico è risultato concentrato in più ondate operative, richiedendo un'attenta pianificazione per la gestione dei picchi.

L'ingresso di Ryanair nel mercato di Olbia ha determinato un significativo aumento del traffico, accompagnato da un riassetto competitivo tra i vettori operanti sullo scalo. La presenza della compagnia irlandese ha introdotto una maggiore concorrenza su diverse rotte, portando alcuni operatori a rivedere le proprie strategie e la programmazione dei voli. In particolare, a partire dal 2025, easyJet ha deciso di interrompere i collegamenti tra Bergamo e Olbia, mentre Volotea ha ridotto l'operatività sulla tratta Bologna-Olbia, che non sarà più servita nella stagione invernale, ad eccezione del periodo di picco legato alle festività natalizie. Questi cambiamenti riflettono l'evoluzione del mercato a seguito dell'ingresso di Ryanair, con una redistribuzione delle rotte e un adeguamento dell'offerta da parte degli altri vettori per mantenere competitività e sostenibilità economica.

Da ultimo, l'handling ha visto il completamento del rinnovo della flotta GSE con mezzi tutti elettrici, progetto finanziato da Enac, e che dopo il primo bus elettrico arrivato a giugno, si è concluso con la consegna delle ultime unità (scale e cargo loader) a fine ottobre, per un totale di mezzi elettrici di circa 70 unità.

È in avanzata fase di realizzazione l'infrastruttura aeroportuale di ricarica dei mezzi elettrici.

Attività commerciali “non aviation”

I ricavi da attività commerciale *non aviation* si sono attestati in 17.134.708 Euro, segnando una crescita del 7,98% circa rispetto al 2023, pari a 1.265.673 Euro incrementali.

Questo risultato è stato raggiunto grazie al significativo incremento del traffico passeggeri, +18% rispetto al (3.883.235 passeggeri verso i 3,2 milioni del 2023). Questo dato rappresenta un aumento di quasi un milione di passeggeri rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemia.

Per quanto concerne la distribuzione mensile del traffico passeggeri nel corso dell’anno, vale a dire dell’incidenza della “stagionalità” sulle attività commerciali dell’aeroporto, la situazione pur se in miglioramento evidenzia sempre una fortissima polarizzazione del traffico nei 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, seppur non ancora soddisfacente, appare migliorata passando da circa 59 mila passeggeri/mese a oltre 78 mila, vale a dire quasi 20.000 passeggeri in più per mese sul 2023. Di volume decisamente superiore invece il divario di crescita nel periodo dei 4 mesi estivi che si è attestata su una media di 662mila passeggeri/mese, con oltre 78 mila passeggeri/mese addizionali sul 2023.

Questa forte concentrazione del traffico produce una sempre maggiore congestione delle infrastrutture aeroportuali, le quali, dal punto di vista commerciale, sono vicine alla soglia massima oltre la quale diventa molto difficile valorizzare pienamente il potere di acquisto del passeggero.

Infatti, l’andamento dei ricavi Commerciali non-Aviation, nel suo insieme evidenzia incrementi inferiori al “driver” di riferimento rappresentato dal traffico passeggeri, il quale cresce del 18% mentre i ricavi commerciali, pur segnando un estremamente lusinghiero + 7,98% sul 2023, non riescono a trasformare i valori espressi dal traffico in ricavi di vendita.

	2024	2023	Δ assoluto	Δ %
Subconcessioni	7.745.815	7.035.431	710.384	10,10
di cui canoni di sub-concessione da controllate	4.699.128	4.186.512	512.616	12,24
Pubblicità	3.927.076	4.044.606	-117.530	-2,91
Subconcessioni Autonoleggi	5.461.818	4.788.999	672.819	14,05
Altre Attività Commerciali	0	0	0	
Ricavi Commerciali non aviation	17.134.708	15.869.036	1.265.673	7,98
Altri ricavi	2.512.412	1.734.972	777.440	44,81
di cui altri contributi (credito d'imposta/ formazione)	35.544	102.924	-67.380	-65,47
Totale Ricavi Non Aviation/Altri ricavi	19.647.121	17.604.008	2.043.113	11,61

Tabella 6 – ATTIVIA’ NON AVIATION: Ricavi 2024-2023

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 ridotto rispetto al delta traffico evidenzia la congestione del terminal e la saturazione delle aree che non consentono un pieno e completo sfruttamento dei flussi aggiuntivi. Si evidenzia tuttavia una crescita legata alle azioni di vendita intraprese dai subconcessionari per cercare di intercettare l’incremento del traffico passeggeri, le quali hanno impattato positivamente

sulle royalties. I ricavi riferibili a subconcessioni dei locali retail hanno performato meglio delle altre subconcessioni, attestandosi ad un +18%. Seguono poi le subconcessioni intercompany con un +12%.

Per supportare le strategie commerciali dei sub-concessionari sono state rafforzate alcune azioni già attuate nel 2023:

- riduzioni di orari nelle stagioni di bassa stagione e ampia flessibilità su aperture e chiusure dei punti vendita, cercando di modellarle con attenzione rispetto alle oscillazioni del traffico;
 - applicazione di speciali promozioni gratuite nella bassa stagione per favorire l'accesso del territorio alle attività commerciali poste in landside;
 - contenimento degli incrementi automatici dei canoni, privilegiando il meccanismo di ricavi/costi variabili legato alle royalties.
- I ricavi per subconcessioni derivanti dall'attività di **autonoleggio** si sono incrementati del +14% sul 2023 riprendendo i trend di sviluppo storici che avevano mostrato un rallentamento nel 2023.
- Con riferimento al **mercato pubblicitario**, i ricavi da attività promo-pubblicitarie sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al 2023. La lieve contrazione evidenziata in tabella rappresenta un riequilibrio di valori per alcune azioni promo-pubblicitarie del contratto di promozione stipulato con l'Assessorato al Turismo, che, per competenza, sono state affidate alla società controllata Cortesa, come ad esempio la promozione dell'artigianato all'interno dei punti vendita. Anche nel 2024 una porzione significativa dei ricavi è correlata al rinnovo del contratto per il Piano di Promozione della Regione Sardegna attraverso il sistema degli aeroporti. 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.

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	2024	2023	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	71.218.277	62.251.343	8.966.934	14,40%
di cui Intercompany	8.933.623	8.065.956	867.667	10,76%
- Altri ricavi e proventi	2.512.412	1.734.972	777.440	44,81%
di cui Intercompany	1.030.810	1.017.157	13.653	1,34%
Valore della produzione "tipica"	73.730.689	63.986.315	9.744.374	15,23%
- Personale	-18.502.354	-15.921.301	-2.581.053	-16,21%
di cui Intercompany	-25.720	-55.475	29.754	53,64%
- Materiali di consumo e merci	-534.372	-496.068	-38.304	-7,72%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-20.812.479	-17.711.373	-3.101.106	-17,51%
di cui Intercompany	-2.026.365	-1.412.529	-613.836	-43,46%
- Saldo proventi e oneri diversi	-832.805	-946.188	113.383	11,98%
di cui Intercompany	-9.067	-7.168	-1.900	-26,50%
Costi Operativi	-40.682.010	-35.074.930	-5.607.080	-15,99%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	33.048.679	28.911.385	4.137.294	14,31%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>44,8%</i>	<i>45,2%</i>	<i>-0,4%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-3.274.424	-2.825.588	-448.836	-15,88%
Accantonamenti per rischi e oneri	-198.887	0	-198.887	
Risultato Operativo - EBIT	29.575.369	26.085.797	3.489.572	13,38%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>40,1%</i>	<i>40,8%</i>	<i>-0,7%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	3.790.305	3.824.829	-34.524	0,90%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	33.365.673	29.910.626	3.455.047	11,55%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>45,3%</i>	<i>46,7%</i>	<i>-1,5%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	33.365.673	29.910.626	3.455.047	11,55%
Imposte	-8.865.266	-7.715.685	-1.149.581	-14,90%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	24.500.407	22.194.941	2.305.466	10,39%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>33,2%</i>	<i>34,7%</i>	<i>-1,5%</i>	

Nell'esercizio 2024 il valore della produzione ammonta complessivamente a 73.730.689 Euro con un incremento rispetto al 2023 di 9.744.374 Euro (+15,2%).

Rimandando per i dettagli alle precedenti specifiche sezioni, in generale i volumi complessivi rappresentano una crescita sia in termini di passeggeri (+18,4%) che di movimenti (+10,3% totali, +15,3% solo AC) rispetto al 2023.

L'incremento dei passeggeri e il Load Factor più alto hanno contribuito alla crescita del Valore della produzione incrementando i proventi da Diritti e tasse aeroportuali, mentre la crescita dei movimenti ha portato maggiori 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 le subconcessioni di locali e autonoleggi.

Sul fronte dei costi, quelli operativi crescono di 5.607.080 Euro rispetto al 2023, pari ad un incremento del 16,0%, attestandosi al valore di 40.682.010 Euro.

Il **costo del personale** è superiore di 2.581.053 Euro rispetto al 2023 per effetto della crescita delle FTE's, dell'accantonamento dell'adeguamento contrattuale e anche per la mancata possibilità di beneficiare della decontribuzione sud nel 2024 (utilizzo pari a circa 950 mila Euro nel 2023).

Sui **materiali di consumo** si sono registrati risparmi in termini di costo carburanti per mezzi e automezzi e gasolio per riscaldamento per circa 50.000 Euro mentre è cresciuto il costo dei materiali di manutenzione e consumo e delle carte d'imbarco e etichette bagaglio per un totale di circa 92.000 Euro.

Le **prestazioni di servizi** si attestano a 20.812.479 Euro in incremento di 3.101.106 rispetto al 2023. Nel dettaglio le componenti che hanno mostrato i maggiori scostamenti sono illustrate di seguito.

- I costi dei servizi al personale come buoni mensa, missioni e formazione hanno subito un incremento di circa 172.000 Euro in conseguenza del maggior utilizzo di FTE.
- I costi per consulenze sono inferiori di circa 100.000 Euro rispetto al 2023 che includeva i costi straordinari relativi al progetto di fusione degli aeroporti del nord Sardegna.
- I costi relativi alle Manutenzioni Impianti, Attrezzature, Edili e Aree verdi crescono di circa 250.000 Euro per lavori ordinari e straordinari, oltre che per l'attivazione a partire da ottobre del presidio del sistema di aiuti visivi luminosi, mentre decrescono le manutenzioni delle strutture di volo per circa 145.000 Euro.
- Sono aumentati di circa 50.000 Euro i costi di pulizia e smaltimento rifiuti sempre a causa del maggior afflusso di passeggeri.
- Il Canone di Concessione Aeroportuale registra un incremento pari a circa 520.000 Euro rispetto al 2023 in relazione alla crescita dei volumi del traffico.
- I costi del catering passeggeri legati alla sala VIP crescono di circa 380.000 Euro in linea con l'incremento dei ricavi grazie ad un maggior utilizzo del servizio da parte di passeggeri e all'ampliamento del servizio.
- I costi relativi al servizio di sicurezza hanno registrato un incremento rispetto al 2023 di circa 442.000 Euro a causa dell'incremento dei presidi dei varchi per poter gestire i maggiori flussi di passeggeri.

- I costi marketing crescono rispetto al 2023 di 1.335.000 Euro in relazione alla erogazione di incentivi ai vettori low cost.
- I costi per prestazioni e servizi diversi di produzione e commerciali crescono di 280.000 Euro, prevalentemente per effetto di oneri legati al contratto RAS.

Tutte le altre voci evidenziano, nel saldo 2024, scostamenti poco significativi rispetto all'anno precedente, determinati dalle normali dinamiche aziendali.

I **proventi e gli oneri diversi** registrano un decremento verso il 2023 pari a circa 113.380 Euro per effetto prevalentemente della presenza nel 2023 di una posta straordinaria sull'IMU relativa a anni precedenti per 95.000 Euro, rimborsi per danni e penalità per circa 43.000 Euro sostenuti nel 2023 e un recupero credito IVA pro-rata relativo a anni precedenti per circa 30.000 Euro nel 2024.

Il **Margine Operativo Lordo** è pari a 33.048.679 Euro, con un incremento di 4.137.294 Euro (+14,3%) rispetto al 2023. Tale crescita pone in evidenza le buone performance commerciali ed operative raggiunte. La percentuale sui ricavi è pari al 44,8%.

Il **Risultato Operativo positivo pari a 29.575.369 Euro** è migliorativo rispetto all'anno precedente per 3.489.572 Euro (+13,4%), risultato di un incremento del valore della produzione tipica di circa 9.744.300 Euro e una crescita dei costi operativi e dei costi di ammortamento degli asset aeroportuali di circa 6.254.800 Euro.

L'**Utile Ante Imposte**, pari a **33.365.673 Euro**, è legato ai suddetti fenomeni e nel confronto con l'anno 2023 subisce inoltre la perdita di circa 320.000 Eur di interessi attivi, ma beneficia di maggiori incassi di dividendi da parte delle società controllate per 240.000 Euro e di circa 43.000 Euro in meno di interessi passivi.

L'**Utile Netto** dell'esercizio si attesta in **24.500.407 Euro**, superiore rispetto al 2023 per complessivi 2.305.466 Euro (+10,4%).

Analisi della situazione patrimoniale

La tabella di seguito esposta, riporta un confronto tra la situazione patrimoniale riclassificata dell'esercizio 2024 e l'esercizio precedente 2023.

GEASAR S.P.A.				
ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE				
in euro	2024	2023	Delta	Var%
IMPIEGHI				
Immobilizzazioni immateriali	169.801	103.989	65.813	63,29%
Immobilizzazioni materiali	44.022.158	38.837.713	5.184.445	13,35%
Immobilizzazioni finanziarie	26.878.935	20.368.302	6.510.633	31,96%
Totale Immobilizzazioni	71.070.895	59.310.004	11.760.891	19,83%
Fondi rischi, oneri e TFR	(1.383.424)	(1.856.373)	472.949	25,48%
Imposte differite attive	500.807	696.856	(196.050)	-28,13%
Fondo Imposte differite passive	(14.301)	(4.373)	(9.928)	
Totale fondi e attività non correnti	(896.918)	(1.163.890)	266.972	22,94%
Capitale fisso operativo	70.173.976	58.146.114	12.027.863	20,69%
Rimanenze di magazzino	58.141	56.977	1.164	2,04%
Crediti commerciali e risconti attivi	22.665.260	14.408.294	8.256.966	57,31%
Imposte differite attive (perdita fiscale)				
Imposte differite attive	455.036	389.408	65.628	
Crediti Tributari (*)	1.251.993	398.753	853.240	213,98%
Altre attività	2.140.912	2.572.595	(431.682)	-16,78%
Debiti commerciali e risconti passivi	(11.156.176)	(7.741.379)	(3.414.796)	-44,11%
Debiti tributari vs la controllante	(2.387.926)	(3.246.470)	858.545	26,45%
Debiti tributari	(306.415)	(171.093)	(135.322)	-79,09%
Altre passività	(17.221.694)	(16.721.265)	(500.429)	-2,99%
Capitale circolante netto operativo	(4.500.869)	(10.054.182)	5.553.313	-55,23%
Posizione Finanziara Netta	5.680.138	36.760.908	(31.080.769)	-84,55%
TOTALE IMPIEGHI	71.353.246	84.852.840	(13.499.594)	-15,91%
FONTI				
Capitale sociale	12.912.000	12.912.000	0	0,00%
Riserve e risultati a nuovo	33.296.136	49.101.195	(15.805.059)	-32,19%
Utile dell'esercizio	24.500.407	22.194.942	2.305.466	10,39%
Patrimonio netto	71.353.246	84.852.839	(13.499.592)	-15,91%
TOTALE FONTI	71.353.247	84.852.839	(13.499.592)	-15,91%

Le immobilizzazioni tecniche (materiali + immateriali) mostrano un incremento pari a 11 milioni di Euro circa rispetto all'esercizio precedente, di cui 8.354.914 Euro in immobilizzazioni materiali e 169.768 Euro in immobilizzazioni immateriali. L'incremento è generato dal saldo delle nuove acquisizioni in autofinanziamento (pari a 8,5 milioni di Euro) alle quali è detratta la contabilizzazione delle quote di

ammortamento del periodo (3.274.424 Euro). Sull'incremento netto impattano inoltre la nettizzazione dei finanziamenti concessi dalla Regione Autonoma della Sardegna

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

Le immobilizzazioni finanziarie registrano un incremento di 6.508.809 Euro rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, dovuto a:

- decremento di 547.650 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. Nel corso del 2024 la Regione Sardegna ha autorizzato l'utilizzo di una parte delle somme progressivamente erogate in acconto e non rendicontate per economie sui lavori principali.
- incremento di 7.136.128 euro, dovuto alle risorse legate al contratto di finanziamento stipulato con ENAC per l'acquisto di autovetture e/o mezzi airside a trazione elettrica, ai sensi dell'art. 56 bis del Regolamento UE 651/2014. Il contributo, ottenuto tramite un bando di gara pubblico per un importo totale di 7.652.640 euro, è attualmente in fase di rendicontazione ed è subordinato al completamento delle procedure previste da bando.

La struttura patrimoniale evidenzia un incremento del Capitale circolante netto operativo al 31 dicembre 2024, rispetto alla chiusura dell'esercizio 2023, dovuto principalmente all'incremento della voce crediti commerciali.

La crescita dei crediti e delle altre attività per Euro 8.256.966 sono influenzate dai seguenti fenomeni:

- incremento dei crediti commerciali verso terzi per 7.682.350 Euro, per un duplice fattore, da un lato la correlazione diretta con i maggiori volumi di traffico e dall'altro un rallentamento dei tempi di incasso dei crediti maturati verso i principali vettori;
- incremento del credito di 234.287 Euro verso le società controllate Cortesa, Alisarda Real Estate, per il maggior ricorso a prestazioni di servizi commerciali grazie all'aumento dei passeggeri; contestualmente si ha un decremento del credito vantato verso Eccelsa Aviation per la regolarizzazione dei tempi di incasso dei crediti dalle società del gruppo;
- incremento del credito tributario Iva per 800.784 Euro rispetto al precedente esercizio per un maggior volume di fatturato;

La variazione negativa dei debiti (-3.414.796 Euro), rispetto all'esercizio precedente, è principalmente dovuta a:

- decremento dei debiti verso banche di 1.981.979 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 7.681.524 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 7.132.997 per effetto dell'adesione al consolidato fiscale;

- decremento dei debiti per addizionali comunali sui diritti di imbarco passeggeri per 1.315.380 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 979 mila Euro, per i fondi stanziati al personale. La voce "Fondo rischi ed oneri da contenzioso", al 31 dicembre 2024, presenta un saldo di circa 458 mila euro, composti;

- per circa 298 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio, per una quota ancora non rilasciata;
- per 78 mila euro da accantonamenti per rischi legati a sinistri occorsi in corso d'anno, in considerazione delle franchigie applicate,
- per circa 62 mila euro da accantonamenti effettuati in anni pregressi 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	2024	2023	variazione
A Cassa	26.789	24.229	2.560
B Banche	15.281.668	48.346.976	-33.065.308
C Liquidità (A+B)	15.308.457	48.371.204	-33.062.747
D Crediti finanziari correnti			
E Debiti bancari correnti	-1.997.251	-1.981.978	-15.272
F Parte corrente dell'indebitamento non corrente			
G Altri debiti finanziari correnti			
H Indebitamento finanziario corrente	-1.997.251	-1.981.978	-15.272
I Posizione finanziaria corrente netta	13.311.207	46.389.226	-33.078.020
J Debiti bancari non correnti	-7.631.068	-9.628.320	1.997.252
K Altri debiti non correnti			
L Indebitamento finanziario non corrente (J)	(7.631.068)	(9.628.320)	1.997.252
M Posizione finanziaria netta (I+L)	5.680.138	36.760.907	-31.080.768

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2024 è pari a 5.680.138 Euro contro i 36.760.980 Euro al 31 dicembre 2023. Nel corso del 2024, la società ha svincolato liquidità a breve termine, per 20 milioni di euro, che ha generato interessi attivi per oltre 800 mila euro, in grossa parte di competenza del precedente esercizio.

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 2024 e 2023.

in euro	2024	2023	variazione
Utile (Perdita) dell'esercizio	24.500.407	22.194.942	2.305.466
Flussi di cassa (generato/assorbito) dalle attività operative netto	21.954.547	30.002.416	-8.047.869
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di investimento	-15.035.315	-8.568.702	-6.466.613
Flussi di cassa (generato/assorbito) dall'attività di finanziamento	-39.981.978	-28.366.947	-11.615.031
Variazione finale di cassa	-33.062.746	-6.933.233	-26.129.513
Disponibilità liquide inizio periodo	48.371.203	55.304.436	-6.933.233
Disponibilità fine periodo	15.308.457	48.371.203	-33.062.746

Nel corso del 2024, il flusso di cassa è stato fortemente influenzato dagli investimenti infrastrutturali, dalle operazioni di finanziamento e dalla distribuzione di dividendi, portando a una variazione complessiva negativa di cassa pari a 33.062.746 euro.

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, in decremento di 8.047.869 derivante dalla gestione caratteristica.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento riguarda prevalentemente opere infrastrutturali, in diminuzione di 6.466.613. Tale L'incremento è dovuto a maggiori investimenti autofinanziati dell'anno per 8,5 milioni di euro, in crescita rispetto agli investimenti realizzati nel corso del precedente esercizio, benchè una parte di essi siano stati oggetto di nettizzazioni per utilizzo di fondi pubblici concessi dalla Regione Sardegna. Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti ha beneficiato per circa 6,5 milioni dell'incasso del finanziamento da parte dell'ENAC per l'acquisto di mezzi elettrici. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 39.981.978, assorbe liquidità principalmente a causa del rimborso delle rate di finanziamento per 1,9 milioni di euro e della distribuzione di dividendi per un totale di 38 milioni di euro. Di questi, 18 milioni sono stati erogati come dividendo straordinario, mentre 20 milioni sono stati distribuiti come dividendo ordinario.

Le Società Controllate

Cortesa S.r.l.

Il 2024 registra un **valore della produzione** pari a 23.691.798 Euro, in crescita rispetto al 2023 di 3.172.828 Euro (+15,5%).

La crescita dei ricavi rispetto all'anno precedente è rilevante ma percentualmente inferiore rispetto al driver primario di riferimento rappresentato dalla crescita del traffico passeggeri, attestatasi al +18%. Questo risultato sconta la forte concentrazione del traffico nel periodo estivo che mette a nudo una evidente congestione delle infrastrutture aeroportuali, le quali, sia da punto di vista operativo che da quello commerciale, sono prossime alla soglia massima di passeggeri gestibile, oltre la quale diventa piuttosto complesso valorizzare il potere di acquisto del passeggero.

I **costi operativi** sono stati pari a 19.900.600 Euro, registrando un incremento di 2.168.217 Euro rispetto al 2023 (+12,2%), comunque meno che proporzionali rispetto alla crescita dei ricavi, garantendo un **Margine operativo Lordo** pari a 3.791.199 Euro in crescita di circa 1 milione sul 2023 (+36%) mentre il **Risultato Netto** chiude a 2.566.189 Euro (+35,6% sul 2023).

Persiste anche nel corso del 2024 la forte difficoltà nel reperimento di figure professionali per le attività di qualsiasi natura, food&beverage in primis. Il fenomeno ha investito tutti i settori su scala nazionale e in particolar modo le attività correlate ai flussi turistici. Per la stagione 2025, la società ha avviato con largo anticipo i processi di reclutamento e selezione.

In estrema sintesi, il 2024 ha confermato la tendenza alla crescita del traffico passeggeri sullo scalo e, nonostante il persistere di alcuni macro-fattori generali di incertezza e di instabilità, il mercato turistico della Sardegna ha mostrato segni di vitalità che la società ha intercettato, fornendo servizi coerenti con il modello di sviluppo aziendale e trasformando la forte operatività stagionale in redditività sufficiente a compensare le perdite connesse alla bassa stagione e a produrre marginalità in linea con le aspettative.

I risultati economico – finanziari

➤ Analisi Risultato economico

In tabella i ricavi per area di attività confrontati con il 2023:

	2024	2023	Δ assoluto	Δ %
Ricavi per sponsorizzazioni	901.948	884.429	17.518	1,98
Ricavi per servizi Parcheggio	2.217.750	1.999.659	218.090	10,91
Ricavi per vendita Prodotti Tipici	6.643.815	5.875.223	768.592	13,08
Ricavi area Food & Beverage e in-flight catering	13.693.969	11.537.195	2.156.774	18,69
Ricavi area Food & Beverage	11.308.247	10.081.454	1.226.793	12,17
Ricavi in-flight catering voli Aviazione Gen.le e Comm.le	2.385.722	1.455.741	929.981	63,88
Commerciali non aviation	23.457.481	20.296.507	3.160.974	15,57
Altri Ricavi Non Aviation	234.317	222.464	11.853	5,33
Totale Ricavi	23.691.798	20.518.971	3.172.828	15,46

Nell'anno in cui si è stabilito l'ennesimo record in termini di flussi di traffico passeggeri, anche i ricavi di Cortesa hanno registrato un volume incrementale a doppia cifra rispetto all'anno precedente, attestandosi a 23.691.798 Euro, in crescita rispetto al 2023 del 15,5%. L'inattesa impennata del traffico su valori straordinariamente importanti (+18%) è stata la variabile primaria per il conseguimento di tale risultato, accompagnata da strategie organizzative flessibili e scelte gestionali dinamiche che si sono modellate passo passo rispetto alla domanda.

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

Il settore **Food&Beverage e in-flight catering**, ha prodotto nel complesso ricavi per 13.693.969 Euro con un incremento percentuale di grande rilevanza che ha generato oltre 2 milioni di ricavi aggiuntivi sull'anno precedente superando anche la percentuale di crescita del traffico con un +18,7% rispetto al 2023. Il settore è cresciuto più che proporzionalmente rispetto agli altri, trainando i ricavi di Cortesa e diventando sempre più importante, arrivando a rappresentare il 58% del fatturato totale di Cortesa. 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 terminal principale. Nella sub-area dei punti vendita aeroportuali, l'incremento è stato di 1,2 mil di Euro, con un interessante +12% circa, limitato nella crescita per la forte congestione delle strutture di cui si è già accennato in precedenza. Nella sub-area dell'in-flight catering che principalmente ha offerto i suoi servizi all'aviazione privata e alla sala VIP, non essendovi vincoli operativi che limitano lo sviluppo, l'organizzazione ha saputo dare un forte valore aggiunto interpretando i bisogni dei clienti e riuscendo a soddisfare una domanda complessa ma di altissimo valore. Questa strategia organizzativa e commerciale ha consentito una esplosione del fatturato in ambito in-flight catering che ha portato il monte ricavi a 2,3 mil di Euro con un incremento in valore assoluto di oltre 900 mila Euro.

Sul fronte delle attività di **Retail**, i ricavi pari a 6.643.815 Euro (+13,1% sul 2023) si incrementano in valore assoluto di circa 768.592 Euro, seppur in misura inferiore al driver primario definito dal traffico passeggeri, a causa della congestione degli spazi che ha generato intasamenti e file all'interno dei punti vendita. Da menzionare l'ottimo risultato del punto vendita gestito da Cortesa presso l'aeroporto di Alghero, il quale registra un incremento di volumi anche nel 2024 (+13%) percentualmente superiore al traffico che si è attestato sul +8%.

Da ultimo, il sito Karasardegna.it ha rafforzato la piattaforma del Market Place, che integra il tradizionale sito web e introdotto nella parte finale della stagione, sia ad Olbia che ad Alghero, il progetto dei totem interattivi posizionati a valle degli shop, per recuperare le quote di clienti che per motivazioni legati alla fretta, alla congestione degli spazi o all'ansia, si recano direttamente verso le aree dei gates.

Anche i ricavi da **sponsorizzazioni** crescono leggermente rispetto al 2023 di circa il 2%.

Sulle **attività di Parcheggio**, la performance economica è stata interessante con ricavi per 2.217.750 Euro in crescita sul 2023 del +10,9%, nonostante la forte congestione nel periodo estivo che ha generato alcuni disservizi per la totale saturazione degli stalli di sosta e ha costretto a chiudere il parcheggio principale per diverse ore in un numero significativo di giornate. È stato inoltre necessario sospendere gli acquisti on-line e inibire la vendita di abbonamenti per eccesso di domanda. Il software di gestione parcheggi, oramai a fine

vita, ha anche mostrato considerevoli limiti gestionali generando una serie di blocchi di sistema che hanno acuito le difficoltà operative.

Per ovviare a queste problematiche, Cortesa e Geasar SpA hanno avviato il progetto di realizzazione e riqualificazione di nuove aree di parcheggio nell'area est del sedime.

ANALISI CONTO ECONOMICO	2024	2023	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23.457.481	20.296.507	3.160.974	15,57%
di cui Intercompany	3.288.983	2.566.332	722.651	28,16%
- Altri ricavi e proventi	234.317	222.464	11.853	5,33%
di cui Intercompany	195.553	112.866	82.687	73,26%
Valore della produzione "tipica"	23.691.798	20.518.971	3.172.828	15,46%
- Personale	-5.900.771	-5.342.723	-558.048	-10,45%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-7.871.320	-6.777.396	-1.093.924	-16,14%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-5.948.059	-5.410.188	-537.871	-9,94%
di cui Intercompany	-5.021.809	-4.515.511	-506.298	-11,21%
- Saldo proventi e oneri diversi	-180.450	-202.076	21.626	10,70%
di cui Intercompany	-8.105	-9.386	1.282	13,65%
Costi Operativi	-19.900.600	-17.732.383	-2.168.217	-12,23%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	3.791.199	2.786.588	1.004.611	36,05%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>16,0%</i>	<i>13,6%</i>	<i>2,4%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-305.979	-322.153	16.174	5,02%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
Risultato Operativo - EBIT	3.485.219	2.464.434	1.020.785	41,42%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>14,7%</i>	<i>12,0%</i>	<i>2,7%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	72.082	131.759	-59.677	45,29%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	3.557.301	2.596.193	961.108	37,02%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>15,0%</i>	<i>12,7%</i>	<i>2,4%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	3.557.301	2.596.193	961.108	37,02%
Imposte	-991.112	-702.972	-288.140	-40,99%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	2.566.189	1.893.221	672.968	35,55%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>10,8%</i>	<i>9,2%</i>	<i>1,6%</i>	

Per quanto concerne i **costi operativi**, l'attività di approvvigionamento e la gestione molto attenta ha consentito di contenere gli stessi su un valore pari a 19.900.600 Euro, in crescita del 12,2% rispetto al 2023,

ma in misura meno che proporzionale rispetto alla crescita dei ricavi. Questo importante recupero di efficienza e produttività ha consentito di esprimere ulteriore capacità di generare marginalità addizionale.

In merito all'impiego del personale, la tabella di seguito evidenzia l'incremento in termini di FTE rispetto al 2023, 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.

CORTESA SRL

Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	59,60	55,29
Dirigenti		0,00
Quadri	1	1,00
Impiegati	21,11	19,28
Operai	37,49	35,01
CTD	74,63	71,39
Impiegati	10,47	8,94
Operai	64,16	62,46
TOTALE	134,23	126,69

Il dato in tabella è riferito alle sole unità di staff direttamente assunte dalla società, ma la stessa si è servita di 1,10 FTE's nel 2024 in contratto di somministrazione per le attività di Retail sullo Scalo di Alghero sino al mese di maggio, integrando poi tale organico nelle risorse a tempo indeterminato assunte in via diretta.

Nel corso del 2024 l'azienda ha visto il rinnovo, in data 22 marzo 2024, del CCNL del Terziario, Distribuzione e Servizi con validità dal 1° aprile 2023 al 31 marzo 2027, che prevede un aumento a regime di 240 euro al 4° livello, comprensivi di quanto già riconosciuto con il Protocollo straordinario del dicembre 2022 e in aggiunta una Una Tantum, a completamento del periodo di carenza contrattuale, di 350 euro, suddivisa in due tranches di uguale importo a luglio 2024 e luglio 2025.

Sempre nell'esercizio, in data 5 giugno 2024, è stato rinnovato il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i dipendenti da aziende dei settori pubblici esercizi, ristorazione collettiva e commerciale e turismo con validità dal 1° giugno 2024 al 31 dicembre 2027.

La voce Materiali di consumo e merci accoglie anche il costo per i Prodotti destinati alla rivendita e registra un incremento significativo pari al 16,1% sul 2023, attestandosi sui 7.871.320 Euro; Il valore del Costo del venduto in percentuale, isolato separatamente, resta tuttavia ai livelli dell'anno precedente (37% circa).

Le prestazioni di servizi da terzi restano pressoché invariate, mentre cresce del 14% la voce di costo correlata alla subconcessione dei locali da Geasar per effetto dell'incremento dei minimi garantiti e delle royalties alla controllante, che seguono il trend del fatturato.

Il **Margine Operativo Lordo**, pari a **3.791.199 Euro**, è in crescita del 36,1% rispetto al 2023. La marginalità percentuale sui ricavi sale al 16,0% rispetto al 13,6% del 2023.

Gli ammortamenti appaiono in sostanziale equilibrio rispetto al 2023.

Per effetto dei fenomeni argomentati sopra, l'**Utile netto** si è attestato in **2.566.189**, pari al 10,8% del valore della produzione migliorativo rispetto al 9,2% del 2023.

➤ Investimenti

Gli investimenti realizzati nel corso dell'anno 2024, come esposto in tabella, sono pari a 113.556 Euro di cui 104.143 per immobilizzazioni materiali e 9.412 per immobilizzazioni immateriali.

Di seguito una sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Attrezzature	36.298
Impianti e Macchinari	37.405
Mobili e Macchine da Ufficio	30.440
Diritti di brevetto industriale	6.900
Altre immobilizzazioni immateriali	2.512
Totale	113.556

Nel corso del 2024 si è proseguito con attività di sostituzione di attrezzature vetuste e di apparecchiature integrative finalizzata all'efficientamento operativo e al miglioramento delle condizioni di lavoro.

In ambito commerciale, presso il molo partenze/arrivi del terminal passeggeri, sono stati inseriti totem multimediali touch screen, attraverso i quali è possibile acquistare online prodotti presenti a catalogo. L'investimento è inserito nella voce Mobili e macchine d'ufficio.

Sotto la voce impianti e Macchinari rientra l'integrazione del sistema di sbarre con una nuova installazione, integrata con il sistema generale, necessaria per la gestione di un nuovo parcheggio destinato ad operatori aeroportuali e passeggeri.

Non si registrano immobilizzazioni in corso.

Eccelsa Aviation S.r.l.

Assistenza ai voli di Aviazione Generale

Nel 2024, Eccelsa Aviation ha ottenuto risultati significativi, raggiungendo livelli di traffico rilevanti sia in termini quantitativi che qualitativi. Questo è avvenuto nonostante il conflitto tra Russia e Ucraina abbia ridotto una parte consistente del traffico dell'aviazione generale proveniente da quell'area.

Il tonnellaggio totale ha superato i livelli del 2023, fino ad allora record assoluto. Il tonnellaggio medio per movimento ha registrato un incremento del 5%, superando le 16 tonnellate, con evidente impatto positivo sui ricavi totali che, come noto, sono direttamente influenzati dalla tipologia e dalla classe dei velivoli..

L'analisi dei dati evidenzia una stagione altamente positiva, con tutti gli indicatori di riferimento in crescita. Questa tendenza ha contribuito a un miglioramento complessivo delle performance economiche e operative rispetto all'esercizio 2023.

La tabella evidenzia gli scostamenti nei principali driver di riferimento:

Traffico Aviazione Generale	2024	2023	Delta
Aviazione Generale (Voli paganti)	30.085	27.606	9,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	44	133	-66,9%
Totale Passeggeri	30.129	27.739	8,6%
Aviazione Generale (Voli paganti)	14.140	13.591	4,0%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	669	930	-28,1%
Totale Movimenti	14.809	14.521	2,0%
Aviazione Generale (Voli paganti)	231.022	210.610	9,7%
Aeroclub Olbia, Voli di Stato e/o Militari, Voli scuola	6.015	8.058	-25,4%
Totale Tonnellaggio	237.037	218.668	8,4%
Tonnellaggio medio	16,0	15,1	6,3%

I cluster di clientela sentono ancora la mancanza delle provenienze dall'area attualmente in conflitto:

- L'assenza totale di passeggeri dall'Ucraina e la presenza limitata di voli indiretti dalla Russia incidono sulla commercializzazione di alcuni servizi extra, in particolare sull'hangaraggio. Tuttavia, questo impatto negativo è stato in parte mitigato da un'intensa strategia di marketing a livello internazionale, volta a contenere le ripercussioni su questo specifico segmento.
- Il traffico del Medio Oriente si conferma in crescita, con ulteriori miglioramenti, in particolare quello proveniente dagli Emirati Arabi Uniti, tipicamente gestito anche da airlines e velivoli VLA, che hanno aiutato a migliorare le performance di extra handling e catering, oltre ai servizi di handling standard;

- Si registra una crescita del traffico proveniente dagli Stati Uniti, caratterizzato da aeromobili di elevata categoria, così come un incremento del traffico Europeo. Tuttavia, questi flussi presentano abitudini di spesa differenti rispetto ai passeggeri provenienti dal Medio Oriente e, in passato, dalla Federazione Russa, che tradizionalmente frequentavano la Costa Smeralda anche durante la bassa e la media stagione. In particolare, il traffico statunitense si concentra prevalentemente nei mesi di altissima stagione, limitando il contributo a una più equilibrata distribuzione dei flussi turistici nel corso dell'anno

Durante la bassa stagione, si registra un aumento dei voli con passeggeri che scelgono Olbia per brevi soggiorni. La città è ormai considerata un punto di riferimento per i proprietari di residenze di prestigio in Costa Smeralda, che vi soggiornano per verificare le loro dimore estive. Questo fenomeno è favorito dal miglioramento della qualità della vita offerta, che rende Olbia sempre più attrattiva e contribuisce a generare traffico aereo invernale con voli aggiuntivi che altrimenti non si sarebbero verificati.

Merita una nota la collaborazione istituita con l'aeroporto gemello di AHO nel 2024. Durante il periodo di alta stagione, dove in alcuni giorni l'aeroporto di Olbia si avvicina spesso e a volte raggiunge e supera i 200 movimenti al giorno. L'overflow viene gestito invitando i proprietari di voli che desiderano sostare per lunghi periodi, a riposizionarsi su Alghero, a meno di 10 minuti di volo da Olbia (si pensi che in altre realtà Europee come Nizza, FCO e altri aeroporti, gli aeromobili vengono spesso fatti riposizionare a non meno di 40 minuti di volo) con assistenza secondo i format Eccelsa, per poi tornare ad Olbia per imbarcare i passeggeri al momento della ripartenza. L'esperimento ha dato buoni risultati, centrando due importanti obiettivi; i) accogliere tutto il traffico diretto ad Olbia e permettere sempre il drop-off dei passeggeri in qualsiasi situazione di traffico; ii) creare "sistema" con Alghero e distribuire economia sul contesto aeroportuale Nord Sardegna, comunque sempre nel dominio del Gruppo, senza mai rischiare di rifiutare traffico alto-spendente di aviazione privata.

	2024	2023	Δ assoluto	Δ %
Ricavi handling	3.325.018	2.982.706	342.313	11,48
Ricavi extra-handling e in-flight catering	3.718.554	3.274.140	444.414	13,57
Diritti e Tasse	3.869.546	3.510.743	358.803	10,22
Ricavi Aviation	10.913.119	9.767.589	1.145.530	11,73
Commerciali non aviation	408.901	373.647	35.255	9,44
di cui Ricavi per sponsorizzazioni	70.835	70.835	0	0,00
di cui Royalties e Subconcessioni	338.066	302.812	35.255	11,64
Altri ricavi e proventi	43.102	59.899	-16.797	-28,04
Ricavi Non Aviation/Altri Ricavi	452.003	433.546	18.457	4,26
Totale Ricavi	11.365.122	10.201.134	1.163.987	11,41

Sul fronte del volume d'affari, il 2024 si attesta su un valore di ricavi complessivi pari a 11.365.122 Euro, segnando un miglioramento del 11,4% rispetto al 2023 (equivalente a 1.163.987 Euro).

Tutte le linee di ricavo mostrano un andamento positivo.

I ricavi totali del 2024 ammontano a 11.365.122 Euro, con un miglioramento di +1.163.987 Euro rispetto all'anno precedente (+11,4%), segnando così un risultato finale di rilievo nonché il migliore di sempre.

Crescono i ricavi di handling che passano da 2.982.706 Euro a 3.325.018 Euro segnando un +11,5% (+342.313 Euro). L'extra handling fa registrare +444.414 Euro (+13,6%), con il servizio in-flight catering che da solo cresce di oltre 200.000 Euro, passando a 1.914.186.

I ricavi per Diritti, pari a 3.869.546 Euro, superano l'anno precedente di 358.803 Euro (+10,2%).

Un contributo positivo arriva anche dal Commerciale non-aviation grazie alle Royalties e Subconcessioni che crescono di circa 35.255 Euro rispetto al 2023.

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

ANALISI CONTO ECONOMICO	2024	2023	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.324.020	10.141.235	1.182.784	11,66%
di cui Intercompany	103.517	113.162	-9.645	-8,52%
- Altri ricavi e proventi	41.102	59.899	-18.797	-31,38%
di cui Intercompany	0	34.422	-34.422	-100,00%
Valore della produzione "tipica"	11.365.122	10.201.134	1.163.987	11,41%
- Personale	-1.189.995	-1.126.995	-63.001	-5,59%
di cui Intercompany	-2.855	-965	-1.890	<-100%
- Materiali di consumo e merci	-50.391	-36.604	-13.787	-37,66%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-3.364.231	-3.061.534	-302.697	-9,89%
di cui Intercompany	-2.538.870	-2.350.650	-188.220	-8,01%
- Saldo proventi e oneri diversi	-3.915.347	-3.561.327	-354.020	-9,94%
di cui Intercompany	-3.874.916	-3.516.810	-358.106	-10,18%
Costi Operativi	-8.519.964	-7.786.460	-733.504	-9,42%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	2.845.157	2.414.674	430.483	17,83%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>25,0%</i>	<i>23,7%</i>	<i>1,4%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-151.428	-134.838	-16.590	-12,30%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	-25.000	25.000	100,00%
Risultato Operativo - EBIT	2.693.729	2.254.836	438.894	19,46%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>23,7%</i>	<i>22,1%</i>	<i>1,6%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	26.356	77.685	-51.329	66,07%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	2.720.085	2.332.521	387.564	16,62%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>23,9%</i>	<i>22,9%</i>	<i>1,1%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	2.720.085	2.332.521	387.564	16,62%
Imposte	-801.982	-680.445	-121.537	-17,86%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	1.918.103	1.652.075	266.028	16,10%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>16,9%</i>	<i>16,2%</i>	<i>0,7%</i>	

I **costi operativi** evidenziano incrementi direttamente collegati e rapportati al costo del servizio in questione e del venduto.

Il **costo del personale** cresce a causa dell'aumento del costo medio (+4%) e dell'incremento di 0,5 FTE's su base annua, necessaria per far fronte alla crescita di traffico, ma anche per sopperire alle necessità di rispondere in maniera adeguata e conforme alla normativa e all'applicazione delle procedure operative relative allo svolgimento di operazioni come parcheggio in procedura push-back e towing, fornitura di servizio di acqua potabile, GPU, Toilette etc.

ECCELSA AVIATION SRL
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	13,32	14,09
Dirigenti		0,00
Quadri	0,00	0,00
Impiegati	7,23	7,34
Operai	6,09	6,75
CTD	9,50	8,28
Impiegati	4,18	3,59
Operai	5,33	4,69
TOTALE	22,82	22,37

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

Questo ha contribuito a un incremento del **Margine Operativo Lordo**, che ha raggiunto 2.845.157 euro, registrando una crescita assoluta di 430.483 euro rispetto al 2023 (+17,8%).

Il **Risultato Operativo**, è di **2.693.729 Euro**, in crescita di 438.894 Euro rispetto all'esercizio 2023 (+19,5%).

L'**Utile Ante imposte** è di **2.720.085 Euro**, con un incremento in termini assoluti rispetto all'esercizio dell'anno precedente di 387.564 Euro (+16,6%).

Il **risultato utile netto** si attesta a **1.918.103 Euro** superiore rispetto all'anno prima di 266.028 Euro (+ 16,1%).

Investimenti

La Società ha effettuato investimenti per 175.535 euro in immobilizzazioni materiali, interamente entrati in esercizio. Gli interventi hanno riguardato principalmente l'ammodernamento e il potenziamento della flotta di mezzi per l'assistenza a terra, in linea con il piano di transizione energetica previsto per la certificazione Eccelsa Handler. Tale adeguamento è conforme al nuovo regolamento ENAC per gli handler, divenuto obbligatorio nel 2024.

Si riporta di seguito una sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale
Attrezzature	80.541
Mobili e Macchine da Ufficio	94.994
Totale	175.535

L'ampliamento della flotta di mezzi di rampa si è concretizzato nello specifico con l'acquisto di un trattore elettrico (Euro 65.165) per il traino di attrezzature non auto movente di vari tipo (soprattutto GPU, carrelli bagagli e dolly per i velivoli airliner), l'acquisto di tre Golf Cars (Euro 59.300) a più posti in grado di consentire il trasporto agile e veloce di passeggeri e bagagli in area sterile e la sostituzione di un vettura (Euro 34.460) dedicata ai servizi courtesy car a propulsione Full Electric, per garantire l'offerta di servizi necessari in ambito land side per equipaggi e passeggeri.

Altre risorse sono state utilizzate per revisionare alcuni mezzi di rampa, con relativo prolungamento della vita utile, e per l'integrazione di attrezzature minori essenziali a garantire la continuità delle operazioni di assistenza in ambito operativo e di rampa.

Eccelsa Aviation Awards

Anche nel 2024, **Eccelsa Aviation ha ricevuto due riconoscimenti come Best European FBO (Fixed Base Operator) da The European e International Investor Magazine**, due prestigiose riviste britanniche del settore dell'aviazione. Il premio, assegnato annualmente al miglior handler di aviazione privata in Europa, si basa sull'indice di apprezzamento degli utenti del settore e sulla valutazione della qualità del servizio, delle infrastrutture e della capacità di assistenza, analizzando le performance di oltre 800 operatori in Europa, Medio Oriente e Africa (EMEA)

Prevedibile evoluzione della gestione:

Le stime attuali per il 2025 indicano risultati in linea con i record del 2024. Il traffico europeo e americano dovrebbe confermarsi ai livelli dell'anno precedente, mentre quello mediorientale, favorito dagli ottimi rapporti politici tra gli Emirati Arabi Uniti e il Governo italiano, potrebbe mantenere o addirittura superare i numeri già significativi del 2024.

Il conflitto tra Israele e Palestina sembra avviarsi, seppur con difficoltà, verso un cessate il fuoco, creando le condizioni per una stabilizzazione in attesa di sviluppi geopolitici più ampi. Questo scenario potrebbe avere un impatto positivo sul traffico.

Resta difficile prevedere invece gli sviluppi del possibile "dopo-guerra" tra Russia e Ucraina. La recente evoluzione del conflitto, unita alle tensioni diplomatiche emerse durante l'incontro tra il presidente Trump e il presidente Zelensky, rende complessa la definizione di uno scenario futuro. Sebbene siano in corso discussioni per un cessate il fuoco, le condizioni proposte, che includono concessioni territoriali da parte dell'Ucraina, non sono state ancora accettate da tutte le parti coinvolte.

A ciò si aggiunge l'introduzione di nuovi dazi statunitensi su acciaio e alluminio, con possibili ripercussioni sulle relazioni economiche tra Stati Uniti ed Europa, aumentando le incertezze nel contesto internazionale. In questo scenario, qualora il conflitto si concludesse a breve e gli Stati Uniti revocassero le sanzioni contro Mosca, è poco probabile – sebbene non impossibile – che l'Europa mantenga inalterate le attuali restrizioni socioeconomiche nei confronti delle aziende e degli individui russi. Tuttavia, la Russia ha dichiarato che la normalizzazione delle relazioni con gli Stati Uniti richiederebbe la revoca delle sanzioni, sottolineando che queste rappresentano un ostacolo significativo al ripristino dei rapporti bilaterali. La revoca delle sanzioni dipenderà quindi dall'evoluzione delle trattative di pace e dalle decisioni delle parti coinvolte.

Qualora si verificasse un allentamento delle restrizioni, anche se solo nella seconda metà dell'anno, si potrebbe assistere a una ripresa del traffico dell'aviazione privata, settore in cui la clientela russa, insieme a quella mediorientale, ha sempre rappresentato una quota rilevante di valore grazie all'elevata propensione alla spesa. Tuttavia, tale ripresa resta strettamente legata all'evoluzione del quadro geopolitico e alle scelte politiche delle principali economie globali.

Nel frattempo, la Costa Smeralda si arricchisce di una nuova struttura di lusso con l'ingresso del Grand Hotel Poltu Quatu nella gestione Marriott, ampliando l'offerta alberghiera del segmento alto di gamma. Inoltre, il Romazzino, sotto il brand Cheval Blanc, e il Pitrizza, gestito da Belmond, giunti al secondo anno di attività, dovrebbero consolidare ulteriormente la loro presenza nel mercato. Strategie di marketing più incisive e un'estensione della stagione di apertura potrebbero generare effetti positivi soprattutto nei periodi di spalla e bassa stagione, con ricadute favorevoli anche sul traffico dell'aviazione privata, dato il profilo esclusivo della loro clientela.

Le informazioni disponibili al momento indicano che la gara per l'ingresso di due nuovi handler nell'aeroporto di Olbia potrebbe concludersi entro la fine del 2025, con l'effettivo avvio della concorrenza solo nella fase finale della Summer 2025. Questo permetterebbe di mantenere la piena operatività nella parte più produttiva dell'anno, con un impatto positivo sui risultati dell'esercizio.

Alisarda Real Estate S.r.l.

Il 2024 ha rappresentato un primo significativo passo nel processo di transizione e riconversione del complesso immobiliare della società, storicamente utilizzato per le attività del Gruppo Meridiana. A seguito della conclusione dell'iter di restituzione delle consistenze, si è proceduto, come previsto, alla definizione di due complesse procedure di selezione: una per il Centro Direzionale e una per le facility dedicate alla Manutenzione Aeronautica. Tali processi sono stati supportati dall'advising tecnico di CBRE, primaria società di intermediazione immobiliare di respiro internazionale.

Per quanto riguarda la procedura di assegnazione del Centro Direzionale, nonostante l'interesse manifestato da numerosi operatori nazionali e internazionali del settore alberghiero, il requisito imposto dalla società – ovvero l'accollo dell'investimento di riqualifica dell'immobile da parte del potenziale conduttore, condizione non comune nella prassi di mercato – ha rappresentato un ostacolo alla positiva conclusione dell'iter, attualmente in fase di revisione. L'obiettivo per il 2025 è pertanto l'aggiornamento della procedura di selezione, al fine di individuare un partner disposto a contribuire all'investimento necessario per la riconversione dell'asset. Si prevede che il nuovo assetto, una volta definito, entri a regime entro il primo semestre del 2027.

Diversamente, la procedura di selezione del nuovo conduttore delle facility manutentive, ovvero l'Hangar Avio 1 e 2, si è conclusa con esito positivo. La società Atitech, con basi consolidate a Napoli e Roma, si è aggiudicata le strutture con un contratto decennale rinnovabile. La scelta, supportata dalla valutazione di una commissione ad hoc composta da professionisti interni ed esterni al Gruppo Geasar, ha visto Atitech prevalere su numerosi progetti presentati da altri operatori nazionali e internazionali, confermando l'elevato interesse per l'asset. Le strutture sono già nella disponibilità del nuovo conduttore, e gli effetti economici del nuovo accordo avranno decorrenza da gennaio 2025.

Nel corso del 2024 sono state inoltre eseguite attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, già pianificate nell'ambito della restituzione degli immobili da parte del conduttore uscente. Tali interventi sono stati finanziati in misura significativa attraverso le partite economiche riconosciute da quest'ultimo a titolo di compensazione per le non conformità rilevate nella riconsegna degli immobili.

L'efficacia della commercializzazione delle strutture manutentive per aeromobili commerciali ed executive, unita al notevole interesse del mercato per gli altri asset di proprietà della società, consente di sostenere con fiducia la continuità aziendale nel business di riferimento. Tuttavia, i risultati del 2024, ancora legati allo scenario precedente, si attestano al di sotto delle normali condizioni di mercato a regime.

I risultati economici della società per il 2024 sono esposti in tabella:

ANALISI CONTO ECONOMICO	2024	2023	Δ Assoluto	Δ %
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	353.041	331.039	22.002	6,65%
di cui Intercompany	79.650	89.236	-9.586	-10,74%
- Altri ricavi e proventi	11.421	418.831	-407.410	-97,27%
di cui Intercompany	0	0	-0	-100,00%
Valore della produzione "tipica"	364.462	749.870	-385.408	-51,40%
- Personale	0	0	0	
di cui Intercompany	0	0	0	
- Materiali di consumo e merci	-30.733	-3.033	-27.700	<-100%
di cui Intercompany	0	0	0	
- Prestazioni, servizi e varie	-318.572	-221.032	-97.540	-44,13%
di cui Intercompany	-120.908	-130.407	9.499	7,28%
- Saldo proventi e oneri diversi	-198.522	-189.707	-8.815	-4,65%
di cui Intercompany	-3.520	-230	-3.290	<-100%
Costi Operativi	-547.827	-413.772	-134.055	-32,40%
Margine Operativo Lordo - EBITDA	-183.364	336.098	-519.463	<-100%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-50,3%</i>	<i>44,8%</i>	<i>-95,1%</i>	
Ammortamenti e svalutazioni	-695.213	-652.745	-42.468	-6,51%
Accantonamenti per rischi e oneri	0	0	0	
Risultato Operativo - EBIT	-878.577	-316.647	-561.930	>100%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-241,1%</i>	<i>-42,2%</i>	<i>-198,8%</i>	
Proventi - Oneri finanziari dell'esercizio	173	84	89	<-100%
UTILE ANTE IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-878.404	-316.563	-561.841	>100%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-241,0%</i>	<i>-42,2%</i>	<i>-198,8%</i>	
UTILE ANTE IMPOSTE	-878.404	-316.563	-561.841	>100%
Imposte	175.217	49.909	125.308	<-100%
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	-703.187	-266.653	-436.534	<-100%
<i>% sul valore della produzione</i>	<i>-192,9%</i>	<i>-35,6%</i>	<i>-157,4%</i>	

Il valore della produzione si attesta in 364.462 Euro, approssimandosi al 49% circa dei livelli del precedente esercizio. La contrazione è riconducibile interamente ai ricavi straordinari registrati nel 2023 come conseguenza diretta della definizione degli accordi di cessazione delle locazioni in capo al conduttore storico (Gruppo Meridiana) a titolo di compensazione delle non conformità di restituzione degli asset. Al netto delle menzionate partite straordinarie, le attività di locazione e temporaneo utilizzo delle baie degli hangar hanno registrato un andamento in linea con il precedente esercizio, con un leggero incremento pari a Euro 22.000 circa, corrispondente a +6.65%.

Sul fronte dei costi operativi, si registra un incremento di circa 134.000 Euro, in linea con le attese ed in coerenza con la pianificazione degli interventi di manutenzione sulle strutture e relativi impianti tecnologici, propedeutici per riportare le strutture a condizioni di pronta commercializzazione.

Il **Margine operativo Lordo** è pari a **-183.364**, inferiore di 519.463 Euro rispetto al 2023 come effetto combinato della partite positive straordinarie del 2023 e l'incremento dei costi manutentivi verificatosi nel corso del 2024.

L'esercizio chiude con un **Utile Ante Imposte negativo per -878.404 Euro** con un decremento di 561.841 Euro.

L'**Utile Netto**, pari a **-703.187 Euro** beneficia di un provento da consolidamento sulle imposte di circa 175.200 Eur che porta ad una variazione rispetto al 2023 di circa -436.500 Eur.

Investimenti

Nel 2024 Alisarda ha completato la selezione di un operatore per la gestione degli hangar. Al tal fine, nell'ambito delle attività di preparazione degli immobili, sono stati eseguiti interventi manutentivi presso l'hangar Avio 2 attraverso un insieme di interventi finalizzati al risanamento del sistema di copertura e all'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche connesso. Allo stesso tempo, in considerazione della necessità di separare le utenze di fornitura di energia elettrica, sono state eseguite le opere necessarie affinché sia possibile separare le forniture di energia a seconda dei diversi immobili del compendio Alisarda S.r.l.

In particolare, gli interventi hanno interessato le strutture edili (coperture in primis), i principali impianti tecnologici (centrali termiche e impianti elettrici) e l'aggiornamento dei sistemi antincendio agli ultimi requisiti normativi. Il totale degli interventi su strutture e impianti ammonta in Euro 325.000 circa. Le consulenze per la commercializzazione degli asset (riconosciute in misura rilevante con la formula della "success fee") e per l'assistenza legale alla stesura degli accordi totalizzano Euro 117.000 circa a complemento del totale capitale immobilizzato.

Gli investimenti realizzati nel 2024 e principalmente legati al progetto sopra citato sono pari a 442.365 Eur.

Si registrano immobilizzazioni in corso pari 2.500 euro relative al processo di selezione di un operatore per la gestione di un hotel.

Di seguito la sintesi per macrocategoria:

Descrizione Raggruppamento	Totale	di cui "In corso"
Costi di impianto e di ampliamento	117.717	2.500
Impianti e Macchinari	200.907	-
Terreni e Fabbricati	123.741	-
Totale	442.365	2.500

Prevedibile evoluzione della gestione

L'iter di assegnazione della locazione degli asset funzionali alla manutenzione aeronautica è stato concluso con successo nel corso del 2024. Gli effetti economici si registreranno a partire dal gennaio 2025 con un canone ad aliquote progressive e livello di regime a partire dal terzo anno incluso. Inoltre, il trasferimento di tutte le utenze e delle manutenzioni ordinarie e, per parte significativa, straordinarie, a carico del nuovo conduttore, permettono di traguardare un immediato recupero di redditività rispetto ai valori registrati nel 2024.

Le locazioni minori (training center ed ex-economato) proseguiranno ai livelli del 2024, garantendo la continuità dell'apporto in termini di proventi, mentre proseguirà l'attività di riconversione/commercializzazione delle altre aree secondarie (ex call-center in primis).

Per quanto concerne infine il Centro Direzionale, si confermano le trattative in corso per la riconversione e si stima una ripresa della piena operatività degli asset nel corso del 2027.

In conclusione, si prevede pertanto un significativo recupero della redditività aziendale nel corso del biennio 2025-26, per poi entrare pianamente a regime nel 2027.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Investimenti

Nel corso dell'esercizio 2024 Geasar S.p.A. ha realizzato investimenti per complessivi 16.738.487 Euro, di cui 8.199.812 coperti da finanziamento pubblico e 8.538.675 autofinanziati.

Le immobilizzazioni dell'anno sono composte per 8.368.907 Euro da Immobilizzazioni Materiali e 169.768 Euro da Immobilizzazioni Immateriali.

Le immobilizzazioni in corso al termine dell'esercizio, incluso quanto riportato dagli esercizi precedenti, ammontano a 1.757.432 Euro di cui 1.151.733 relativi ad investimenti del 2024.

I contributi pubblici utilizzati nell'anno ammontano a 8.213.650 euro, di cui 7.652.641 finanziati da ENAC allo scopo di incentivare la transizione energetica e 561.009 (di cui 13.838 nettizzati da cespiti di anni precedenti) dalla regione Sardegna per il progetto volto ad incrementare la capacità portante della taxiway golf.

Nell'annualità 2024 Geasar S.p.A. ha proseguito con le attività di riqualifica ed efficientamento dell'infrastruttura aeroportuale secondo una vision aziendale incentrata al miglioramento continuo, sfruttando le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, e con un approccio sostenibile in termini di impatto sull'ambiente e sulla comunità locale.

Anche in ambito operativo sono stati effettuati interventi mirati al continuo efficientamento e ottimizzazione dei sistemi e dei processi, principalmente in termini di security e di safety.

In particolare, sulle infrastrutture di volo, è stato portato a compimento l'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2, dedicato al traffico di Aviazione Generale, con relativa revisione del layout ed è stata ultimata l'acquisizione di mezzi airside a trazione elettrica finalizzata alla totale sostituzione dei mezzi a motore tradizionale.

Presso il terminal passeggeri è stato completato l'intervento di potenziamento ed efficientamento del sistema di climatizzazione.

Nelle aree esterne è stata ultimata l'installazione di un impianto fotovoltaico presso il parcheggio lunga sosta e realizzato un parcheggio auto destinato ad operatori.

Inoltre, sono stati eseguiti interventi di riqualifica ed efficientamento delle torri faro praticamente su tutta l'infrastruttura aeroportuale, con l'installazione di proiettori led a basso consumo.

Sono stati invece avviate le opere infrastrutturali per la realizzazione degli impianti di ricarica dei mezzi elettrici acquisiti da Geasar S.p.A. nell'ambito di un cofinanziamento ENAC.

Durante l'annualità è stato approvato da ENAC il PQI – Piano Quadriennale degli Investimenti per il periodo tariffario 2024-2027. Il PQI, unitamente al Piano di Qualità e al Piano di Tutela Ambientale, riunisce gli obiettivi e gli interventi programmati da GEASAR S.p.A. per supportare la crescita del traffico attesa nelle annualità di riferimento, prefiggendosi di potenziare l'infrastruttura aeroportuale nel rispetto della sostenibilità ambientale e secondo determinati obiettivi di qualità.

Di seguito la rappresentazione degli interventi realizzati nel 2024 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	4.110.947	547.171	3.563.776	619.006
<i>Piazzali e Strade</i>	1.215.522	547.171	668.351	3.629
<i>Fabbricati</i>	1.131.893	-	1.131.893	602.495
<i>Impianti</i>	1.763.532	-	1.763.532	12.882
Terreni e fabbricati	188.769	-	188.769	22.257
Diritti di brevetto industriale	169.768	-	169.768	-
Impianti e Macchinari	2.174.549	275.240	1.899.309	461.947
Attrezzature	6.758.928	4.558.902	2.200.026	40.850
Mobili e Macchine da Ufficio	3.335.526	2.818.499	517.027	7.674
Totale	16.738.487	8.199.812	8.538.675	1.151.733

Le immobilizzazioni realizzate nel 2024 su Aree in Concessione (gratuitamente devolvibili) ammontano 3.563.776 Euro mentre i Beni di Proprietà risultano pari a 4.974.899 Euro.

Gli Investimenti realizzati nel 2024, comprensivi della quota finanziata, vengono riepilogati nella seguente tabella:

Descrizione Macro intervento	Importo	% sul totale
Mezzi di rampa elettrici	10.075.952,63	60%
Impianto Fotovoltaico	1.356.131,27	8%
Potenziamento Impianto Condizionamento T1	1.371.568,48	8%
Riqualifica ed Efficientamento Impianti Tecnologici	918.385,90	5%
Riqualifica Strutture di Volo	637.377,37	4%
Ampliamento Piazzale - Apron2	565.104,90	3%
Ampliamento & Riqualifica Terminal 1	400.349,40	2%
Riqualifica altri edifici e aree esterne	391.043,16	2%
Riqualifica Mezzi e Attrezzature	368.423,85	2%
Sviluppi IT	367.801,08	2%
Nuove Attività Commerciali e Sviluppo Esistenti	274.348,83	2%
Dotazioni security	12.000,00	0%
	16.738.486,87	

Si riporta di seguito una breve descrizione dei principali interventi che hanno avuto maggiore impatto operativo e gestionale durante l'annualità:

- Ampliamento piazzale aeromobili Apron 2;
- Riqualifica capacità portante Taxiway Golf
- Ampliamento terminal passeggeri e opere connesse;
- Riqualifica ed efficientamento impianti tecnologici;
- Rinnovo parco mezzi airside con nuovi a trazione elettrica;
- Realizzazione impianto fotovoltaico presso pensiline main park;
- Riqualifica area per la realizzazione di un nuovo parcheggio auto
- Sviluppi IT – Information Technology.

Ampliamento piazzale aeromobili Apron 2

Sulle infrastrutture di volo è stato completato l'ampliamento del piazzale aeromobili Apron 2, destinato alla gestione del traffico di Aviazione Generale. L'intervento ha permesso di incrementare la capacità di parcheggio del piazzale, particolarmente congestionato nel periodo estivo, con una superficie aggiuntiva di circa 20.000 mq. Oltre alla disponibilità di ulteriori stand sono stati effettuati interventi di revisione del layout al fine di ottimizzare ed efficientare le operazioni a terra, migliorando le condizioni di safety e consentendo, inoltre, l'inserimento di uno stand idoneo ad accogliere aeromobili di categoria ICAO Code *Echo*.

Riqualifica capacità portante Taxiway Golf

Sulle infrastrutture di volo, è stato completato un importante intervento di riqualifica strutturale di una porzione della taxiway Golf, via di rullaggio parallela alla pista di volo, con l'obiettivo di rendere la sovrastruttura idonea al volume di traffico atteso nel medio-lungo termine, anche con aeromobili di tipo *widebody*.

Ampliamento terminal passeggeri e opere connesse

Per quanto riguarda le infrastrutture civili è stato completato il progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'adeguamento e ampliamento del terminal passeggeri e opere connesse di riassetto viario e realizzazione di un nodo intermodale. Il progetto è stato oggetto di verifica secondo le normative di settore ed è in fase di approvazione tecnica da parte delle competenti funzioni ENAC. Il progetto, da attuarsi in differenti annualità e secondo diversi stralci funzionali, prevede la riqualifica delle aree esistenti e l'ampliamento per sottosistemi funzionali incentrando le scelte sull'implementazione di nuove tecnologie digitali *seamless journey* e individuando soluzioni tecniche con particolare riguardo alla sostenibilità.

In tale ambito, durante il 2024, è stato sostanzialmente completato un primo stralcio funzionale della 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 permettendo, di conseguenza, la riduzione dei consumi energetici e la riduzione delle emissioni generate. Inoltre, sono stati eseguiti degli interventi di restyling e ampliamento della club lounge, rendendo più ampie e confortevoli tali aree e migliorando la passenger experience.

Riqualifica ed efficientamento impianti tecnologici

Presso il terminal dedicato ai voli di aviazione generale è stata completata la sostituzione dell'ormai obsoleta unità di climatizzazione con un nuovo impianto ad alta efficienza energetica con l'obiettivo di sopperire ai picchi stagionali e ridurre i costi operativi di gestione.

Sempre sotto l'aspetto di sostenibilità ed efficienza energetica, sono stati sostituiti i proiettori dell'insieme di torri faro presenti nei piazzali aeromobili e nelle aree parcheggio passeggeri e operatori, dismettendo le unità tradizionali con proiettori a led ad alta efficienza, contribuendo sensibilmente a ridurre il consumo energetico.

In ottica di potenziamento degli impianti, sono stati avviati i lavori per la realizzazione dell'infrastruttura di rete e di tutte le opere civili accessorie necessarie per il ricovero e la ricarica dei nuovi mezzi elettrici facenti parte del parco mezzi del gruppo.

Rinnovo parco mezzi airside con nuovi a trazione elettrica

Altro importante intervento condotto da Geasar S.p.A. in ambito di sostenibilità ed efficientamento delle operazioni è quello relativo alla progressiva sostituzione dei mezzi di assistenza a terra con mezzi a trazione elettrica. Geasar è infatti risultata beneficiaria di un contributo ENAC di cofinanziamento di 7,65 milioni/Euro

per la promozione di investimenti a favore di mezzi a bassa emissione di carbonio, con previsione di quota di cofinanziamento propria pari al 30% del totale investimento. Durante il 2024 sono state completate tutte le acquisizioni previste nel programma di sostituzione.

Realizzazione impianto fotovoltaico presso pensiline main park

Come previsto dagli obiettivi del Piano di Sostenibilità, nel 2024 è stata completata l'installazione di un impianto fotovoltaico sulle esistenti pensiline di copertura del parcheggio auto passeggeri "lunga sosta" realizzando un impianto di potenza nominale di ca. 1,4 MW in grado di produrre oltre 1,7 MWh annui. 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 area per la realizzazione di un nuovo parcheggio auto

In considerazione delle esigenze di parcheggio da destinare al personale operativo, specialmente nel periodo estivo, è stata realizzata una nuova area parcheggio a servizio di operatori e passeggeri, ottenuta dalla riconversione di aree precedentemente sub-concesse a terzi.

Sviluppi IT – Information Technology

Nel corso del 2024, i principali interventi in area IT hanno riguardato:

Sviluppo di progetti concepiti "by design" in sinergia con l'aeroporto di Alghero:

1. Realizzazione e messa in esercizio di una dorsale in fibra ottica di interconnessione tra i due scali;
2. Affidamento tramite gara di servizi congiunti di assessment e monitoraggio dei sistemi informativi contro i rischi da cybersecurity, in ottemperanza alla nuova normativa NIS2;
3. Sviluppo di progetti di condivisione di altri servizi importanti: protocollo dematerializzato, servizi di posta elettronica, sistemi operativi di scalo.

Inoltre, sono stati portati a termine i seguenti progetti:

1. Aggiornamento dell'impianto CUTE verso la nuova piattaforma CUPPS, con progresso in termini di affidabilità, compliance su sicurezza e protezione dati, compatibilità verso l'evoluzione tecnologica;
2. Aggiornamento dell'AODB a nuova piattaforma tecnologica, con sostituzione di circa 12 server applicativi;
3. Ampliamento del 20% della rete di sorveglianza TVCC;
4. Sostituzione completa degli storage aziendali su tecnologia "full flash";
5. Introduzione novo sistema di verifica dei tesserini aeroportuali ai varchi di sicurezza ("panel PC").

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 processi aziendali e ai suoi fornitori esterni, segnalando e chiudendo con tempestività eventuali osservazioni e/o non conformità. La organizzazione della società è essa stessa oggetto, con esito positivo, 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.

Nel 2024, il Comitato Regolarità e Qualità dei Servizi Aeroportuali di Olbia, istituito in conformità alla circolare ENAC GEN 06, ha operato con successo per garantire il miglioramento continuo della qualità dei servizi aeroportuali. Coordinato dal Responsabile Gestione Qualità (RGQ), il comitato si è riunito periodicamente per analizzare i dati dei monitoraggi, valutare le criticità e definire azioni correttive. Alla presenza dei responsabili delle aree coinvolte, di ENAC in qualità di osservatore e dei principali vettori operanti sullo scalo, sono stati esaminati i risultati raggiunti e pianificate iniziative mirate a ottimizzare ulteriormente gli standard di servizio.

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 2024, come previsto dalla metodologia allegata alla circolare ENAC GEN 06 del 31.10.2014. Il monitoraggio degli indicatori è stato effettuato in diversi periodi rappresentativi delle stagioni di traffico, con rilevazioni quotidiane tra le 06:00 e le 23:00. L'attività è stata condotta in linea con i requisiti ENAC, garantendo un campionamento adeguato per l'Aeroporto di Olbia

Per garantire il monitoraggio della qualità dei servizi secondo le linee guida ENAC, Geasar si è avvalsa di una società esterna certificata ISO 9001/2015. Questa società, in coordinamento con Geasar, ha gestito le attività

di rilevazione, dall'assunzione e formazione del personale addetto ai monitoraggi fino all'analisi dei dati e alla redazione del report sulla qualità del servizio. I risultati sono stati condivisi con il Comitato di Qualità e il Comitato Utenti, consentendo di individuare eventuali azioni di miglioramento per ottimizzare l'esperienza dei passeggeri.

Indicatori di regolarità e puntualità del servizio.

Il traffico registrato nel 2024 è stato un traffico molto consistente, l'Aeroporto di Olbia ha registrato 3.852.281 passeggeri. Ma l'aspetto più importante da sottolineare, minimo comune denominatore al commento di tutti gli indicatori relativi al 2024, ed in particolare a quelli che possano essere in qualche modo critici o comunque non soddisfacenti per il Gestore, è la concentrazione estrema di passeggeri nel periodo di picco, con luglio e agosto che hanno registrato ciascuno circa 800.000 passeggeri in un solo mese.

Nei quattro mesi da giugno a settembre si è concentrato il 70% del traffico totale dell'Aeroporto di Olbia, nonostante la crescita registrata nei mesi di spalla. Questa concentrazione ha determinato una forte pressione sull'aerostazione, con picchi di congestione particolarmente critici in alcuni periodi dell'anno, ma anche in giornate specifiche della settimana, come il sabato e la domenica, e in determinate fasce orarie. In questi momenti, la gestione dei flussi passeggeri all'interno dell'infrastruttura ha raggiunto livelli di saturazione, rendendo più complessa l'operatività aeroportuale e inficiando tutti gli indicatori rilevati.

In generale, il traffico aeroportuale ha presentato diverse criticità. I tempi di turnaround sempre più ridotti, richiesti dalle compagnie aeree, hanno reso particolarmente complessa la gestione simultanea delle operazioni di rifornimento e dell'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità. Le politiche più restrittive sui bagagli a mano hanno aumentato il contenzioso al check-in e rallentato le operazioni di imbarco, con un conseguente incremento del numero di bagagli imbarcati in stiva.

Le restrizioni del controllo del traffico aereo (ATC) hanno continuato a influire negativamente sull'operatività dello scalo, mentre la carenza di aeromobili ed equipaggi ha ridotto la regolarità operativa delle compagnie aeree, generando ritardi difficili da recuperare a causa della rigidità nell'assegnazione degli slot. Inoltre, nei periodi di picco, in particolare nei fine settimana, l'infrastruttura aeroportuale di Olbia ha registrato difficoltà nel far fronte all'elevato afflusso di passeggeri, con ripercussioni su alcuni servizi essenziali come pulizia, climatizzazione e connettività Wi-Fi

Tutto ciò ha comportato degli sforzi organizzativi aggiuntivi molto importanti da parte del Gestore, che è riuscito nonostante le difficoltà a reagire al meglio, chiudendo la stagione estiva 2024 con alcuni scostamenti rispetto all'obiettivo in termini di ritardi complessivi e recupero sui tempi di transito, **ma al tempo stesso riportando una percezione complessiva da parte del passeggero sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in Aeroporto molto buona (98,2%).**

Alcune criticità sono emerse in specifiche aree, come la pulizia dell'aerostazione e delle toilette, la climatizzazione, il Wi-Fi e l'efficacia dei punti informativi. Per affrontare queste problematiche, sono stati pianificati interventi migliorativi, tra cui il potenziamento dei cicli di pulizia, l'introduzione di una nuova ditta appaltatrice dal 2025 e l'ottimizzazione dei servizi di assistenza ai passeggeri. Anche i tempi di attesa ai check-in e ai varchi di sicurezza hanno rispettato gli obiettivi prefissati, con misure specifiche volte a gestire i picchi di traffico. Tra queste, si evidenzia l'introduzione della corsia Family Fast Track, che ha migliorato i flussi ai controlli di sicurezza, e l'attivazione di personale dedicato alla gestione delle code, facilitando l'accesso ai servizi prioritari e riducendo il rischio di perdite di voli per i passeggeri in last call.

Azioni di Qualità e Customer Experience intraprese nel 2024

Si segnalano 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 si occupa di effettuare le interviste e di dare informazioni e supporto al passeggero (*Airport Angels* e staff Info Point).

Queste e ulteriori attività sono illustrate dettagliatamente nell'apposito paragrafo dedicato alla customer experience.

Standard di Qualità del Servizio PRM

Geasar ha potenziato l'assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM) con interventi mirati. Sono stati implementati i progetti "Autismo, in viaggio attraverso l'Aeroporto" e Kairos, con totem informativi e pittogrammi per migliorare l'orientamento, oltre al rinnovo dei citofoni di chiamata. I tempi di assistenza hanno rispettato gli obiettivi prefissati, garantendo un servizio efficiente.

Dal 2025, l'integrazione delle piattaforme dati tra SPS e Fast Srl permetterà una gestione più tempestiva delle richieste. Geasar ha inoltre rafforzato il dialogo con le associazioni di categoria, confermando il proprio impegno per un aeroporto più accessibile e inclusivo.

Progetto ASQ (Airport Service Quality) promosso da ACI Europe

Nel 2024, Geasar ha proseguito il miglioramento della Customer Experience attraverso il programma ASQ (Airport Service Quality) di ACI Europe, confrontando le proprie performance con un panel personalizzato di 30 aeroporti. Questo gruppo include Alghero e gli altri aeroporti italiani del fondo F2I, oltre a una selezione di scali europei con caratteristiche simili a Olbia in termini di traffico turistico, stagionalità e dimensioni operative.

Certificazioni Qualità, Ambiente e Sicurezza

Nel 2024, Geasar ha confermato il proprio impegno nella gestione di Qualità, Ambiente e Sicurezza, mantenendo le certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015 e ottenendo il rinnovo della UNI EN ISO 45001:2018.

L'anno ha visto il consueto monitoraggio del Sistema di Gestione Integrato, con audit interni ed esterni condotti da DNV (Det Norske Veritas), nonché da Organismi di Controllo e Vigilanza, Enti di Certificazione e vettori assistiti. Questi controlli hanno confermato la conformità ai requisiti normativi e individuato azioni migliorative per la sicurezza, la sostenibilità e la qualità del servizio

Customer Experience

Nel corso del 2024 l'Azienda, nell'ambito delle iniziative di Customer Experience, ha continuato ad operare per rendere sempre migliore l'esperienza del proprio cliente durante la sua permanenza in aeroporto, creando, implementando e affinando una serie di servizi finalizzati a soddisfare le sue mutevoli esigenze.

Qui di seguito i servizi e le iniziative migliorate e offerte nell'ambito della **Customer Experience**:

“Club Lounge”: un'area di circa 300 mq completamente rinnovata ed ampliata nel corso del 2024, situata nel molo partenze, all'interno della quale è stata realizzata la nuova “Exclusive Club Lounge”, allestita per offrire il massimo del comfort. La sala è dotata di un'area relax con divani e poltrone, di un'area Food & Beverage e di una reception con personale dedicato (multilingue, qualificato, attento e disponibile) che accoglie il cliente con cortesia ed efficienza, per soddisfare ogni sua necessità durante l'attesa prima del volo.

Tra le attività della Club Lounge anche la offerta, accresciuta nel 2024, di pacchetti speciali di “servizi vip” dedicati ai clienti più esigenti, in partenza e in arrivo.

Un'altra importante novità è stata l'estensione del periodo di apertura anche nei mesi di spalla resa possibile grazie alle sinergie messe in atto in termini di risorse con l'utilizzo di FTE's a tempo indeterminato, con meno carico di lavoro durante i mesi con flussi di traffico contenuti.

I ricavi correlati alla Club Lounge crescono nel 2024, per un totale di 1.140.000 euro (+43% rispetto all'anno precedente) grazie alla rivisitazione delle tariffe e delle politiche commerciali.

La società ha negli anni consolidato la propria offerta di servizi rivolti ai passeggeri, assicurando un'esperienza sempre più confortevole e funzionale. Tra le iniziative più rilevanti:

- **After Beach Showers**: Un'area attrezzata per consentire ai passeggeri di usufruire di un servizio doccia in un ambiente igienizzato e confortevole prima della partenza.
- **Deposito Bagagli**: Un servizio pensato per i viaggiatori che desiderano godersi il tempo a disposizione senza il peso del proprio bagaglio, disponibile presso l'area arrivi.
- **Pet Relief Area**: Uno spazio di sosta per gli animali domestici che viaggiano con i loro proprietari, attrezzato con area verde, abbeveratoi e giochi.
- **Aree Fumatori**: Spazi dedicati ai fumatori, situati sia all'interno dell'aerostazione, con lo “Smoking Garden”, sia all'esterno nelle aree arrivi e partenze.
- **Erogatori di Acqua Potabile**: Installati nelle aree imbarchi per consentire il riempimento delle borracce, contribuendo alla riduzione dell'uso della plastica monouso.
- **Courtesy Strollers**: Passeggini di cortesia a disposizione gratuita per le famiglie in viaggio con bambini piccoli, da utilizzare all'interno dell'aeroporto.
- **Fasciatoi**: Presenti in tutte le toilettes dell'aeroporto, inclusi i bagni maschili, per garantire un servizio accessibile a tutti i genitori.
- **Sala Allattamento**: Uno spazio riservato, situato presso l'area check-in, pensato per offrire alle mamme un ambiente tranquillo e confortevole per l'allattamento.

Inoltre, l'attenzione verso la digitalizzazione e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi è stata ulteriormente rafforzata attraverso iniziative mirate:

- **Wi-Fi Gratuito**: Il servizio **Costa Smeralda Airport Wi-Free** è stato ottimizzato con l'adozione della tecnologia **Wi-Fi 6**, garantendo connessioni più veloci e sicure sia all'interno che all'esterno dell'aeroporto.

- **Postazioni ATM:** Per soddisfare le esigenze dei passeggeri, sono state potenziate le postazioni per il prelievo di contanti, distribuite nelle aree arrivi e partenze e abilitate all'uso di bancomat e carte di credito nazionali e internazionali.

Al fine di rendere sempre più piacevole la permanenza in Aeroporto, nel corso del 2024 si è provveduto ad una importante implementazione del numero delle sedute e delle postazioni multi-presa per la ricarica dei dispositivi elettronici, posizionate sia in area landside che in area airside.

Inoltre, nel corso dell'anno sono state allestite due **"Aree giochi"**, ispirate al mondo aeroportuale, dedicate al divertimento dei più piccoli.

All'esterno del Terminal, nei pressi del punto di ristoro "Kiosk bar" è stata allestita un'area giochi inclusiva, accessibile anche ai bambini con disabilità motoria, che vede la presenza di un'altalena, uno scivolo e un dondolo in legno che ricordano il tema aeroportuale.

All'interno dell'Aerostazione, in area partenze, è stato creato un Playground che riproduce la pista di volo con la presenza di varie postazioni gioco e un aereo al cui interno si trovano dei giochi interattivi improntati anche sul rispetto dell'ambiente.

Anche con la collaborazione di associazioni locali e benefiche, soprattutto nel periodo di bassa stagione, è proseguita l'attività di organizzazione di eventi, concerti, presentazioni di libri, mercatini natalizi e altre manifestazioni.

Nel 2024, l'Aeroporto di Olbia ha proseguito il percorso di internalizzazione di alcuni servizi essenziali, già avviato nel 2023, con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'accoglienza e dell'assistenza ai passeggeri. In particolare, nei periodi di bassa e media stagione, le attività di portierato presso le aree arrivi e partenze sono state gestite direttamente con risorse interne, garantendo continuità e professionalità nel servizio.

Durante la stagione estiva, e in particolare nel periodo compreso tra giugno e settembre, è stato confermato il progetto "Airport Angels", un'iniziativa strategica volta a migliorare l'esperienza dei passeggeri attraverso un servizio di assistenza itinerante, attivo sia nell'area landside che airside. I giovani stager coinvolti hanno fornito supporto informativo e operativo, contribuendo a rendere l'aeroporto un ambiente ancora più accogliente ed efficiente.

L'integrazione di giovani risorse ha interessato anche i servizi After Beach Shower e Deposito Bagagli, rafforzando la qualità dell'offerta e assicurando un presidio costante in queste aree di servizio. Inoltre, nel periodo estivo, il personale in stage è stato coinvolto nel presidio delle aree di controllo passaporti, sia in arrivo che in partenza. Grazie a un gruppo multilingue e opportunamente formato, è stato possibile offrire un'assistenza dedicata ai passeggeri, facilitando il transito e orientandoli verso le corsie corrette in conformità alle normative europee vigenti.

L'impegno dell'Aeroporto di Olbia nella valorizzazione delle competenze e nella formazione di giovani talenti rappresenta un elemento chiave nella strategia di sviluppo dei servizi aeroportuali. L'integrazione di nuove risorse non solo arricchisce l'esperienza dei viaggiatori, ma contribuisce alla crescita professionale di giovani operatori, favorendo un modello di accoglienza innovativo e incentrato sulla qualità del servizio.

La società pone grande attenzione non solo all'esperienza dei passeggeri, ma anche al benessere e alla qualità della vita dei propri dipendenti e delle comunità con cui interagisce. La disponibilità di alloggi dedicati ai

lavoratori rappresenta un’iniziativa concreta volta a favorire condizioni di vita adeguate e a supportare chi opera all’interno dello scalo, contribuendo così a un ambiente lavorativo più sereno e produttivo.

In questa prospettiva, i nove alloggi a schiera – quattro monocalci e cinque trilocali – situati a pochi minuti dal Terminal principale e riqualificati nel 2021, sono stati messi a disposizione del personale del Gruppo Geasar e di terzi con contratti in essere con la società. Tra le iniziative attuate, sono stati siglati accordi di locazione con vettori basati a Olbia, permettendo così al loro personale di terra e navigante di usufruire di una soluzione abitativa comoda e funzionale.

L’attenzione al territorio e alle esigenze sociali si è concretizzata anche attraverso un accordo con l’Università degli Studi di Sassari – sede staccata di Olbia, nell’ambito di un progetto volto ad accogliere studenti provenienti da Paesi extraeuropei. L’iniziativa ha l’obiettivo di offrire loro un alloggio in prossimità della sede universitaria, agevolandone l’integrazione e garantendo condizioni abitative idonee al loro percorso di studi.

Safety & Compliance Monitoring

Nel 2024 è proseguito l’impegno di Geasar volto a garantire ed incrementare i livelli di Safety e favorire la cultura della sicurezza attraverso tutte le attività aeroportuali, considerato che ogni soggetto che opera all’interno dell’aeroporto concorre, nel proprio ruolo, a tutelare il passeggero e l’insieme organizzativo di tutti gli asset che contribuiscono a garantire la sicurezza delle operazioni.

Il Safety Management System si è realizzato nel corso del 2024 attraverso gli strumenti organizzativi ed istituzionali mediante i quali Geasar, in forza della responsabilità attribuita dal Reg. EU 139/2014, ha:

- Valutato le operazioni, le infrastrutture e le organizzazioni al fine di identificarne i rischi associati e le relative misure di mitigazione, mediante un piano di ispezioni/audit sulle procedure di maggior interesse per la Safety (Rifornimento carburante, FOD, Ostacoli, Circolazione in apron, radiocomunicazioni, salvaguardia dei pedoni, assistenza Aeromobili)
- Garantito la condivisione delle informazioni e la diffusione di procedure, regolamenti e buone pratiche mediante la produzione e distribuzione di Safety Notice ed il continuo aggiornamento dei corsi di formazione.
- Coinvolto e coordinato gli operatori aeroportuali mediante la convocazione e partecipazione a 18 comitati svolti nel 2024 (Safety Committee, Local RWY Safety Team, Safety Action Group etc)
- Ha coadiuvato il processo di sviluppo aeroportuale, gestendo ogni fase di cambiamento infrastrutturale, organizzativo e procedurale che investe il sistema, garantendo che ogni variazione ricevesse le necessarie autorizzazioni da parte dell’autorità preservando i livelli di safety.

Di particolare rilievo il processo autorizzativo del progetto di fattibilità tecnico economica dell’Ampliamento Terminal, conclusosi con la presentazione dell’assessment e del change management, il progetto di modifica del layout degli apron 1 e 3 finalizzato ad incrementare la capacità e rendere più sicure le operazioni, il progetto per la realizzazione delle stazioni di ricarica dei nuovi veicoli elettrici di assistenza in airside. Si cita infine l’approvazione ottenuta da ENAC a seguito di valutazione di safety per le operazioni sperimentali con droni sul sedime aeroportuale.

Per quanto attiene il Reporting System nel corso del 2024 sono stati inserite nel database 147 registrazioni, con un incremento dell’4% rispetto al 2023.

Il coordinamento con la figura dell'Accountable Manager è garantito da un rinnovato strumento di reportistica mensile che fornisce un quadro aggiornato degli eventi registrati sullo scalo dal Safety Office.

Questi strumenti di reportistica si aggiungono alla annuale redazione dei Safety Performance Indicators, offrendo una misurazione costante dei livelli di Safety.

Nel 2024 la 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 28 audit e ispezioni orientati alla conformità dei processi alla normativa EASA.

L'attività di sorveglianza da parte dell'Autorità per il mantenimento della certificazione, sviluppata nel 2024 mediante audit inerenti molteplici punti norma trasversali alle procedure operative, ha consentito di progredire nel processo di miglioramento continuo verso la piena conformità alla normativa nazionale ed europea dell'organizzazione del Gestore.

Ambiente

Nel 2024 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 raggiunti con la generazione di energia da fonte rinnovabile, legata principalmente alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da 1,414 MW entrato in esercizio per la sola produzione in autoconsumo nel mese di luglio, e connesso per lo scambio in rete nel dicembre 2024. La produzione nel primo semestre di funzionamento, condizionata tuttavia da frequenti interventi di messa a punto del sistema, si è attestata su 667.935 kWh, pari a circa il 10,5% dei prelievi energetici del Gruppo.

Nel 2024 si è concluso il programma di sostituzione del parco dei veicoli di assistenza agli aeromobili, per il quale sono stati acquisiti 55 mezzi entrati in esercizio nel corso dell'ultimo semestre.

Ulteriori interventi hanno interessato inoltre la riqualificazione del sistema di illuminazione delle aree esterne, avviata nel mese di marzo con la sostituzione dei proiettori dell'apron1 per terminare nel mese di dicembre con le sostituzioni in area parcheggi landside. L'abbattimento complessivo delle potenze installate si attesta intorno al 62%, passando dai 248 a 94 kW.

Per quanto attiene gli impianti meccanici sono stati completati nel 2024 i lavori di installazione dei nuovi sistemi di climatizzazione invernale ed estiva ad alte prestazioni che hanno consentito la definitiva dismissione delle centrali termiche a gasolio ed un incremento complessivo dell'efficienza del 13%

La gestione complessiva del sistema aeroportuale ha fatto registrare nel corso del 2024 una riduzione assoluta dei prelievi di energia, composti, per citare i principali, da energia elettrica (-0.8%) e gasolio (-14,8%) pur in presenza di una decisa transizione del vettore energetico dal fossile all'elettrico (con i nuovi sistemi di climatizzazione e la nuova flotta di GSE elettrici) e del notevole incremento del traffico attestato al +15,3% in termini di movimenti di aviazione commerciale.

Gestione Risorse Umane

La positiva ripresa del traffico aereo già avvenuta negli anni immediatamente successivi la pandemia, è proseguita nel corso del 2024, portando lo scalo di Olbia ad un incremento dei volumi di passeggeri del 18,3% e di movimenti del 10,3% rispetto all'anno 2023.

A tale incremento è essenzialmente legato il potenziamento dell'organico totale di Gruppo, con una crescita del 6,5% verso il 2023, con le Società che hanno rinforzato la dotazione organica del personale a tempo indeterminato assunto con contratti part-time verticali/misti attraverso le estensioni dei periodi lavorativi, in accordo con le Organizzazioni sindacali, e l'assunzione di più personale a tempo determinato stagionale per affrontare i picchi e le intensificazioni di attività cicliche.

Al fine di far fronte a tale incremento del personale, si sono dovute affrontare notevoli difficoltà nella fase di reperimento delle risorse umane stagionali. Questo elemento ha portato, durante la gestione estiva, ad un inasprimento delle Relazioni sindacali con una sigla sindacale firmataria del CCNL del Trasporto aereo, culminato con la proclamazione di una prima azione di sciopero di 4 ore e una successiva azione di 24 ore a settembre.

Proprio al fine di migliorare l'attrattività del settore Handling Azienda e OOSS, sono stati siglati accordi volti a incentivare il personale in forza con nuovi strumenti di Welfare, estensione della platea dei beneficiari del Premio di risultato e estensione del periodo orario contrattuale rispetto al puntuale fabbisogno operativo al fine di evitare una scopertura dei presidi operativi nei periodi di picco.

L'organico di Gruppo del 2024, in FTE, è stato il seguente:

Gruppo
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	300,14	287,58
Dirigenti	6,00	4,00
Quadri	11,00	13,00
Impiegati	155,07	147,51
Operai	128,07	123,07
CTD	188,82	171,60
Impiegati	67,89	60,10
Operai	120,93	111,50
TOTALE	489,0	459,2

Di seguito il dato delle singole società:

GEASAR SPA
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	227,22	218,20
Dirigenti	6,0	4
Quadri	10,0	12,00
Impiegati	126,7	120,895
Operai	84,49	81,31
CTD	104,70	91,92
Impiegati	53,2	47,58
Operai	51,5	44,35
TOTALE	331,9	310,1

CORTESA SRL
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	59,60	55,29
Dirigenti		0,00
Quadri	1	1,00
Impiegati	21,11	19,28
Operai	37,49	35,01
CTD	74,63	71,39
Impiegati	10,47	8,94
Operai	64,16	62,46
TOTALE	134,23	126,69

ECCELSA AVIATION SRL
Organico equivalente medio annuo

Categorie	al 31/12/2024	al 31/12/2023
CTI	13,32	14,09
Dirigenti		0,00
Quadri	0,00	0,00
Impiegati	7,23	7,34
Operai	6,09	6,75
CTD	9,50	8,28
Impiegati	4,18	3,59
Operai	5,33	4,69
TOTALE	22,82	22,37

Le tabelle includono i dati relativi alle risorse direttamente impiegate dalle società del gruppo, mentre non sono esposti dati delle risorse in somministrazione, che hanno prestato la loro attività per la società Cortesa Srl sino al mese di maggio per poter essere poi assorbite direttamente dalla Società.

Organizzazione aziendale

Durante l'esercizio le politiche di gestione del personale si sono concentrate principalmente sulle attività volte a sostenere l'operatività in risposta al progressivo sviluppo del traffico.

Per affrontare il fenomeno si è fatto ricorso al personale stagionale, attingendo sia dai bacini di risorse tradizionalmente utilizzati sia attivando nuovi processi di reclutamento del personale.

Il graduale e sempre più significativo fenomeno dell'abbandono del lavoro da parte di quote di personale stagionale con un know-how tecnico-specialistico difficile da reperire sul mercato del lavoro locale e la difficoltà a trovare nuove risorse, ha portato le Società a calibrare l'offerta contrattuale stagionale per periodi di lavoro più congrui rispetto al puntuale fabbisogno operativo specifico e a individuare soluzioni incentivanti, anche con la modalità del Welfare, nel tentativo di aumentare l'appeal e l'attrattività delle aziende, condizionato dalla forte stagionalità e da una conseguente offerta lavorativa limitata al periodo di picco.

Relazioni industriali

Nel corso dell'anno il confronto con le organizzazioni sindacali è stato intenso e proficuo, nonostante alcune fasi di inasprimento delle relazioni industriali con una sigla sindacale firmataria il CCNL del Trasporto aereo, culminata con l'apertura di una procedura di raffreddamento sfociata nella proclamazione di uno sciopero nell'area degli operatori di Rampa aeroportuale, della durata di 4 ore il 7 settembre scorso e di 24 ore il 24 settembre.

Le aziende hanno infatti sottoscritto, con le rispettive associazioni categoria, accordi sindacali funzionali al sostegno dello sviluppo delle Società, finalizzati a valorizzare le competenze, fidelizzare e motivare sia il personale a tempo indeterminato che a tempo determinato, sottoscrivendo nel dettaglio:

- 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 e ampliando la platea dei beneficiari come già anticipato.
- L'estensione di mesi/orari dei contratti part-time già a tempo indeterminato di risorse con un know-how tecnico-specialistico completo sulla base delle positive previsioni future di traffico e dell'utilizzo storico consolidato delle clausole elastiche
- in Cortesa, per le attività di Retail e Parking cui si applica il CCNL Terziario Distribuzione e Servizi, sia sullo scalo di Olbia che sullo scalo di Alghero, il protocollo aggiuntivo aziendale che recepisce 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 2024, il Gruppo ha erogato un totale di ore di formazione pari a 44.207 contro le 29.577 ore del 2023, suddivise tra formazione svolta in presenza, in "e-learning", attraverso il ricorso alle

piattaforme aziendale di “E-front” ed esterne di Security e Sicurezza sul lavoro, e di training on the job, fruite dal 53% del personale maschile e dal 47% di personale femminile.

Ore formazione 2024			Ore formazione 2023				
	Uomini	donne	totale		Uomini	donne	totale
Dirigenti + Quadri + Impiegati	9.228,2	16.740,9	25.969,1	Dirigenti + Quadri + Impiegati	5.948,4	14.087,7	20.036,1
Operai	14.212,9	4.025,2	18.238,1	Operai	7.371,8	2.169,6	9.541,4
Totale	23.441,1	20.766,1	44.207,2	Totale	13.320,2	16.257,3	29.577,5

Le ore medie di formazione per dipendente sono state pari a 90,4 contro un dato di 64,4 ore del 2023, suddivise per categoria professionale e genere come di seguito:

	2024			2023		
	Ore medie uomini	Ore medie donne	Ore medie totali	Ore medie uomini	Ore medie donne	Ore medie totali
Dirigenti + Quadri + Impiegati	99,3	113,9	108,2	68,5	102,2	89,2
Operai	76,6	63,4	73,2	42,0	36,9	40,7
Totale	84,2	98,6	90,4	50,7	82,7	64,4

Nell’esercizio 2024 il piano di formazione si è mosso lungo le direttrici della formazione obbligatoria tra formazione iniziale e ricorrente per il mantenimento delle competenze tecnico-specialistiche del personale operativo, sicurezza sul lavoro, security e attrezzature mezzi e lavoro e della formazione per la qualificazione linguistica e l’acquisizione delle competenze di Trainer.

Il Gruppo ha fatto inoltre 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

Le Risorse Umane continuano l’impegno nello sviluppo dei rapporti con gli istituti scolastici del territorio attraverso partnership e tirocini con Università e Istituti di Scuola superiore di secondo grado .

Anche nell’esercizio in corso è proseguita con ottimi risultati la collaborazione che ha consentito l’inserimento in stage o PCTO (acronimo utilizzato per i Percorsi per le competenze trasversali e l’orientamento) di un rilevante numero di ragazzi, pari a circa 64 unità nelle aree operative, in particolare durante il periodo giugno-agosto, a seguito di un’attività formativa propedeutica sui temi inerenti la Security, l’orientamento al Cliente e l’offerta dei servizi aeroportuali.

Il Gruppo Geasar, con tale iniziativa, 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 sia stagionali che non.

Nel corso dell’anno inoltre è stato riproposto il Progetto Airport Educational, attivo sin dal 2009 ed interrotto esclusivamente durante gli anni di Pandemia, che ha portato le scolaresche del territorio, dall’Infanzia alle Scuole Superiori di secondo grado, per un totale di 1.150 studenti circa, a visitare l’aeroporto alla scoperta del mondo del Trasporto aereo e delle opportunità che questo offre.

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, fino alla sottoscrizione del contratto di programma tra la Società e l'ente concessorio, tale onere non è stato recuperabile attraverso le tariffe aeroportuali. Pertanto, la Società, congiuntamente ad altre società di gestione, ha avviato azioni legali, sia in sede amministrativa che tributaria, per contestare tale richiesta.

La principale finalità dell'azione 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, che ha destinato le risorse del fondo a finalità estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

A partire dal 2009 sono stati instaurati numerosi contenziosi sulla tematica. A copertura di un'eventuale soccombenza, per le annualità dal 1.1.2009 all'8.09.2015 (primo giorno di applicazione delle tariffe calcolate prevedendo la copertura tariffaria dell'onere), la Società ha stanziato in bilancio l'accantonamento del rischio complessivo verso l'Erario, classificato nella voce "Fondo Accantonamento Rischi da Contenzioso".

Successivamente, a seguito di sentenze passate in giudicato, nel 2018 la Società ha liberato le somme accantonate per le annualità 2009 (Euro 376.818) e 2014 (Euro 391.142). Nel 2019, la società ha liberato - in forza delle sentenze positive ottenute nel corso dell'anno - le somme accantonate per le annualità 2010 (356.546 Euro), e un valore corrispondente a quanto accantonato nel 2012 (Euro 325.386) in quanto coperto dal pagamento effettuato per gli anni 2007 e 2008, già invece annullati in primo e secondo grado. Nel 2022, considerando la maturazione della prescrizione decennale a partire dal 1° febbraio 2023, è stata considerata definitivamente prescritta e quindi rilasciata l'annualità 2011 (Euro 325.386) e nel 2024 per le stesse motivazioni è stata rilasciata la annualità 2013 (Euro 358.752). Dopo tale rilascio, il fondo residuo presenta un saldo di Euro 298.318.

- Evoluzione del contenzioso nel 2023 e 2024

Nel 2022, la società insieme ad altre 14 società di gestione, 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.

Il 2 maggio 2023, la Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado di Roma (sentenza n. 5768/2023) ha respinto il ricorso di GEASAR e di altre società di gestione aeroportuale. Questa decisione è stata particolarmente inaspettata, in quanto si è discostata dalle precedenti sei sentenze positive ottenute sul tema, ritenendo che il Fondo Antincendi non fosse un tributo di scopo con vincolo di destinazione esclusiva per il servizio aeroportuale.

A seguito di questa pronuncia negativa, è stato avviato un appello presso la Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado del Lazio, impugnando la decisione e ribadendo che: i) il Fondo Antincendi è un tributo con vincolo di destinazione esclusiva al servizio aeroportuale; ii) l'utilizzo delle risorse per finalità estranee al servizio antincendi negli aeroporti ha interrotto il vincolo di destinazione, rendendo illegittima la pretesa fiscale; iii) la sentenza della CGT di Primo Grado non ha considerato adeguatamente la documentazione e le

prove che dimostrano l'errato utilizzo delle somme versate e iv) le Amministrazioni non hanno mai dimostrato che le risorse fossero impiegate secondo la loro originaria destinazione.

L'udienza per l'appello era stata fissata per il 23 ottobre 2024, tuttavia a seguito della recente sentenza della Corte di Cassazione n. 990/2024, che ha confermato la natura tributaria del Fondo Antincendi, la CGT di Secondo Grado ha deciso di sospendere il giudizio in attesa della pronuncia della Corte costituzionale sulla legittimità del tributo (procedimento n. 191/2024), con udienza fissata per il 6 maggio 2025.

Pertanto, poiché l'annualità 2012 è attualmente contestata e in attesa di giudizio, a causa dell'incertezza giuridica, GEASAR ha mantenuto un approccio prudenziale, mantenendo tale somma iscritta tra le passività potenziali, in attesa di una decisione definitiva.

Nell'attuale fase del contenzioso, inoltre, 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 tale data risultano iscritte a bilancio al 31.12.2024 a debito per un totale pari a Euro 4.538.387.

➤ **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".

A seguito del deposito delle note, l'1.10.2024 il nuovo Giudice si è riservato di decidere, cosa che ad oggi ancora non è occorsa.

➤ **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 si sono concluse favorevolmente, dapprima, per la Fase 1 (retrocessione dei beni) e, nel corso del 2024, per la cd Fase 2 (retrocessione impianti AVL), con Atto di consegna siglato dal Gestore, ENAV ed ENAC in data 26.09.2024.

Per effetto del suddetto atto a decorrere dalla data del 30 settembre 2024, i beni e le aree costituenti l'integrale sistema AVL dell'Aeroporto di Olbia oggetto del Decreto di retrocessione – sono stati consegnati da ENAV ad ENAC e da quest'ultimo contestualmente al Gestore per l'inserimento nella Convenzione n. 113 di gestione totale stipulata tra GEASAR ed ENAC in data 27 ottobre 2004, con contestuale automatico aggiornamento del relativo stato di consistenza di cui all'art.1, co.1 del Decreto.

Contestualmente alla presa in consegna dei beni e sistemi AVL il gestore si è impegnato a dare avvio, senza soluzione di continuità ed in massima sicurezza, alla loro gestione, manutenzione ed alimentazione che all'esito dei sopralluoghi e verifiche sui beni in questione sono risultati essere perfettamente efficienti e a norma di legge e corredati di ogni certificazione tecnica.

L'atto ha determinato in capo alla società Geasar la necessità di gestire e mantenere gli impianti a proprie cure e spese, determinando un nuovo costo gestionale.

A seguito della retrocessione, la società ha coperto la manutenzione, nelle more dell'espletamento di una procedura di gara pubblica per l'affidamento del servizio di conduzione e manutenzione dei sistemi AVL ed al fine di garantire senza soluzione di continuità, il servizio di manutenzione, con l'attuale soggetto incaricato da ENAV attraverso un accordo tecnico ed economico per il tempo necessario alla celebrazione della predetta procedura.

Considerato l'accordo in essere, la società ha depositato dichiarazione di rinuncia al ricorso e il Tar Cagliari, con sentenza n. 651 pubblicata in data 26 settembre 2024, ha dichiarato il giudizio estinto per rinuncia.

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 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 Euro 2.751.915,23 (di cui Euro 440.000,00 per l'anno 2008, Euro 189.025,00 per l'anno 2009, Euro 1.349.449,00 per l'anno 2012 ed Euro 773.441,23 per l'anno 2013), interessi per complessivi Euro 481.399,95 (di cui Euro 88.042,19 per l'anno 2008, Euro 31.738,07 per l'anno 2009, Euro 249.481,69 per l'anno 2012 ed Euro 112.138,00 per l'anno 2013) ed irrogando sanzioni per complessivi Euro 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.

Con la sentenza n. 378/2025 depositata il 10 marzo 2025 la Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado della Sardegna, pur respingendo l'appello incidentale della Società con riferimento alla decadenza dei termini

per l'accertamento dell'anno 2008, ha nel merito respinto l'appello principale proposto dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari e, quindi, confermato la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla Regione Sardegna per gli anni in contestazione, del tutto respingendo la tesi sostenuta dapprima dalla G.d.F. e poi dall'Ufficio circa l'esistenza di prestazioni di servizi rese dalla Società nei confronti della Regione da assoggettare ad IVA.

Avverso la sentenza resa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado della Sardegna l'Agenzia delle Entrate potrà presentare ricorso per Cassazione entro il termine del 10 ottobre 2025.

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, in attesa del deposito della sentenza all'esito della discussione tenutasi il 15 aprile 2024.

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 dinanzi la Corte di Cassazione sia da ritenersi possibile, sussistendo tuttavia la possibilità di ottenere la dichiarazione di non applicazione delle sanzioni, viste le condizioni di obiettiva incertezza normativa invocate nel ricorso.

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 dicembre 2022, le società SOGEEAL 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 luglio 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 novembre 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.

In conformità ai termini di cui all'art. 171-ter c.p.c., le parti hanno poi depositato le memorie integrative con scadenza rispettivamente in data 7 dicembre 2023, 29 dicembre 2023 e 8 gennaio 2024, mediante le quali hanno precisato le proprie domande ed eccezioni, effettuato produzioni documentali e replicato alle rispettive deduzioni.

In seguito, in data 23 gennaio 2024 e 4 marzo 2024 si sono tenute due udienze mediante il deposito di note scritte ex art. 127-ter c.p.c. contenenti le sole istanze e conclusioni.

Con decreto in data 5 marzo 2024, il Tribunale di Cagliari ha rinviato la causa all'udienza del 19 marzo 2025 per la fissazione dell'udienza di precisazione delle conclusioni.

Il giudizio di merito è attualmente 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 settembre 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 dicembre 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, considerato il recente rinvio della trattazione da marzo 2025 a ottobre 2025.

➤ **La normativa Fiscale sugli interventi volti allo sviluppo delle attività imprenditoriali del Paese e le ricadute sulle gestioni aeroportuali.**

• **“Decontribuzione Sud”**

Nell'ambito degli interventi volti a 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 a mitigare il divario nell'occupazione nelle aree svantaggiate del Paese, la Decontribuzione Sud di cui all'art. 1, commi 161 e ss, della Legge 178/2020 prevede l'applicazione della misura fino al 31 dicembre 2024 come stabilito dal Ddl della Legge di Bilancio 2025, il quale recepisce la decisione della C(2024) 4512 final del 25 giugno della Commissione UE che ne ha disposto la proroga.

L'agevolazione che consiste in un esonero parziale dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro privati nel corso del 2024 è stata utilizzata esclusivamente dalla collegata Sogeaal SpA fino al 30.6.2024 nel rispetto del plafond massimo per impresa unica approvato dalla Commissione Europea per il periodo.

- **Credito d'imposta 4.0**

Il credito d'imposta per investimenti in beni strumentali materiali tecnologicamente avanzati ha l'obiettivo di supportare e incentivare le imprese che investono in beni strumentali nuovi, funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi (allegato A, legge 11 dicembre 2016, n. 232 - ex Iper ammortamento). La Legge di Bilancio 2025 (commi 445-448) introduce importanti novità sul credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali 4.0. In particolare, inserendo la previsione di un plafond massimo di spesa destinato al credito 4.0 ed eliminando l'agevolazione 4.0 sui beni immateriali

La percentuale di agevolazione è il 20% per acquisti in beni materiale 4.0 per tutto il 2024 e 2025.

Per compensare i crediti d'imposta del piano Transizione 4.0, come da Decreto direttoriale del 24 aprile, il MIMIT ha previsto l'obbligo di inviare la richiesta di compensazione al GSE per gli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2023 al 29 marzo 2024, mentre per gli investimenti realizzati dal 30 marzo 2024, occorre presentare anche la comunicazione preventiva con l'indicazione dell'importo complessivo degli investimenti che si intendono effettuare e la ripartizione del credito per la fruizione, aggiornando la comunicazione al termine degli investimenti;

L'importo iscritto in bilancio per l'anno 2024 è pari a 16.300 Euro la cui richiesta di compensazione è stata predisposta e pronta per l'invio al GSE. Il credito di imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione nel modello F24, ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. 241/97, in 3 quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno di avvenuta interconnessione dei beni.

- **ZES UNICA**

L'articolo 16, Dl 19 settembre 2023, n. 124 (Decreto Sud) ha previsto un contributo sotto forma di credito d'imposta per le imprese che effettuano investimenti dal 1° gennaio 2024 al 15 novembre 2024, relativi all'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive ubicate nella Zes unica, la quale ricomprende le zone assistite delle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e Abruzzo.

Come disposto dal dettato normativo la GEASAR il 3 dicembre 2024 ha inviato con modalità telematiche la "Comunicazione per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nella ZES unica" per richiedere il contributo sugli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2024 al 15 novembre 2024.

Il credito d'imposta richiesto ammonta a 437.495 Euro.

L'istanza è stata correttamente acquisita dall'Agenzia delle Entrate in data 03.12.2024. L'Agenzia delle Entrate con successiva ricevuta comunicherà la fruibilità o la sospensione del credito. Alla data di chiusura del Bilancio 2024 l'autorizzazione alla fruizione del credito non è tuttavia pervenuta per cui si è ritenuto di non iscrivere il contributo tra i ricavi nel Bilancio 2024.

Il credito, nella misura spettante, è utilizzabile a decorrere dal giorno lavorativo successivo al rilascio dell'apposita ricevuta da parte dell'Agenzia dell'Entrate successivamente ai controlli che sta conducendo sulla corrispondenza di tutta la documentazione contabile predisposta.

Nel corso del 2024 i disposti normativi di cui sopra non hanno prodotto un risparmio di costi derivante da sgravi contributivi sugli oneri sociali per i propri dipendenti (es. decontribuzione sud) per il fatto che gli sgravi sono stati utilizzati dalla collegata Sogeaal. Mentre i crediti di imposta 4.0, di cui la società beneficerà finanziariamente a partire dal 2025, sono stati computati a ricavo nei numeri 2024 nella forma di contributo conto impianti. 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 forte incertezza per i mercati, con ripercussioni significative sul costo dell'energia, sull'inflazione e sull'approvvigionamento delle materie prime provenienti dalle aree limitrofe al teatro del conflitto. Tali dinamiche hanno influito anche sul traffico dell'aviazione generale, con una contrazione della domanda da parte dei clienti provenienti dai Paesi dell'ex blocco sovietico e da quelli direttamente interessati dal conflitto. Nel corso del 2024, l'impatto negativo sulle performance della società controllata Eccelsa si è confermato; tuttavia, il mercato ha mostrato una progressiva capacità di adattamento. Nel complesso, il settore dell'aviazione generale ha continuato a svilupparsi, registrando volumi di traffico superiori a quelli del 2022.

Parallelamente, l'insorgere di nuove tensioni in Medio Oriente, in particolare il conflitto tra Israele e l'organizzazione politica palestinese islamista Hamas, ha accentuato le incertezze sugli scenari economici e geopolitici globali. Allo stato attuale, non si intravedono segnali di una rapida ripresa nei mercati direttamente interessati da queste crisi. Tuttavia, l'impatto sul settore del trasporto e del turismo è stato mitigato dalla capacità di diversificazione della domanda e dalle politiche di supporto attuate dai governi. Grazie agli interventi delle autorità monetarie e fiscali, il fenomeno inflattivo e la crescita dei prezzi delle materie prime sono stati in parte contenuti, favorendo una maggiore stabilità dei costi operativi.

Nonostante queste sfide, il settore dei servizi, inclusi il trasporto aereo e il turismo, ha continuato a svilupparsi nel 2024, confermando la resilienza della domanda. In particolare, nel mercato dell'aviazione generale, il traffico precedentemente originato dalle aree colpite dalle tensioni geopolitiche è stato in parte compensato da una crescita della domanda proveniente da altri mercati, contribuendo a mantenere il livello complessivo dell'operatività.

Premesso quanto sopra, anche il 2025 si prospetta come un anno di significativo sviluppo, sulla scia della crescita registrata nel 2024. Tale prospettiva è supportata dalla programmazione ricevuta dalle compagnie aeree per la stagione Summer 2025, dai contratti di lungo periodo attualmente in essere con le stesse e, infine, dai forti tassi di crescita registrati nei primi mesi dell'anno fino a marzo. Questi elementi confermano il trend positivo e si inseriscono in un quadro di continuo sviluppo e crescita delineato nei piani operativi aziendali.

La società esprime tra l'altro 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 2024 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

➤ **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 2024 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 31.12.2024 a 9.628.318 Euro .

La Società non dispone attualmente di strumenti di copertura contro il rischio di variazione dei tassi di interesse. Sebbene negli ultimi mesi si sia osservato un contesto di tassi ancora elevati, il progressivo riequilibrio delle politiche monetarie potrebbe portare a un'attenuazione delle pressioni finanziarie nel medio termine. Un elemento di mitigazione rispetto all'impatto degli oneri finanziari è rappresentato dalla remunerazione della liquidità corrente, che beneficia di tassi creditori favorevoli, contribuendo a compensare parzialmente gli interessi passivi sui mutui in essere. La Società mantiene un monitoraggio costante delle condizioni di mercato per valutare eventuali azioni di ottimizzazione della struttura finanziaria.

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, stanno lavorando, 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 2024 con un utile pari a **24.500.407 Euro**, deliberandone la distribuzione integrale dei dividendi ai soci per 24.500.407 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 2024 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.



Geasar SpA
BARBIERI Il Presidente
ROBERTO
07.04.2025
11:18:35
GMT+02:00

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 2024

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		31-dic-24	31-dic-23
B)	IMMOBILIZZAZIONI:		
I	Immobilizzazioni Immateriali:		
2)	costi di sviluppo		
3)	diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	151.905	75.917
4)	concessioni, licenze, marchi e diritti simili		175
5)	avviamento		
6)	immobilizzazioni in corso e acconti	17.896	27.896
7)	altre		
	Totale Immobilizzazioni Immateriali	169.801	103.989
II	Immobilizzazioni Materiali:		
1)	terreni e fabbricati	4.565.753	4.441.641
2)	impianti e macchinario	1.894.159	57.490
3)	attrezzature industriali e commerciali	3.862.724	1.851.659
4)	altri beni	1.303.929	214.563
5)	immobilizzazioni in corso e acconti	532.727	1.295.314
	Totale beni senza obbligo di gratuita devoluzione	12.159.291	7.860.668
6)	piazzali e strade	16.952.640	17.118.851
7)	fabbricati	9.900.074	10.234.935
8)	impianti	3.803.344	2.213.707
9)	immobilizzazioni in corso e acconti	1.206.809	1.409.551
	Totale beni gratuitamente devolvibili	31.862.867	30.977.045
	Totale Immobilizzazioni Materiali	44.022.158	38.837.713
III	Immobilizzazioni Finanziarie:		
		<u>Esigibili entro l'esercizio successivo</u>	
		<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>
1)	partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	15.911.337	15.911.337
d - bis)	altre imprese	14.975	13.150
2)	crediti:		
d - bis)	verso altri	6.297	6.297
	Totale Immobilizzazioni Finanziarie	26.878.935	20.368.302
	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	71.070.895	59.310.004

segue Stato Patrimoniale Attivo

C) ATTIVO CIRCOLANTE					
<i>I Rimanezze:</i>					
1)	materie prime, sussidiarie e di consumo			58.141	56.977
			Totale	58.141	56.977
<i>II Crediti:</i>					
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>		
1)	verso clienti			19.275.388	11.593.038
2)	verso impresa controllate			2.982.745	2.736.458
4)	verso controllanti				
5)	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti				12.000
5 bis)	verso erario per crediti tributari			1.251.993	452.201
5 ter)	verso erario per imposte anticipate	500.807	696.856	955.842	1.032.816
5 quater)	verso altri			2.140.912	2.572.595
			Totale	26.606.880	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			15.281.668	48.346.976
2)	assegni				
3)	danaro e valori in cassa			26.789	24.229
			Totale	15.308.457	48.371.204
Totale attivo circolante				41.973.478	66.827.289
D) RATEI E RISCONTI:					
	ratei e risconti attivi			407.128	66.798
Totale ratei e risconti				407.128	66.798
TOTALE ATTIVO				113.451.500	126.204.091

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO:					
I	Capitale sociale			12.912.000	12.912.000
II	Riserva sovrapprezzo 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			27.131.106	42.936.164
-	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			24.500.408	22.194.941
			Totale patrimonio netto	71.353.246	84.852.839
B) FONDI PER RISCHI E ONERI:					
2)	fondo per imposte differite			14.301	4.373
4)	Altri			610.891	1.075.365
			Totale fondi per rischi e oneri	625.193	1.079.738

segue Stato Patrimoniale Passivo

C)	TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			772.532	781.009
D)	DEBITI:				
		<i>Esigibili oltre l'esercizio successivo</i>			
		<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2023</u>		
4)	debiti verso banche	7.631.068	11.610.297	9.628.319	11.610.297
5)	debiti verso altri finanziatori			891.069	1.452.078
6)	acconti			359.562	346.499
7)	debiti verso fornitori			8.259.372	6.285.273
9)	debiti verso imprese controllate			1.687.738	589.429
11)	debiti verso controllanti			2.387.926	3.246.470
11 - bis)	debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			113.152	
12)	debiti tributari			306.415	171.093
13)	debiti v/ istituti previd. e secur.sociale			511.033	398.458
14)	altri debiti			15.819.591	14.870.729
	Totale debiti	7.631.068	11.610.297	39.964.179	38.970.327
E)	RATEI E RISCONTI				
	ratei e risconti passivi			736.351	520.178
	aggio sui prestiti				
	Totale ratei e risconti			736.351	520.178
	TOTALE PASSIVO			113.451.500	126.204.091

CONTO ECONOMICO

31-dic-24

31-dic-23

		31-dic-24	31-dic-23
A)	(+) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1)	ricavi delle vendite e delle prestazioni:		
a)	da terzi	62.284.654	54.185.387
b)	da controllanti		
c)	da controllate	8.933.623	8.065.956
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
5)	altri ricavi e proventi:		
a)	altri ricavi e proventi da terzi	1.421.904	592.022
b)	da controllate	1.030.810	1.017.157
c)	da controllanti		
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	24.155	22.870
e)	contributi in conto esercizio	35.544	102.924
Totale		73.730.689	63.986.315
B)	(-) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6)	per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		
a)	da terzi	-535.535	-493.392
b)	da controllanti		
	da imprese del gruppo		
7)	per servizi		
a)	da terzi	-15.657.791	-13.831.801
b)	da controllanti	-45.000	-45.000
c)	da controllate	-1.946.716	-1.323.293
d)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-118.500	
8)	per godimento di beni di terzi		
a)	da terzi	-2.964.823	-2.422.042
b)	da imprese controllate	-79.650	-89.236
c)	da società sottoposte al controllo delle controllanti		
9)	per il personale:		
a)	salari e stipendi	-13.597.358	-12.323.573
b)	oneri sociali	-3.823.559	-2.606.716
c)	trattamento di fine rapporto	-790.071	-727.826
e)	altri costi:		
e.1)	da terzi	-291.367	-263.186
e.3)	da controllate		
e.4)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
10)	ammortamenti e svalutazioni:		
a)	ammortamento delle immobilizz. immateriali	-103.955	-144.488
b)	ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-3.170.468	-2.681.099
d)	svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	-120.887	
11)	variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.164	-2.675
12)	accantonamenti per rischi		
13)	altri accantonamenti	-78.000	
14)	oneri diversi di gestione:		
a)	da terzi	-817.002	-928.139
b)	da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		-0
c)	da controllate	-15.803	-18.049
Totale		-44.155.320	-37.900.517
(A - B)	DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	29.575.369	26.085.797

<i>segue Conto Economico</i>		<i>31-dic-24</i>	<i>31-dic-23</i>
C)	PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
15)	<i>(+) proventi da partecipazioni:</i>		
a)	in imprese controllate	3.545.296	3.305.325
16)	<i>(+) altri proventi finanziari:</i>		
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:		
b)	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	814.448	1.158.483
c)	da titoli iscritti nell' attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d)	proventi diversi dai precedenti:		
-	verso terzi	43.150	18.436
-	verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
17)	<i>(-) interessi e altri oneri finanziari:</i>		
a)	verso terzi	-611.279	-657.050
17 bis)	<i>(-) utile o perdita su cambi:</i>		
	Utili su cambi		
	Perdite su cambi	-1.310	-366
	Totale	3.790.305	3.824.829
D)	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
	Totale delle rettifiche	0	0
	Risultato prima delle imposte	33.365.673	29.910.626
22)	<i>(-) imposte sul reddito dell'esercizio correnti differite e anticipate:</i>		
a)	correnti	-8.778.364	-7.768.961
b)	imposte esercizi precedenti	20.470	37.179
c)	anticipate	-76.974	-4.373
d)	differite	-9.928	
e)	proventi da adesione al regime di consolidato fiscale		
	Totale imposte sul reddito	-8.865.266	-7.715.685
23)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	24.500.407	22.194.942

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)

<i>RENDICONTO FINANZIARIO</i>	<i>31-dic-24</i>	<i>31-dic-23</i>
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	24.500.407	22.194.942
Imposte sul reddito	8.865.266	7.715.685
Interessi passivi/(interessi attivi)	(1.425.728)	(1.815.533)
(Dividendi)	(3.545.296)	(3.305.325)
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	28.394.650	24.789.768
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	989.802	844.002
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.274.424	2.825.588
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	32.658.875	28.459.358
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	(1.164)	2.675
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	(7.916.637)	4.885.577
Decremento/(incremento) dei crediti vs controllanti		
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	3.198.624	(344.406)
Incremento/(decremento) dei debiti verso controllanti	(858.545)	(535.749)
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	(340.329)	(14.171)
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	216.173	(82.393)
Altre variazioni del capitale circolante netto	(1.370.429)	(183.736)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	25.586.568	32.187.156
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	162.062	(483.123)
(Imposte sul reddito pagate)	(5.886.556)	(4.267.443)
Dividendi incassati	3.545.296	3.305.325
(Utilizzo dei fondi)	(1.452.823)	(739.500)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	21.954.547	30.002.416
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(8.354.914)	(5.701.563)
Disinvestimenti		35.852
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(169.768)	(56.977)
Disinvestimenti		
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	(6.508.809)	(2.846.013)
Disinvestimenti		
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	(1.824)	
Disinvestimenti		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(15.035.315)	(8.568.702)

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti verso banche e altri finanziatori		
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	(1.981.978)	(1.966.947)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi (e acconti su dividendi) pagati)	(38.000.000)	(26.400.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(39.981.978)	(28.366.947)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(33.062.746)	(6.933.233)
Disponibilità liquide all'inizio 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
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio	15.308.457	48.371.204
<i>di cui:</i>		
depositi bancari e postali	15.281.668	48.346.976
denaro e valori in cassa	26.789	24.229

Il flusso di cassa generato dalle attività operative, si è ridotto di 8.047.869 rispetto all'esercizio precedente generando un minor apporto di liquidità. Tale rendimento è determinato dall'incremento dei crediti verso clienti per circa 7,9 milioni, che ha comportato un assorbimento di liquidità, ed alla riduzione dei debiti verso fornitori per circa 3,2 milioni di euro. Contestualmente i flussi, hanno sostenuto il pagamento delle imposte del 2023, per circa 5,9 milioni di euro.

Il flusso di cassa generato dall'attività di investimento ha riguardato prevalentemente opere infrastrutturali, in aumento di 6.466.613 euro. L'incremento è dovuto a maggiori investimenti dell'anno per 8,5 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. Inoltre, il flusso di cassa degli investimenti ha beneficiato per circa 6,5 milioni dell'incasso del finanziamento da parte dell'ENAC per l'acquisto degli impianti di BHS ed EDS e mezzi elettrici. Per maggiori dettagli si rimanda ai prospetti sugli Investimenti.

Il flusso di cassa generato dall'attività di finanziamento, negativo per 39.918.978 risente dei seguenti fattori:

- 1,9 milioni del rimborso delle rate del finanziamento di 16,5 milioni, acceso nel 2021, in linea con l'ammortamento;
- 18 milioni della distribuzione del dividendo straordinario, con smobilizzo delle riserve patrimoniali;
- 20 milioni della distribuzione del dividendo ordinario maturato con gli utili dell'esercizio precedente.

A causa dell'effetto combinato di queste componenti, nel 2024 la società ha assorbito cassa netta per 33.062.746 euro, determinando una significativa riduzione delle disponibilità liquide, che si attestano a 15.308.457 euro al termine dell'esercizio, rispetto ai 48.371.204 euro dell'anno precedente.

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 2024

NOTA INTEGRATIVA

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 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 79,793% 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 2024.

Durante l'esercizio 2024 la gestione societaria ha evidenziato un risultato positivo pari ad Euro 24.500.407.

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 esposte nei prospetti di bilancio al netto dei rispettivi ammortamenti accumulati.

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

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

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

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

Le spese di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuite al cespite a cui si riferiscono e sono ammortizzate in funzione della residua possibilità di utilizzazione del cespite stesso, mentre le spese di manutenzione ordinaria sono interamente imputate a 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 stanziare secondo le aliquote e le norme vigenti in base ad una realistica previsione dell'imponibile.

Ai fini dell'IRES la Società ha aderito sino al 31 dicembre 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

Il 19 aprile 2023, il Consiglio di Gestione dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) ha approvato il principio contabile n. 34 sui ricavi che incorpora le modifiche intervenute a seguito del processo di consultazione. L'ambito di applicazione dell'OIC 34 riguarda tutte le operazioni che comportano la rilevazione di ricavi derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi, indipendentemente dalla loro classificazione nel Conto economico, mentre restano esclusi, le cessioni di azienda, i fitti attivi, i ristorni e i lavori in corso su ordinazione (per cui si continuerà ad applicare l'OIC 23), nonché le transazioni che non hanno finalità di compravendita. Al fine di individuare i potenziali impatti in sede di prima applicazione delle nuove disposizioni, la Società ha effettuato un'analisi ad esito della quale non sono stati identificati effetti dall'adozione di tale nuovo principio.

La società opera nelle prestazioni di servizi nell'ambito dei servizi aeroportuali di handling extra handling. Per le unità elementari di contabilizzazione che rappresentano la vendita di beni, i ricavi sono rilevati quando tutte le seguenti condizioni sono soddisfatte: a) è avvenuto il trasferimento sostanziale dei rischi e dei benefici connessi alla vendita; e b) l'ammontare dei ricavi può essere determinato in modo attendibile.

L'OIC 34 prevede che per le unità elementari di contabilizzazione che rappresentano prestazione di servizi, i ricavi sono rilevati a conto economico in base allo stato di avanzamento se sono rispettate entrambe le seguenti condizioni: a) l'accordo tra le parti prevede che il diritto al corrispettivo per il venditore maturi via via che la prestazione è eseguita; e b) l'ammontare del ricavo di competenza può essere misurato attendibilmente. Ove tali condizioni non siano soddisfatte, il ricavo per il servizio prestato è iscritto a conto economico quando la prestazione è stata definitivamente completata. I corrispettivi aggiuntivi (ad esempio incentivi e premi risultato) sono inclusi nel prezzo complessivo del contratto di vendita solo nel momento in cui divengono ragionevolmente certi. Il Gruppo valuta la ragionevole certezza sulla base dell'esperienza storica, elementi contrattuali e dati previsionali. Sconti, abbuoni, penalità e resi sono contabilizzati in riduzione dei ricavi sulla base della migliore stima del corrispettivo tenendo conto dell'esperienza storica e/o di elaborazioni statistiche. Per stimare tale importo, il Gruppo ha identificato, al fine di meglio prevedere l'importo del corrispettivo variabile, l'importo più probabile.

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-23			31-dic-24		
	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	3.442.599	-3.366.682	75.917	3.622.367	-3.470.462	151.905
conc., licenze, marchi e diritti simili	29.614	-29.439	175	29.614	-29.614	
avviamento	567.269	-567.269		567.269	-567.269	
immobilizz.ni in corso e acconti	27.896		27.896	17.896		17.896
altre	277.550	-277.550		277.550	-277.550	
	4.943.177	-4.839.188	103.989	5.112.945	-4.943.144	169.801

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

	Saldo					SALDO
	31/12/2023	Incrementi	Riclassifiche	Dismissioni	Ammortamento	31/12/2024
costi di sviluppo						
diritti di brevetto industriale di utilizzazione delle opere dell'ingegno	75.917	169.768	10.000		-103.780	151.905
conc., licenze, marchi e diritti simili	175				-175	
immobil.ni in corso e acconti	27.896		-10.000			17.896
altre						
	103.989	169.768			-103.955	169.801

Gli incrementi più significativi dei "Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno" sono riconducibili principalmente all'aggiornamento e adeguamento dei sistemi di scalo, nello specifico:

aggiornamento dell'impianto CUTE verso la nuova piattaforma CUPPS, con progresso in termini di affidabilità, compliance su sicurezza e protezione dati; Aggiornamento dell'AODB a nuova piattaforma tecnologica

La colonna riclassifiche evidenzia le immobilizzazioni in corso nell'esercizio precedente e concluse nel 2024. Nello specifico si fa riferimento al software Panel PC per il controllo accessi ai filtri di sicurezza.

Tra gli incrementi dell'anno non si registrano immobilizzazioni in corso immateriali.

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

Gli ammortamenti del periodo sono pari a circa 103,9 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 16,56 milioni di euro. Tale somma rappresenta quanto effettivamente eseguito al lordo delle nettizzazioni per l'utilizzo dei fondi pubblici erogati dalla Regione Sardegna (547mila euro) e da ENAC (8,2M euro circa).

Gli incrementi di immobilizzazioni materiali **di proprietà** ammontano a 11,9 milioni euro circa, suddivisi per categoria di cespiti così come segue:

- **attrezzature Industriali** per 6,7 M euro che includono: fornitura dei mezzi di rampa elettrici (finanziati per il 70%), attrezzature legate all'ampliamento della ViP Lounge, Server per adeguamento CED, realizzazione parco giochi in land e air side, attrezzature operative;
- **Impianti e macchinari** per 1,7M euro tra cui si cita: impianto fotovoltaico presso main park, colonnine di ricarica mezzi elettrici, 2 gate ABC per gestione passeggeri in arrivo extra UE e altri minori;
- **mobili e macchine da ufficio** per 3,3M euro circa (autobus interpista e auto elettriche (per il 70% finanziati), Rinnovo apparecchiature elettroniche per ufficio e altri minori);
- **costruzioni leggere** per 166 mila euro (riqualifica pensiline main park, box per area smistamento bagagli).

Le immobilizzazioni in corso di proprietà, pari a 533 mila euro, afferiscono principalmente alla realizzazione di una stazione per la ricarica dei mezzi di rampa con relative pensiline e impianti. Rimangono in corso, inoltre, l'installazione di componenti per l'adeguamento dei finger e attrezzature necessarie per il trattamento delle acque.

La sezione riclassifiche dà separata evidenza delle movimentazioni relative alle opere in corso alla chiusura dell'esercizio precedente, i cui lavori sono stati ultimati nel 2024 ed iscritti a libro cespiti tra le corrispondenti categorie contabili.

In particolare tra le immobilizzazioni di proprietà si citano le anticipazioni e le spese amministrative legate alla fornitura dei mezzi elettrici, 2 gate ABC per la gestione dei passeggeri extra UE e attrezzature per il monitoraggio dei parametri del depuratore.

Le immobilizzazioni nette **gratuitamente devolvibili** ascrivibili all'esercizio ammontano a 3,5 milioni di euro.

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

- **piazzali e strade**, per 1,2 milioni euro, comprendono i lavori di ultimazione del progetto di ampliamento del piazzale di sosta "Apron 2" per le operazioni di Aviazione Generale, la riqualifica della taxiway Golf (interamente Finanziata) oltre che interventi minori di riqualifica strutture di volo;
- **impianti** per 1,7 M euro cui fanno capo diversi lavori : potenziamento impianto di climatizzazione T1; manutenzione straordinaria torri faro, adeguamento degli impianti idrici, elettrici, di condizionamento e depurazione, altri minori;
- **fabbricati** per 529 mila euro tra cui rientrano la realizzazione di un nuovo parcheggio destinato a passeggeri e optaori, la riqualifica della Vip lounge e altri interventi minori.

Tra le immobilizzazioni in corso gratuitamente devolvibili, pari a 619 mila euro circa, si citano la riqualifica del terminal merci, la realizzazione di un area di ricovero dei mezzi di rampa con relativo adeguamento delle cabine elettriche, la realizzazione degli impianti elettrici per le singole utenze dei subconcessionari al fine di permettere una gestione autonoma delle utenze, le spese tecniche legate al progetto di ampliamento del terminal commerciale, new layout degli apron 1 e 3, sistema Entry Exit per la gestione dei pax extra shengen, potenziamento sistema di videosorveglianza. A queste si aggiungono 588 mila euro circa di immobilizzazioni in corso da anni precedenti sempre relative ai medesimi interventi sopracitati.

Le immatricolazioni dell'anno relative ad investimenti in corso da anni pregressi gratuitamente devolvibili sono pari a 822 mila euro circa, ascrivibili all'entrata in esercizio dell'impianto fotovoltaico presso il main park e all'adeguamento dell'impianto di condizionamento del terminal principale.

Nella colonna decrementi per dismissioni/Finanziamenti sono espone le nettizzazioni dei cespiti legate all'ottenimento di finanziamenti pubblici. Nel mese di marzo la RAS ha accolto la richiesta di Geasar di utilizzare le economie residue relative al progetto di riqualifica pista di volo primo stralcio al fine di eseguire interventi urgenti di manutenzione straordinaria delle strutture di volo. Tali fondi sono stati utilizzati per finanziare gli interventi di riqualifica strutturale di una porzione della taxiway Golf per 561 mila euro circa.

7,56 M circa sono stati stanziati da Enac per la sostituzione dell'intero parco mezzi di rampa a motore endotermico con mezzi elettrici.

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	Incrementi	Riclassifiche da anni prec	Decr.ti per dism.ni/finanz.ti/fond o tariffe	SALDO
	31/12/23				31/12/24
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni	4.327.004				4.327.004
- costruzioni leggere	905.055	166.512			1.071.567
	5.232.059	166.512			5.398.571
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.206.681	1.712.602	519.215	-275.240	4.163.258
	2.206.681	1.712.602	519.215	-275.240	4.163.258
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	9.890.464	6.718.078	435.986	-4.558.902	12.485.626
- altri beni	6.140.501	3.327.853	792.328	-2.818.499	7.442.183
	16.030.966	10.045.931	1.228.315	-7.377.401	19.927.810
<i>Immobilizzazioni in corso e acconti</i>	1.295.314	532.727	-1.295.315		532.726
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	24.350.093	1.211.893	13.838	-561.009	25.014.815
- fabbricati	27.349.380	529.398	6.232		27.885.010
- impianti	7.818.779	1.750.650	349.463	-168	9.918.724
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	59.518.252	3.491.941	369.533	-561.177	62.818.549
<i>immobilizzazioni in corso e acconti BGD</i>					
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.409.551	619.006	-821.748		1.206.810
	1.409.551	619.006	-821.748		1.206.810
Totale	85.692.824	16.568.719		-8.213.818	94.047.724,77

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
	31/12/23	Ammortamento			31/12/24
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE					
<i>terreni e fabbricati</i>					
- terreni					
- costruzioni leggere	790.417	42.401			832.818
	790.417	42.401			832.818
<i>impianti e macchinari</i>					
- impianti e macchinari specifici	2.149.191	119.908			2.269.100
	2.149.191	119.908			2.269.100
<i>attrezzature industr. e commerciali e altri beni</i>					
- attrezzature industriali	8.038.806	584.096			8.622.902
- altri beni	5.925.938	212.317			6.138.255
	13.964.744	796.414			14.761.157
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI					
- piazzali e strade	7.231.242	830.934			8.062.176
- fabbricati	17.114.445	870.491			17.984.936
- impianti	5.605.072	510.320		-13	6.115.380
<i>Totale ammortamenti e fondi beni gratuitamente devolvibili</i>	29.950.759	2.211.745		-13	32.162.492
Totale	46.855.111	3.170.468		-13	50.025.567

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano a 3.170 mila euro, di cui 2.211 mila euro di pertinenza di beni gratuitamente devolvibili.

Nella colonna Riclassifiche e Decrementi sono esposte 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 31/12/24.

VALORE NETTO	SALDO	Incrementi	variaz. imm	ammortamenti	Riclassifiche +	SALDO
	31/12/23		in corso		Decr.ti e riallineamenti	31/12/24
BENI SENZA OBBLIGO DI GRATUITA DEVOLUZIONE						
<i>terreni e fabbricati</i>						
- terreni	4.327.004					4.327.004
- costruzioni leggere	114.637	166.512		-42.401		238.749
	4.441.641	166.512		-42.401		4.565.753
<i>impianti e macchinari</i>						
- impianti e macchinari specifici	57.490	1.712.602	519.215	-119.908	-275.240	1.894.159
	57.490	1.712.602	519.215	-119.908	-275.240	1.894.159
<i>attrezzature industr. e commerciali</i>						
- attrezzature industriali	1.851.658	6.718.078	435.986	-584.096	-4.558.902	3.862.724
- altri beni	214.564	3.327.853	792.328	-212.317	-2.818.499	1.303.929
	2.066.222	10.045.931	1.228.315	-796.414	-7.377.401	5.166.653
<i>Totale beni di proprietà</i>	6.565.354	11.925.045	1.747.530	-958.723	-7.652.641	11.626.564
<i>Immobilizzazioni materiali in corso e acconto</i>	1.295.314	532.727	-1.295.315			532.726
BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI						
- piazzali e strade	17.118.851	1.211.893	13.838	-830.934	-561.009	16.952.640
- fabbricati	10.234.935	529.398	6.232	-870.491		9.900.074
- impianti	2.213.707	1.750.650	349.463	-510.320	-155	3.803.344
<i>Totale beni gratuitamente devolvibili</i>	29.567.493	3.491.941	369.533	-2.211.745	-561.164	30.656.058
<i>opere in corso e acconti</i>						
- opere in costruzione al netto dei contributi dello Stato	1.409.551	619.006	-821.748			1.206.810
<i>Totale opere in corso e acconti</i>	1.409.551	619.006	-821.748			1.206.810
	38.837.713	16.568.719		-3.170.468	-8.213.805	44.022.158

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	31/12/24			31/12/23		
	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
Consorzio Romagna Energia	1.825		1.825			
TOTALE	14.975		14.975	13.150		13.150

PARTECIPAZIONI - MOVIMENTI

Di seguito sono riportati i dati essenziali delle imprese controllate.

PARTECIPAZIONI	SALDO 31/12/23	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			SALDO 31/12/24
		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
Consorzio Romagna Energia		1.825			1.825
TOTALE	13.150	1.825			14.975

DETTAGLIO PARTECIPAZIONI SOCIETA' CONTROLLATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	P.Netto prima del risultato dell'esercizio	Risultato 2024	% di possesso	Valore di Bilancio
Cortesa S.r.l.	Olbia	250.000	4.217.208	2.566.191	100	250.000
Eccelsa Aviation S.r.l.	Olbia	900.000	3.226.445	1.918.103	100	900.000
Alisarda Real Estate S.r.l.	Olbia	7.800.000	12.071.154	-703.187	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.

	31/12/24			31/12/23		
	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	10.946.326	6.297		4.437.518	6.297	
	10.946.326	6.297		4.437.518	6.297	

La voce "Crediti verso Altri" si incrementa di 6,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

La voce rappresenta le erogazioni relative a tre finanziamenti distinti, di cui due previsti dal "Piano Operativo del Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020" deliberati dalla RAS sulla base di due distinte Convenzioni; ed un finanziamento legato all'acquisto di mezzi elettrici da parte di ENAC a seguito di assegnazione delle risorse per bando di gara.

Di seguito i dettagli:

- 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 2024 ammonta a circa 547 mila euro, con una quota di credito residuo pari a 231 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 533 mila euro.

- Convenzione ai sensi della Delibera CIPES 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.

- Contributo pubblico per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di airside a trazione elettrica negli aeroporti regionali ai sensi dell'art. 56bis Regolamento UE 651/2014 stipulato con ENAC.

Le risorse legate al contratto di finanziamento per l'acquisto di autovetture e/o mezzi airside a trazione elettrica sono state assegnate tramite un bando di gara pubblico per un importo totale di 7.652.640 euro, è attualmente in fase di rendicontazione, lo svincolo è subordinato al completamento delle procedure previste dal bando.

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

<i>Valori espressi in Euro</i>	31/12/24	31/12/23
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>	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
Gasolio per autotrazione	4.730	3.566	1.164	33%
Materiale sanitario	53.411	53.411		
Acconti a fornitori				
	58.141	56.977	1.164	2,04%

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.

	31/12/24			31/12/23		
	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	19.275.388			11.593.038		
verso impresa controllate	2.982.745			2.736.458		
verso controllanti						
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti				12.000		
verso erario per crediti tributari	1.251.993			452.201		
verso erario per imposte anticipate	455.036	500.807		457.474	575.342	
verso altri	2.140.912			2.572.595		
	26.106.073	500.807		17.823.765	575.342	

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

- Crediti verso clienti pari a circa 19,2 milioni di euro al 31 dicembre 2024, 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 incremento di circa 7,7 milioni di euro per effetto della crescita del traffico ma anche per il contestuale rallentamento degli incassi da parte dei principali vettori.

Le posizioni a credito di maggior rilievo nel corso dei primi mesi del 2025 si sono decimate in quanto sono stati accordati piani di rientro, tali da incassare costantemente le posizioni più vetuste.

La voce crediti verso clienti accoglie gli stanziamenti derivanti dalle fatture da emettere per circa 4,9 milioni di euro e 118 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 3,2 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 2024 è la seguente:

	Consistenza al 31/12/2023	Rilascio	Accant.to	Utilizzo	Consistenza al 31/12/2024
Fondo svalutazione crediti	1.345.175		120.887	72.664	1.393.398
<i>Totale</i>	1.345.175		120.887	72.664	1.393.398

Il Fondo Svalutazione Crediti è stato utilizzato per complessivi 73 mila euro, prevalentemente per la copertura della perdita sul credito vantato verso il cliente De Grisogono per un importo di 68 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.

Nel corso del 2024 si è proceduto con un adeguamento del fondo per 121 mila euro circa in considerazione di una attenta analisi del credito, 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:

	31/12/24		31/12/23	
	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	
			12.000	
crediti verso controllate				
Cortesa S.r.l.	2.573.762		1.698.099	
Eccelsa Aviation S.r.l.	385.762		1.038.265	
Alisarda Real Estate	23.221		94	
	2.982.745		2.736.458	
	2.982.745		2.748.458	

I crediti verso le controllate complessivamente si sono incrementati nel corso del 2024 per circa 234 mila euro, per un duplice effetto, da un lato un incremento per maggiori servizi scambiati all'interno del Gruppo e dall'altro lato per maggiori incassi, eseguiti con costanza in corso d'anno.

I crediti verso la controllata Cortesa S.r.l per 2,5 milioni di euro sono sostanzialmente ascrivibili:

- canone per subconcessione locali e servizi amministrativi per circa 1 milione di euro;
- recupero utenze per circa 56 mila euro;
- stanziamenti per fatture da emettere per 1,4 mila euro.

I crediti verso la controllata Eccelsa Aviation S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per circa 342 mila euro, di cui stanziamenti per fatture da emettere per 43 mila euro.

I crediti verso la controllata Alisarda Real Estate S.r.l. sono composti da crediti di natura commerciale per 22 mila euro prevalentemente per il canone per i servizi amministrativi.

CREDITI TRIBUTARI E CREDITI VERSO ALTRI

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

	31/12/24		31/12/23	
	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		33.239		34.231
crediti per esercizi precedenti				
crediti per IVA	1.218.754		417.970	
crediti per imposte anticipate:				
crediti per IRES anticipata	942.237		1.020.074	
crediti per IRAP anticipata	13.605		12.742	
	2.174.597	33.239	1.450.786	34.231
crediti v/altri				
crediti verso dipendenti	8.975		13.711	
altri crediti	2.131.937		2.558.883	
	2.140.912		2.572.595	

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.

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 1,2 milioni euro, compensato con le operazioni a debito nel corso del 2024.

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 482 mila euro;
- altri crediti per somme relative al recupero iva per circa 16 mila euro;
- altri crediti iscritti a fronte del noleggio nastro bagagli per 46 mila euro;
- manutenzioni per circa 44 mila euro;
- canone per infocert, per circa 16 mila euro;
- polizze assicurative, per circa 5 mila euro;
- formazione del personale, per circa 2 mila euro;
- crediti verso fornitori per circa 25 mila euro.

IV - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo di 15 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:

DEPOSITI BANCARI	CONSISTENZA FINALE 30/12/24	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/23
Banca di Credito Sardo S.p.A.	5.405.257	14.898.377
Banca nazionale del Lavoro		
Banco di Sardegna	9.876.410	33.448.599
TOTALE	15.281.667	48.346.976

DENARO E VALORI IN CASSA	CONSISTENZA FINALE 30/12/24	CONSISTENZA INIZIALE 31/12/23
Cassa	26.789	24.229
TOTALE	26.789	24.229

La variazione negativa per 33 milioni, riflette due fenomeni, da un lato l'assorbimento della cassa per la distribuzione dei dividendi dell'utile esercizio precedente e del dividendo straordinario per 38 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.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

La composizione dei ratei e risconti attivi è così dettagliata:

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
<i>Risconti attivi entro l'esercizio:</i>				
<i>Totale risconti attivi entro l'esercizio</i>	41.906	39.229	-4.771	-11%
<i>Risconti attivi oltre l'esercizio:</i>				
<i>risconti attivi pluriennali</i>	365.222	27.569	337.653	>100%
<i>Totale risconti attivi oltre l'esercizio</i>	365.222	27.569	337.653	>100%
<i>Totale ratei e risconti attivi</i>	407.128	66.798	340.329	509%

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	31/12/23	INCREM.	(DECREM.)	31/12/24
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	27.131.106	A, B, C (*)	27.131.106
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	46.852.838		31.358.439
Quota non distribuibile			254.330
Residua quota distribuibile			31.104.109

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 31/12/2021	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	26.843.586	89.057.897
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	47.163.498	22.194.942	84.852.839
Destinazione del risultato 2023:					
- Altre destinazioni			-15.805.058	-2.194.942	-18.000.000
- Dividendi				-20.000.000	-20.000.000
Risultato dell'esercizio corrente				24.500.407	24.500.407
Situazione al 31/12/2024	12.912.000	2.582.400	31.358.440	24.500.408	71.353.247

Nel corso del 2024 sono stati erogati dividendi per 38 milioni di euro, di cui:

- un dividendo straordinario di 18 milioni di euro, con smobilizzo di una parte della riserva straordinaria generata da utili di esercizi passati,
- dividendo ordinario di 20 milioni di euro, quale quota dell'utile dell'esercizio precedente.

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
- Utilizzo Riserva per Distribuzione ai soci		-15.805.058				-15.805.058
Alla chiusura dell'esercizio al 31/12/24	1.031.374	27.775.811		1.864.023	687.233	31.358.440

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

	SALDO 31/12/23	ACCAN.TO	(UTILIZZI)	RILASCI	SALDO 31/12/24
<i>Altri:</i>					
Fondo rischi ed oneri futuri da contenzioso	738.522	78.000	-358.750		457.772
Fondo per oneri personale	336.842	111.803	-295.526		153.119
<i>Totale altri fondi</i>	1.075.364	189.803	-654.276		610.891
Fondo imposte differite	4.373	9.928			14.301
<i>Totale</i>	1.079.737	199.731	-654.276		625.193

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 2024, presenta un saldo di circa 458 mila euro, composti;

- per circa 298 mila euro da accantonamenti legati alla tematica antincendio;
- per 78 mila euro da accantonamenti per rischi legati a sinistri occorsi in corso d'anno, in considerazione delle franchigie applicate,
- 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 "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.

Con la sentenza n. 378/2025 depositata il 10 marzo 2025 la Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado della Sardegna, pur respingendo l'appello incidentale della Società con riferimento alla decadenza dei termini per l'accertamento dell'anno 2008, ha nel merito respinto l'appello principale proposto dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Sassari e, quindi, confermato la natura non corrispettiva delle somme erogate dalla Regione Sardegna per gli anni in contestazione, del tutto respingendo la tesi sostenuta dapprima dalla G.d.F. e poi dall'Ufficio circa l'esistenza di prestazioni di servizi rese dalla Società nei confronti della Regione da assoggettare ad IVA.

Avverso la sentenza resa dalla Corte di Giustizia Tributaria di Secondo Grado della Sardegna l'Agenzia delle Entrate potrà presentare ricorso per Cassazione entro il termine del 10 ottobre 2025.

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, in attesa del deposito della sentenza all'esito della discussione tenutasi il 15 aprile 2024.

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 dinanzi la Corte di Cassazione 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.

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 31/12/23	ACCAN.TO	UTILIZZI PER ANT. / LIQUID.	ALTRI MOVIMENTI	SALDO 31/12/24
TFR	781.009				781.009
maturato dell'anno		790.071			790.071
Liquidazione TFR			-158.761		-158.761
Trasferimenti quota TFR presso INPS o altri fondi				-639.787	-639.787
Acquisizione da altre aziende rivalutazione monetaria					
Totale	781.009	790.071	-158.761	-639.787	772.532

La voce è costituita dal debito per Trattamento di Fine Rapporto maturato nei confronti di ogni singolo dipendente in forza alla data del 31/12/24, 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

	31/12/24			31/12/23		
	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	1.997.251	7.631.068		1.981.978	8.083.111	1.545.209
debiti verso altri finanziatori	891.069			1.452.078		
acconti	359.562			346.499		
debiti verso fornitori	8.259.372			6.285.273		
debiti verso imprese controllate	1.687.738			589.429		
debiti verso controllanti	2.387.926			3.246.470		
debiti tributari	306.415			171.093		
debiti v/ istituti previd. e secur.sociale	511.033			398.458		
altri debiti	15.819.591			14.870.729		
	32.333.110	7.631.068		29.342.008	8.083.111	1.545.209

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 31.12.2024 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 2024, 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 (266 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 2024 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 3,4 milioni. I debiti verso fornitori si incrementano per 1,9 milioni di euro, dovuti ai maggiori costi sostenuti in coerenza con i maggiori servizi erogati, e l'acquisto dei mezzi elettrici per circa 7 milioni.

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	
CAPOGRUPPO:					
F2i Ligantia Spa	2.387.926				2.387.926
IMPRESE CONTROLLATE:					
Cortesa S.r.l.			1.583.609		1.583.609
Eccelsa Aviation S.r.l.			90		90
Alisarda Real Estate			104.039		104.039
Totale	2.387.926		1.687.738		4.075.664

I debiti verso la controllante F2i Ligantia Spa per 2,3 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 2024.

I debiti verso la controllata Cortesa per circa 1,5 milioni euro, 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.

I debiti verso la controllata Alisarda RE sono pari a 104 mila euro, sono relativi all'attività di impresa e sono regolati a normali condizioni di mercato, nello specifico, maturano per l'utilizzo di spazi presso gli Hangar 1 e 2.

ANALISI DEI DEBITI TRIBUTARI

La composizione dei debiti tributari è la seguente:

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
imposte sul reddito - IRAP corrente	193.864	52.175	141.689	100%
imposte sul reddito - IRES corrente				100%
debiti verso l'erario per ritenute Irpef dipendenti e lavoratori autonomi e collaboratori	112.551	118.919	-6.367	-5%
debito IVA				
<i>Totale</i>	306.415	171.093	135.322	>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 2024. Tali ritenute sono state versate nei termini di legge nel mese di gennaio 2025.

ANALISI DEI DEBITI PREVIDENZIALI

La composizione dei debiti previdenziali è la seguente:

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
debiti verso Inps	401.391	296.400	104.991	35%
debiti verso Inail				100%
debiti verso Previindai	30.105	27.425	2.680	10%
debiti verso Fasi	10.985	9.990	995	10%
debiti verso Inps per ritenute previdenziali 10% (gestione separata)	1	1.100	-1.099	100%
debiti verso Prevaer F.do Pensione	54.422	50.695	3.727	7%
debiti vs. Assicurazioni polizza integrativa volontaria	2.793	2.915	-122	-4%
debiti v/ Inps Fondo Pensione	11.165	9.759	1.406	14%
debiti v/ Altri Fondo Pensione	172	175	-3	-2%
<i>Totale</i>	511.033	398.458	112.575	28%

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 sud 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:

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
debiti verso Amministratori per emolumenti	277.315	274.915	2.400	1%
debiti verso Sindaci per emolumenti	87.539	87.128	411	0%
debiti per carte di credito	6.880	2.883	3.997	139%
debiti v/banca per carta biglietteria				-100%
debiti per ritenute sindacali	3.903	3.559	344	10%
debiti v/dipendenti per 13ma mensilità	178	357	-178	-100%
debiti v/dipendenti per 14ma mensilità	354.953	340.453	14.500	4%
debiti per addizionale comunale	3.213.286	1.897.906	1.315.380	>100%
debiti per canoni concessori	6.071.923	5.138.920	933.003	18%
debiti verso il personale per ferie non godute	898.190	820.714	77.476	9%
altri debiti per cessioni del quinto	7.516	11.225	-3.708	-33%
debiti verso Dipendenti	1.881.596	1.300.334	581.262	>100%
debiti verso Compagnie aeree per biglietteria	395.178	117.262	277.915	>100%
debiti v/altri	2.621.134	4.875.074	-2.253.940	-46%
<i>Totale</i>	15.819.591	14.870.729	948.862	6%

L'aggregato "Altri debiti" nel corso del 2024 ha subito un incremento di circa 949 mila euro, così come dettagliato nel prospetto esposto sopra.

La poste più rilevanti della voce "altri debiti" per complessivi 2,6 milioni di euro sono:

- debiti per maggiorazione voli privati per 1,9 milioni di euro;
- debiti per diritti per 688 mila euro, di cui all'art. 2-duodecies del D.L. 30/09/1994.

Il decremento della voce è dovuto al versamento all'erario di 2,2 milioni di debiti maturati ed accantonati per le annualità 2018-2022.

I debiti per addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri per 3,2 milioni 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. Nel corso del 2024 si è proceduto con l'iscrizione di un costo maggiore per l'adeguamento derivante dal rinnovo del contratto collettivo in corso di contrattazione alla chiusura del bilancio.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

La composizione dei ratei e risconti passivi è la seguente:

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
<i>Risconti passivi:</i>				
Risconti passivi	652.056	447.425	204.631	46%
	652.056	447.425	204.631	46%
<i>Risconti passivi pluriennali:</i>				
Credito d'imposta L. 296 del 2006	84.295	72.754	11.541	16%
	84.295	72.754	11.541	16%
<i>Totale risconti passivi</i>	<i>736.351</i>	<i>520.178</i>	<i>216.173</i>	<i>42%</i>

I risconti passivi, di circa 736 mila Euro, riguardano i maggiori corrispettivi per subconcessioni e spazi pubblicitari fatturati anticipatamente.

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:	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
ricavi per subconcessioni di locali, aree e servizi	17.134.708	15.870.041	1.264.668	8%
ricavi aeronautici	16.754.656	14.582.183	2.172.473	15%
AA/MM e diritti di imbarco e sbarco merci	26.691.669	22.759.124	3.932.545	17%
ricavi per diritti servizi controlli di sicurezza	10.637.244	9.039.995	1.597.249	18%
	71.218.277	62.251.343	8.966.934	14%

ANALISI VENDITE E PRESTAZIONI

Analisi per area geografica:	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
Vendite Italia	71.218.277	62.251.343	8.966.934	14%
	71.218.277	62.251.343	8.966.934	14%

Nel 2024 Geasar ha registrato 3.852.851 passeggeri di aviazione commerciale, con un incremento del +18,4 %, circa 600 mila passeggeri rispetto al 2023. Il crescente andamento del traffico si riflette positivamente sui ricavi, con una crescita complessiva del +14%, sia per i ricavi aviation e sia per i ricavi non aviation.

I ricavi aviation sono esposti al lordo degli incentivi ai vettori e dei contributi marketing, al netto dei quali gli stessi sarebbero pari a € 51.046.630.

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.	4.556.964		472.757	5.029.721
Eccelsa Aviation S.r.l.	506.833	3.869.749	540.662	4.917.244
Alisarda Real Estate			17.391	17.391
<i>Totale</i>	5.063.797	3.869.749	1.054.965	9.988.511

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	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
contributi in conto esercizio	18.179	77.219	-59.040	-76%
contributo in conto impianti	17.365	25.705	-8.340	-32%
plusvalenze su cessioni di beni aventi carattere ordinario	30.184	152.099	-121.915	-80%
rimborso danni	546.165		546.165	<100
altri ricavi e proventi	1.900.520	1.479.949	420.570	28%
	2.512.411	1.734.972	777.440	45%

La voce Altri ricavi e proventi si incrementa in relazione a dei ricavi di natura eccezionale. L'incremento principale è dovuto ad una penale addebitata ad un fornitore per ritardata consegna dei beni per 536 mila euro, come previsto da contratto; e per 420 mila euro per maggiori ricavi in relazione all'incremento dei passeggeri ed ai maggiori servizi venduti.

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

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 "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 2024 è pari a 11 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	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
acquisti stampati boarding pass	44.150	29.299	14.851	51%
acquisti materiali di consumo per automezzi	151.039	162.310	-11.272	-7%
acquisti materiali per manutenzione	322.770	245.390	77.380	32%
acquisto gasolio per riscaldamento	16.660	55.514	-38.854	-70%
trasporti su acquisti	917	880	37	4%
	535.535	493.392	42.143	9%

La voce esposta in bilancio presenta, rispetto al precedente esercizio, un leggero incremento di circa 42 mila euro pari ad un +9%.

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	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
servizi industriali	11.450.997	10.427.460	1.023.536	10%
servizi commerciali	1.764.410	1.746.047	18.363	1%
servizi generali e amministrativi	4.552.600	3.026.586	1.526.014	50%
	17.768.006	15.200.093	2.567.913	17%

L'incremento dei costi è strutturalmente legato all'andamento del traffico.

I servizi industriali sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
- assicurazioni	352.735	359.040	-6.305	-2%
- servizi di sicurezza	4.389.852	3.947.719	442.133	11%
- servizio antincendio	502.639	474.472	28.167	6%
- servizi di pulizia e smaltimento RSU	881.515	831.221	50.294	6%
- energia elettrica	1.400.787	1.407.231	-6.444	0%
- servizio di facchinaggio		1.330	-1.330	-100%
- consumi idrici	126.590	124.108	2.482	2%
- consulenze tecniche	542.433	408.043	134.390	33%
- servizi per attività operative	986.363	643.704	342.659	53%
- manutenzioni immobilizzazioni	1.307.493	1.230.414	77.079	6%
- altre spese per servizi	960.590	1.000.179	-39.589	-4%
	11.450.997	10.427.460	1.023.536	10%

I servizi industriali mostrano un incremento di circa 1 milione di euro rispetto all'anno precedente, segnando una variazione positiva del 10%. Le voci principali che hanno determinato questa crescita sono le seguenti:

Servizi di sicurezza (+442.133 euro, +11%): Il notevole aumento di spesa per la sicurezza è dovuto all'introduzione di nuovi varchi e presidi di sicurezza, necessari per far fronte al forte incremento del traffico.

Attività operative (+342.659 euro, +53%): I costi relativi alle attività operative sono aumentati in maniera significativa, pari a un incremento del 53%, grazie all'espansione dei servizi erogati per supportare una maggiore attività. L'aumento delle operazioni è direttamente legato alla crescita dell'azienda e ai nuovi servizi resi ai vettori, con un impatto positivo sulle performance complessive.

Servizi di pulizia e smaltimento rifiuti (+50.294 euro, +6%): Il costo per la pulizia e la gestione dei rifiuti è aumentato in modo contenuto, ma significativo, a causa delle crescenti necessità legate all'aumento dei passeggeri.

Servizio antincendio (+28.167 euro, +6%): L'aumento dei costi per il servizio antincendio è legato alla revisione delle aliquote di calcolo in base al peso dell'aeroporto nel panorama nazionale.

Consulenze tecniche (+134.390 euro, +33%): Le spese per consulenze tecniche sono aumentate notevolmente a causa della fusione straordinaria in corso.

La tabella seguente mostra il dettaglio dei servizi generali amministrativi

Descrizione	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
- consulenze legali notarili	287.475	339.292	-51.817	-15%
- spese postali	72	66	6	9%
- assistenza software	607.100	620.343	-13.243	-2%
- canone sistema Arco	98.460	96.144	2.317	2%
- compenso Sindaci	59.720	58.543	1.177	2%
- spese telefoniche	53.862	59.330	-5.468	-9%
- consulenze amministrative	409.578	501.919	-92.341	-18%
- revisioni e certificazioni	163.497	175.596	-12.100	-7%
- altre consulenze	2.766.008	1.103.585	1.662.423	151%
- altre spese	106.829	71.769	35.059	49%
	4.552.600	3.026.586	1.526.013	50%

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.

<i>Società:</i>	SERVIZI INDUSTRIALI	SERVIZI COMMERCIALI	SERVIZI GEN.LI E AMMIN.VI	ALTRI	TOTALE
F2i Ligantia				45.000	45.000
Cortesa S.r.l.	847.028	1.099.688		15.803	1.962.519
Alisarda Real Estate S.r.l.				79.650	79.650
<i>Totale</i>	875.528	1.099.688	90.000	140.453	2.205.669

COMPOSIZIONE DELLE SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI

<i>Descrizione</i>	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
- canone concessione aeroportuale	2.739.165	2.222.669	516.496	23%
- altri canoni	305.307	288.610	16.698	6%
	3.044.473	2.511.278	533.194	21%

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 2024 (vedi lettera ENAC del 17/12/2024 prot. n°0186643-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 7141€ e Cu 0,8058%.

La voce registra un incremento del +23% 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.

<i>Descrizione</i>	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
- salari e stipendi	13.554.486	12.268.098	1.286.387	10%
- oneri sociali	3.823.559	2.606.716	1.216.842	47%
- accantonamento trattamento di fine rapporto	790.071	727.826	62.245	9%
- altri costi del personale	291.367	263.186	28.181	11%
- lavoro temporaneo (interinale)	42.872	55.475	-12.602	>100%
	18.502.354	15.921.301	2.581.053	16%

Il costo del lavoro ammonta a 18.502.354 euro in incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 2,5 milioni di euro.

L'incremento di 2,5 milioni di euro è dovuto alla crescita delle FTE's, ed all'accantonamento dell'adeguamento contrattuale e anche per la mancata possibilità di beneficiare della decontribuzione sud nel 2024 (utilizzo pari a circa 800k€ nel 2023).

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 2024 ammontano a 3.274.424 euro.

COMPOSIZIONE ONERI DIVERSI DI GESTIONE

Gli oneri diversi di gestione sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
Imposte e tasse	571.113	657.339	-86.226	-13%
Cancelleria e stampanti	52.676	39.425	13.251	34%
Contributi associativi	84.869	67.487	17.382	26%
Abbonamenti riviste e giornali	5.658	10.272	-4.615	-45%
Spese di rappresentanza	26.899	25.811	1.088	>100%
Spese diverse	3.102	4.962	-1.860	-37%
Donazioni e liberalità	12.898	12.326	572	5%
Tasse di circolazione automezzi	1.087	1.076	11	1%
Furti ed ammanchi	615	45	570	>100%
Multe ed ammende	401	1.656	-1.254	>100%
Minusvalenze da alienazione beni		22.487	-22.487	-100%
Perdite su crediti				<100%
Altri oneri minori	73.486	103.302	-29.816	-29%
	832.805	946.188	-113.383	-12%

La voce Oneri diversi di gestione ha registrato un decremento rispetto al precedente esercizio per circa 113 mila euro.

Il decremento del costo è sostanzialmente legato a:

- imposte e tasse, pari a 86.226 euro, principalmente attribuibile a un'importante posta straordinaria non reiterata nel 2024. Nel 2023, infatti, l'azienda aveva ricevuto un accertamento dal Comune relativo a un'imposta IMU degli esercizi precedenti, che ha comportato un onere non ripetuto l'anno successivo;
- rimborsi per danni e penalità per circa 43.000 Euro sostenuti nel 2023 ;
- un recupero credito IVA pro-rata relativo a anni precedenti per circa 30.000 Euro nel 2024.

La voce Imposte e tasse accoglie principalmente le seguenti imposte:

- I.M.U. per circa 185 mila euro,
- TARI per circa 85 mila euro,
- imposte pubblicità per circa 185 mila euro,
- imposte di registro contratti di locazione 43 mila euro;
- Imposte ponti radio per circa 8 mila euro,
- Imposta ART per circa 35 mila euro.

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

ANALISI ALTRI PROVENTI FINANZIARI

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
<i>da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni:</i>				
differenze di cambio attive	702	215	488	100%
<i>proventi diversi dai precedenti:</i>				
<i>verso terzi</i>				
Interessi attivi verso banche	814.448	1.158.483	-344.035	100%
<i>verso imprese controllate</i>				
dividendi su partecipazioni	3.545.296	3.305.325	239.971	7%
<i>verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>				
Interessi attivi di mora	42.448	18.222	24.226	>100%
Totale	4.402.894	4.482.245	-79.351	-2%

La voce "proventi finanziari" registra un significativo decremento per gli interessi attivi maturati sul conto corrente bancario i cui tassi di interesse annui sono correlati alla crescita dei tassi di interesse BCE, ed allo smobilizzo della liquidità vincolata.

Contestualmente si registra un incremento per 239 mila euro dovuto ai maggiori dividendi incassati dalle controllate Eccelsa Aviation e Cortesa sul risultato dell'esercizio precedente.

COMPOSIZIONE ALTRI ONERI FINANZIARI

Descrizione:	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
<i>Oneri finanziari su:</i>				
Perdite su cambi	1.310	366	944	>100%
Interessi passivi su dilazioni di pagamento				
Interessi su c/c bancari	3.654	8.480	-4.826	-57%
Interessi passivi di mora	5.305	3.385	1.920	57%
Interessi passivi su finanziamento	602.321	645.185	-42.865	>100%
Totale	612.589	657.416	-44.826	-7%

Gli interessi passivi maturati sul finanziamento di 16,5 milioni di euro concesso nel 2021, contestualmente all'andamento dei tassi di mercato, si decrementano per 42 mila euro.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
<i>Imposte dell'esercizio</i>				
a) Imposte correnti				
- IRES	7.132.997	6.317.458	-6.317.458	>100%
- IRAP	1.645.367	1.451.503	193.864	13%
b. Imposte esercizi precedenti				
		-20.470	20.470	100%
c. Anticipate	76.974	-37.179	114.153	>100%
d. Differite passive	9.928	4.373	5.555	>100%
e. proventi da adesione al regime di consolidato fiscale				
Totale	8.865.266	7.715.685	-5.983.416	-78%

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	2024
-Numero Dirigenti	4,0	6,0
-Numero Quadri	12,0	10,0
-Numero Impiegati CTI	120,9	126,7
-Numero Operai CTI	81,3	84,5
-Numero Impiegati CTD	47,6	53,2
-Numero Operai CTD	44,4	51,5
Totale	310,1	331,9

Nel corso del 2024, 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.

	31/12/24	31/12/23	Variazione	Variazione %
Compensi Amministratori	191.313	189.799	1.514	0,80%
Compensi Sindaci	57.401	55.514	1.888	3,40%
	248.714	245.312	3.402	1,39%

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 71 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 2.115.661 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
CRE1B000002	€ 150.000	2024	Colonnine per la ricarica elettrica 1
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 989.016	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 717.889	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 761.180	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 236.933	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 168.560	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 615.643	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 520.520	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P*ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 165.144	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 380.072	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI

Avviso pubblico per la concessione di contributi pubblici per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di airside a trazione elettrica negli aeroporti regionali (art. 56 bis Reg. UE 651/2014)	€ 694.243	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
ENAC-DG-20/01/2022-0006663-P ACQUISTO DI AUTOVETTURE E/O MEZZI DI AIRSIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI	€ 194.758	2024	CONCESSIONE CONTRIBUTI PUBBLICI PER ACQUISTO DI AUTOVETTURE E O MEZZI DI AIR SIDE A TRAZIONE ELETTRICA NEGLI AEROPORTI REGIONALI
SAPERE - Soluzioni Aziendali per PromuovEre la Ripresa Economica	€ 10.200	2024	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
	€ 5.604.156		

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 2023 di F2i Ligantia S.p.A., società che esercita su Geasar S.p.A.. l'attività di direzione e coordinamento.

Euro	31 dic 2023
A) Valore della produzione	
B) Costi della produzione	-1.309.379
A-B) Differenza fra valore e costi della produzione	-1.309.379
C) Proventi e oneri finanziari	16.560.917
Imposte sul reddito	1.284.532
Utile e perdita dell'esercizio	16.536.070
B) Totale attivo corrente	10.614.493
D - E) Totale attivo immobilizzato	523.772.051
B) Passivo corrente	-263.185.076
A) Passivo non corrente	-96.138.218
Patrimonio netto	175.063.250

Ai sensi degli artt. 2497 bis e 2497 ter si dichiara che la società, è sottoposta alla direzione e coordinamento della Holding f2i Ligantia S.p.A. che ne detiene il 79,793% delle quote.

* * *

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE

Signori Azionisti,

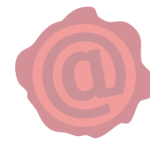
In base a quanto sopra esposto, si chiede di approvare il bilancio al 31 dicembre 2024 che chiude con un utile pari a Euro 24.500.407 deliberandone la distribuzione integrale a dividendi ordinari a favore dei soci.

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 2024 e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Geasar S.p.A.

Presidente

Roberto Barbieri



BARBIERI
ROBERTO
07.04.2025
11:18:35
GMT+02:00

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	33.365.673
Onere fiscale teorico (24%)	8.007.762
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	-41.367
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.792.050
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.744.738
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	-3.650.797
Perdite Pregresse	0
Ace	0
Imponibile fiscale	29.720.822
IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO (IRES)	7.132.997

DETERMINAZIONE DELL'IMPONIBILE IRAP

Differenza tra valore e costi della produzione	29.575.369
Costi non rilevanti ai fini IRAP	18.450.380
Proventi non rilevanti ai fini IRAP	-17.365
Totale (1)	48.008.384
Cuneo fiscale	-15.889.170
Totale (2)	32.119.214
Onere fiscale teorico (5,12%)	1.644.504
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	32.136.067
IRAP CORRENTE PER L'ESERCIZIO	1.645.367

GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE AL 31.12.2024

	31.12.2023			Utilizzi anno 2024			Incrementi anno 2024			31.12.2024		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Amministratori												
IRES	289.416	24%	69.460	(103.182)	24%	(24.764)	105.574	24,0%	25.338	291.808	24,0%	70.034
IRAP												
2. Svalutazione crediti												
IRES	1.345.175	24%	322.842	(72.664)	24%	(17.439)	4.050	24,0%	972	1.276.562	24,0%	306.375
IRAP												
3. Premi performance e rinnovi contrattuali												
IRES	1.183.425	24%	284.022	(1.183.425)	24%	(284.022)	1.450.366	24,0%	348.088	1.450.366	24,0%	348.088
IRAP		5,12%		0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
4. Ammortamento terreno												
IRES	253.415	24%	60.820	0			16.852	24,0%	4.045	270.267	24,0%	64.864
IRAP	248.885	5,12%	12.743	0			16.852	5,12%	863	265.738	5,12%	13.606
5. Fondo rischi contenzioso												
IRES	738.522	24%	177.245	(358.752)	24%	(86.100)	78.000	24,0%	18.720	457.770	24,0%	109.865
IRAP												
6. Fondo oneri del personale												
IRES	336.843	24%	80.842	(295.526)	24%	(70.926)	111.804	24,0%	26.833	153.121	24,0%	36.749
IRAP		5,12%		0	5,12%	0	0	5,12%			5,12%	
7. Interessi di mora												
IRES	2.747	24%	659	(2.051)	24%	(492)	0	24,0%	0	696	24,0%	167
IRAP												
8. Quota associativa												
IRES	5.000	24%	1.200	(5.000)	24%	(1.200)	25.404	24,0%	6.097	25.404	24,0%	6.097
IRAP												
9. Fondo per rinnovo contrattuale												
IRES		24%	0	0	24%	0						
IRAP		5,12%		0								
10. IMU	0									0	24,0%	0
IRES	95.770	24%	22.985	(95.770)	24%	(22.985)		24,0%	0	0	24,0%	0
IRAP												
IRES	4.250.313		1.020.075	(2.116.370)		(507.436)	1.792.050		430.092	3.925.994		942.238
IRAP	248.885		12.743	0		0	16.852		863	265.738		13.606

GEASAR - IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE AL 31.12.2024

	31.12.2023			Utilizzi anno 2024			Incrementi anno 2024			31.12.2024		
	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap	Imponibile	%	Ires/Irap
1. Interessi attivi di mora non pagati												
IRES	18.222	24,00%	4.373		27,5%	0	41.367	24,0%	9.928	59.589	24,0%	14.301
IRAP												
TOTALE			4.373			0			9.928			14.301