

Bilancio

TRIMESTRALE

31.03.2010



Aeroporto
di Firenze

Indice

Cariche sociali della Capogruppo	1
L'azionariato della Capogruppo	2
Macrostruttura societaria del Gruppo	3
1. Highlights	4
Relazione Trimestrale Consolidata al 31 marzo 2010	
2. Notizie di carattere generale	5
2.1 Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze	5
2.2 Quadro normativo	6
2.3 Ulteriori informazioni	8
2.4 L'andamento del traffico aereo sull'Amerigo Vespucci di Firenze	9
3. Analisi dei risultati reddituali consolidati	12
3.1 I ricavi "Aeronautici"	13
3.2 I ricavi "Non Aeronautici"	15
3.3 Altre componenti di ricavo	16
3.4 I costi operativi e gestionali	17
4. Analisi della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	19
5. Analisi dei flussi finanziari consolidati	21
6. Informativa per settori operativi	22
7. L'organizzazione	24
8. La privacy	25
9. Gli investimenti	25
10. Altre informazioni	25
10.1 Le partecipazioni	25
10.2 Rapporti con società consociate e correlate	26
10.3 Partite intercompany	27
10.4 Valore del titolo della Capogruppo	28
11. Principali rischi e incertezze cui la Società e il Gruppo sono esposti	28
11.1 Rischi di natura operativa	28
11.2 Rischi di natura finanziaria	29
12. Principali informazioni sulla società controllata - Parcheggio Peretola Srl	30
13. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2010	31
14. Prevedibile evoluzione della gestione	31
Prospetti contabili consolidati	
Conto economico consolidato	32
Conto economico complessivo consolidato	33
Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	34
Rendiconto finanziario consolidato	35
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	36
Conto economico consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006	37
Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006	38
Rendiconto finanziario consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006	39
Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo AdF	
Premessa	40
Criteri utilizzati e ambito di applicazione del principio	40

Cariche sociali della Capogruppo

alla data di approvazione del Bilancio Trimestrale Consolidato al 31 marzo 2010

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Vincenzo Manes

Consiglieri

Alberto Cammilli

Stefano Cao

Aldighiero Fini

Paolo Giustiniani

Carlo Longo

Biagio Marinò

Mario Mauro

Jacopo Mazzei

Maurizio Montagnese

Aldo Napoli

Fausto Palombelli

Saverio Panerai

Collegio Sindacale

Presidente

Giuseppe Vincenzo Suppa

Sindaci Effettivi

Maurizio Dinelli

Luigi Fici

Marco Seracini

Francesco Tanini

Sindaci Supplenti

Lorenzo Ginisio

Fabio Tempestini

Segretario CdA

Beniamino Domenichelli Papini

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili ai sensi della legge 262/2005

Marco Gialletti

Società di Revisione Contabile

Deloitte & Touche SpA

L'azionariato della Capogruppo

Cariche sociali

L'Assemblea degli Azionisti di AdF - Aeroporto di Firenze SpA, riunitasi in data 28 aprile 2010, ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 13 membri, e il Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2012. Il Consiglio di Amministrazione è composto da Alberto Cammilli, Biagio Marinò e Fausto Palombelli (tratti dalla lista di tipo "A" presentata da Aeroporti Holding Srl), Maurizio Montagnese, Stefano Cao, Mario Mauro e Aldo Napoli (tratti dalla lista di tipo "B" presentata da Aeroporti Holding Srl), Vincenzo Manes e Carlo Longo (tratti dalla lista di tipo "B" presentata congiuntamente da Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato e Comune di Firenze), Jacopo Mazzei e Paolo Giustiniani (tratti dalla lista di tipo "B" presentata da Ente Cassa di Risparmio di Firenze), Saverio Panerai (tratto dalla lista di tipo "B" presentata da SO.G.IM. SpA) e Aldighiero Fini (tratto dalla lista di tipo "B" presentata da Banca Monte dei Paschi di Siena SpA).

I consiglieri Alberto Cammilli, Paolo Giustiniani e Aldighiero Fini hanno dichiarato di essere in possesso dei requisiti d'indipendenza di cui al D.Lgs. 58/1998.

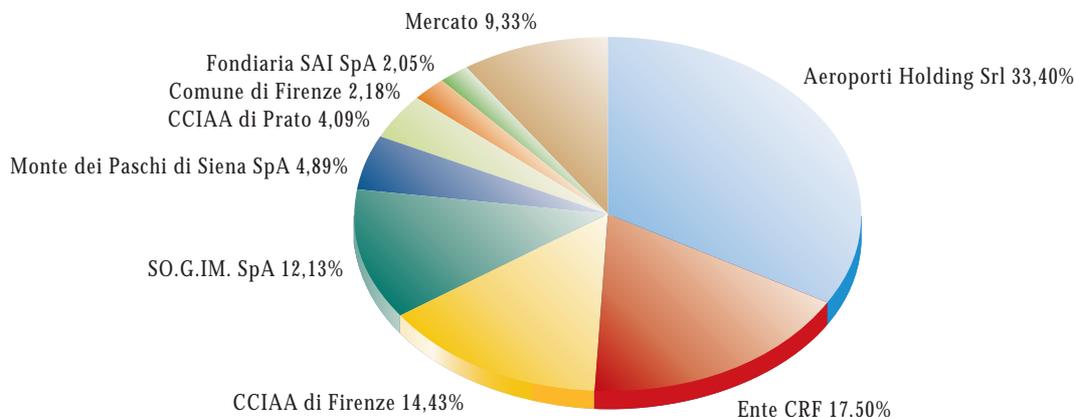
È stato, inoltre, nominato il Collegio Sindacale nelle persone di Luigi Fici e Francesco Tanini (tratti dalla lista presentata da Aeroporti Holding Srl), Marco Seracini (tratto dalla lista presentata congiuntamente da Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato e Comune di Firenze), nonché Maurizio Dinelli (nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e Giuseppe Vincenzo Suppa, con funzioni di Presidente del Collegio Sindacale (nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze). Sono inoltre stati nominati i sindaci supplenti nelle persone di Lorenzo Ginisio (tratto dalla lista presentata da Aeroporti Holding Srl) e Fabio Tempestini (tratto dalla lista presentata congiuntamente da Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Firenze, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Prato e Comune di Firenze).

I patti parasociali

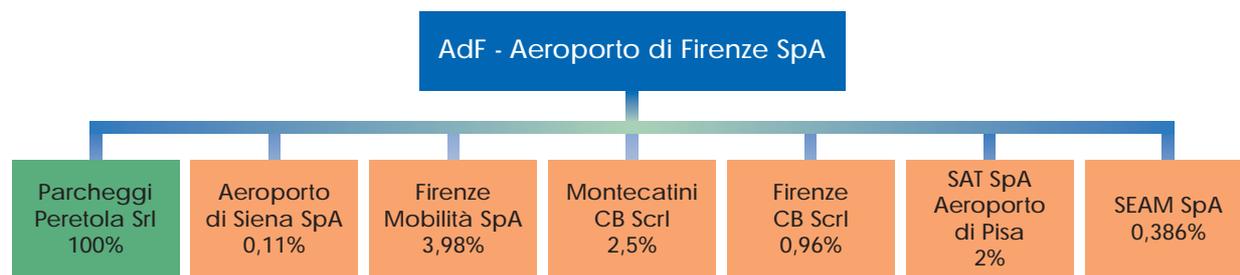
2

In data 30 ottobre 2008 gli azionisti pubblici, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e il Comune di Firenze, che rispettivamente detengono il 14,43%, il 4,086% e il 2,184% del capitale sociale di Aeroporto di Firenze SpA, hanno rinnovato il patto parasociale (obblighi di preventiva consultazione per l'esercizio del diritto di voto negli organi della società AdF e limiti al trasferimento delle azioni in esso sindacate) a decorrere dalla sua scadenza (31 ottobre 2008) per ulteriori due anni, quindi fino al 31 ottobre 2010.

Si riporta infine di seguito un prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti, che alla data del 31 marzo 2010, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 2% al capitale sociale sottoscritto della Capogruppo rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998.



Macrostruttura societaria del Gruppo



Società Capogruppo

Società controllata

Società terze

Consolidamento integrale

(euro)

	Sede	Capitale sociale	Patrimonio netto	%
AdF - Aeroporto di Firenze SpA	Firenze	9.034.753	34.504.365	Capogruppo
Parcheggi Peretola Srl	Firenze	50.000	1.328.493	100

1. Highlights

Risultati economici consolidati al 31 marzo 2010

- › **Ricavi** pari a 8.572 migliaia di euro, in aumento di 670 migliaia di euro rispetto a 7.902 migliaia di euro del primo trimestre 2009.
- › **MOL** pari a 1.585 migliaia di euro, in diminuzione di 28 migliaia di euro rispetto a 1.613 migliaia di euro del primo trimestre 2009.
- › **Risultato operativo** pari a 639 migliaia di euro, in aumento di 2 migliaia di euro rispetto a 637 migliaia di euro del primo trimestre 2009.
- › **Risultato ante imposte** pari a 530 migliaia di euro, in aumento di 63 migliaia di euro rispetto a 467 migliaia di euro del primo trimestre 2009.
- › **Utile di esercizio** pari a 231 migliaia di euro, al netto delle imposte di competenza, contro un utile di periodo di 107 migliaia di euro del primo trimestre 2009, con un aumento di 124 migliaia di euro.
- › **Indebitamento netto** pari a 7.386 migliaia di euro al 31 marzo 2010, rispetto a 6.794 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

Investimenti al 31 marzo 2010

- › Nel corso del primo trimestre 2010 sono stati effettuati investimenti per complessivi 511 migliaia di euro, di cui 447 migliaia di euro su beni in concessione.

Il traffico

- › Il traffico passeggeri al 31 marzo 2010 risulta in crescita del 4,6% rispetto al corrispondente periodo del 2009.
- › A partire dal 28 marzo 2010 il vettore Air Berlin ha avviato un nuovo volo per Stoccarda con frequenza giornaliera operando con aeromobile DH4 a 76 posti.
- › A partire dal 28 marzo 2010 il vettore Blue Air ha avviato un nuovo volo per Bucarest con frequenza 6 giorni a settimana operando con aeromobile SF3 a 33 posti.
- › A partire dal 28 marzo 2010 la Meridiana ha avviato un nuovo volo per Helsinki, in codeshare con Finnair e con frequenza due volte a settimana, operando con aeromobile A319 a 132 posti. Inoltre Meridiana ha preso accordi di codeshare con Blue Air per la destinazione Londra Gatwick.

L'azionariato della Capogruppo

- › L'Assemblea degli Azionisti di AdF - Aeroporto di Firenze SpA, riunitasi in data 28 aprile 2010, ha nominato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2012.
- › Vincenzo Manes è stato successivamente nominato Presidente della Società dal Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 4 maggio 2010.

Principi contabili

- › A far data dal 1° gennaio 2010 è entrata in vigore l'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica e un'impresa privata. L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009, ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili internazionali che hanno inizio in data successiva all'omologazione. A partire dal presente Resoconto intermedio di gestione, il Gruppo AdF pubblica, quindi, l'informativa contabile applicando l'IFRIC 12. I principali effetti relativi al 2009 di tale applicazione sono evidenziati nell'apposito paragrafo in calce alla presente Relazione.

Evoluzione della gestione

- › I segnali di ripresa in corso lasciano prevedere per il Gruppo AdF un 2010 sostanzialmente in linea rispetto ai risultati del 2009.

Relazione Trimestrale Consolidata al 31 marzo 2010

Signori azionisti,

il Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 conformemente a quanto disposto dall'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", delibera CONSOB n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con delibera n. 11971/1999", comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/1998). Il presente Resoconto è composto dai prospetti contabili, dai commenti degli amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del 2009. Il Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 è conforme ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) emessi dall'International Accounting Standard Board (IASB) e omologati dall'Unione Europea secondo la procedura di cui all'art.16 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002.

Si segnala, come meglio esposto di seguito, che il Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 recepisce l'applicazione a partire dal 1° gennaio 2010, con riesposizione anche dei dati 2009 dell'IFRIC 12, così come previsto dal regolamento della Commissione Europea n. 254 del 2009, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26 marzo 2009.

Si segnala, infine, che il presente Resoconto non è assoggettato a revisione contabile.

2. Notizie di carattere generale

2.1 Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze

Si rammenta come, in data 22 gennaio 2008, si sia concluso nei tempi previsti il concorso di idee indetto per l'ideazione del concept architettonico esterno dell'aerostazione dell'aeroporto "Amerigo Vespucci". AdF ha annunciato che il progetto vincitore del concorso di idee è risultato quello presentato dal raggruppamento costituito da Pascall+Watson Architects Limited - Ausglobe Formula SpA, il quale vanta una notevole esperienza in ambito aeroportuale.

In data 27 aprile 2009 si è tenuta la Conferenza dei Servizi che ha espresso parere favorevole sul progetto di ampliamento del terminal passeggeri. In data 20 novembre 2009 è stato presentato alla stampa l'avvio dei lavori per la realizzazione della prima fase del nuovo terminal dell'aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci". Il progetto complessivo di ampliamento del terminal prevede un investimento di circa 35 milioni di euro ed è articolato per fasi, in modo da garantire la piena operatività dello scalo durante i cantieri.

La prima fase dei lavori è stata appaltata, a seguito di gara pubblica, al raggruppamento costituito da Italiana Costruzioni SpA e Bit SpA per un importo di 12,873 milioni di euro.

I lavori di questa fase, la cui durata è prevista in 435 giorni, prevedono un sostanziale miglioramento dei livelli di servizio del terminal:

- aumento della superficie dedicata agli arrivi, che passeranno da 800 a 1.650 m², con la nuova area interna dedicata agli autonoleggi;
- nuova sala dedicata ai check-in con 40 banchi accettazione, in sostituzione dei 23 attualmente operativi in due differenti zone del terminal;
- nuovo design e aumento servizi igienici al piano terra in area arrivi e attesa passeggeri, al primo piano in area check-in per un totale di 655 m², con un incremento di 225 m²;
- nuovo ascensore a fianco dell'attuale scala mobile di collegamento fra le nuove sale arrivi e partenze;
- nuovo edificio smistamento bagagli in partenza.

2.2 Quadro normativo

Legge 2 dicembre 2005, n. 248/2005 di conversione del D.L. n. 203/2005 recante: “Misure di contrasto all’evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria”

Il 2 dicembre 2005 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge n. 248, legge di conversione con modificazioni del D.L. 203/2005, la quale contiene, tra l’altro, talune disposizioni (complessivamente note come “Requisiti di sistema”) inerenti le società di gestione aeroportuale e il regime di corrispettivi di quest’ultime. In particolare le disposizioni dei requisiti di sistema stabiliscono i criteri di calcolo dei diritti aeroportuali (art. 11-*nonies*), nonché altre norme che comportano una significativa riduzione dei ricavi delle società di gestione aeroportuale. Alla legge 248/2005 hanno fatto seguito alcuni atti amministrativi attuativi e interpretativi della legge 248/2005 medesima. AdF ha impugnato davanti al TAR del Lazio i provvedimenti attuativi della legge 248/2005 contenente misure sui cd. “requisiti di sistema”, che si ritengono illegittimi e dannosi per la società di gestione aeroportuale. Analoga iniziativa è stata intrapresa da numerose altre società di gestione. Il TAR del Lazio, con sentenza depositata il 4 giugno 2007, ha respinto il ricorso. La sentenza di primo grado è stata impugnata, nel novembre 2007, senza istanza di sospensiva, innanzi al Consiglio di Stato chiedendo l’annullamento dei provvedimenti impugnati e la condanna delle parti resistenti al risarcimento dei danni riservandoci di provarli nel quantum nel corso del procedimento.

In data 22 settembre 2007 è stata pubblicata la **deliberazione n. 38/2007 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica**, con la quale, sulla base delle previsioni della legge n. 248/2005, è stata approvata la direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva. Il più importante principio introdotto dalla delibera CIPE n. 38/2007 è costituito dall’abbattimento dei costi regolamentati del 50% del margine commerciale (principio del “single till”). La direttiva fissava in 60 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il termine entro il quale ENAC era tenuto a elaborare linee guida recanti criteri applicativi della medesima direttiva. A tal fine si fa presente come l’ENAC abbia pubblicato sul proprio sito web il 7 aprile 2008 il testo definitivo delle suddette linee guida applicative della delibera CIPE n. 38/2007. La suddetta delibera CIPE n. 38/2007 è stata impugnata da AdF innanzi al TAR del Lazio, con ricorso notificato il 20 novembre 2007 e depositato in data 5 dicembre 2007. Nelle more del perfezionamento dell’iter procedimentale avviato dall’Amministrazione per la quantificazione dei diritti aeroportuali sulla base del mutato quadro normativo di riferimento è però intervenuta la sentenza n. 51 del 27 febbraio 2008, con la quale la Corte Costituzionale ha dichiarato l’illegittimità dell’art. 11-*nonies* della legge n. 248/2005, nella parte in cui non prevede che, prima dell’adozione della delibera CIPE, sia acquisito il parere della Conferenza Unificata nonché dell’art. 11-*undecies*, comma 2 della legge n. 248/2005, nella parte in cui, con riferimento ai piani di intervento infrastrutturale, non prevede che sia acquisito il parere della regione interessata. AdF, pertanto, ritenendo che la suddetta pronuncia della Corte Costituzionale travolga le previsioni della delibera CIPE n. 38/2007 e con essa le linee guida sopra riferite pubblicate sul sito di ENAC in data 7 aprile 2008, ha impugnato dinanzi al TAR del Lazio, con apposito ricorso depositato il 17 giugno 2008, anche le suddette linee guida chiedendo l’annullamento delle stesse e di ogni atto precedente e successivo e la condanna delle parti resistenti al risarcimento dei danni subiti e subendi. AdF, inoltre, sempre in data 18 giugno 2008, nell’ambito del procedimento di impugnazione della delibera CIPE n. 38/2007, ha depositato motivi aggiuntivi con i quali è stato chiesto l’annullamento delle linee guida, peraltro già autonomamente impuginate con l’apposito ricorso sopra descritto. Infine, si fa presente che, al fine di ottemperare a quanto indicato nella sentenza della Corte Costituzionale suddetta (n. 51/2008), il CIPE ha emesso una nuova delibera (n. 51/2008). AdF, con apposito ricorso depositato in data 5 agosto 2008, ha chiesto al TAR del Lazio di annullare la deliberazione del CIPE n. 51/2008 nel testo modificato a seguito del parere reso dalla Conferenza Unificata, in relazione alla pronuncia della Corte Costituzionale n. 51/2008 e ogni atto precedente e successivo, comunque connesso con tali provvedimenti, condannando altresì le parti resistenti al risarcimento dei danni subiti e subendi da liquidarsi nella misura che sarà accertata nel corso del giudizio o, anche, in via equitativa. Successivamente, con il decreto interministeriale del 10 dicembre 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 20 gennaio 2009 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2009, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, dando conto dei passaggi procedurali medio tempore intervenuti, ha approvato il testo definitivo delle linee guida, predisposte dall’ENAC e ha contestualmente abrogato il testo del precedente decreto interministeriale n. 41/T del 14 febbraio 2008. AdF, con motivi aggiunti al ricorso già incardinato avverso le linee guida pubblicate il 7 aprile 2008, ha impugnato anche il decreto del 10 dicembre 2008, unitamente alle linee guida nel testo definitivamente approvato.

Con atto di citazione notificato in data 25-30 ottobre 2007, AdF ha convenuto in giudizio dinanzi al Tribunale di Roma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per ottenere la condanna dell’Amministrazione al risarcimento dei danni patiti a causa del **mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali in misura**

commisurata al tasso di inflazione programmata, ai sensi dell'art. 2, comma 190, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sino alla sua abrogazione, disposta dall'art. 11-*nonies*, comma 2, del decreto legge n. 203/2005, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, e degli ulteriori danni che continua a patire in considerazione del mancato introito, anche nel periodo successivo all'abrogazione de qua, dei diritti aeroportuali, i quali avrebbero dovuto essere adeguati, da ultimo, al tasso di inflazione programmato per il 2005.

Fermo restando quanto sopra, si segnala che AdF, in data 22 ottobre 2008, ha altresì promosso dinanzi al TAR del Lazio apposito ricorso avverso il decreto di attuazione alle previsioni normative sull'adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione. In particolare, con tale ricorso, AdF sostiene che la ratio legis sottesa all'art. 21-*bis* del decreto legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31 (e successivamente modificato dal D.L. 30 dicembre 2008, n. 207), che sancisce l'obbligo di aggiornare i diritti al tasso di inflazione, è quella di permettere alle società di gestione aeroportuale, in attesa dell'entrata a regime della nuova disciplina recata dal novellato art. 10, comma 10 della legge 537/1993, di compensare gli effetti negativi dell'inflazione sui diritti aeroportuali, mantenendoli stabili rispetto alla perdita di potere di acquisto della moneta. In virtù di quanto sopra segnaliamo che, ad avviso della ricorrente, conformemente alla ratio legis sopra riferita, l'aumento dei diritti aeroportuali non avrebbe dovuto essere effettuato dal ministro competente tenendo conto solo del tasso di inflazione previsto per l'anno corrente (pari all'1,7%), bensì su un valore che permettesse il recupero complessivo della perdita monetaria patita dall'ultimo aumento tariffario a regime risalente al 2000, calcolato in base al prodotto dei tassi di inflazione programmati anno per anno. AdF, nell'ambito del ricorso avverso il decreto sull'adeguamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione, ha altresì depositato appositi motivi aggiunti relativi alla nota ENAC del 24 ottobre 2008 avente a oggetto "Decreto 21 luglio 2008 - Aggiornamento dei diritti aeroportuali" e al parere reso dal Consiglio di Stato. Con tali motivi aggiunti, ferme restando le argomentazioni già fatte valere nel ricorso principale sopra descritto, AdF contesta l'impostazione di base e la metodologia di calcolo utilizzata da ENAC in detta nota. Infine, per quanto concerne il parere del Consiglio di Stato, oltre che contestarlo nel merito, AdF ha, altresì, contestato che lo stesso non avrebbe dovuto essere reso in quanto afferente una questione già sottoposta alla cognizione del giudice ordinario e del TAR (e come tale l'attività consultiva del Consiglio di Stato sarebbe preclusa).

In data 17 febbraio 2010 AdF ha depositato innanzi al TAR del Lazio apposito ricorso avverso il decreto ministeriale dell'8 ottobre 2009, di aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2009. La società ricorrente ha chiesto l'annullamento del suddetto decreto, nella parte in cui, pur potendo rimediare all'errore commesso con il decreto 21 luglio 2008, non ha riconosciuto l'adeguamento al tasso di inflazione programmato cumulato dal 2001 al 2009 e nella parte in cui ha operato il ricalcolo dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale 21 luglio 2008, n. 79 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 247 del 21 ottobre 2008) entrato in vigore il 21 novembre 2008, sulla base di quanto disposto dall'art. 11-*decies* della legge 2 dicembre 2005, n. 248. Inoltre, è stata formulata istanza per la declaratoria di illegittimità del ritardo con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha determinato l'adeguamento inflattivo, con correlata domanda di risarcimento dei danni subiti dalla ricorrente per effetto della condotta delle amministrazioni intime, oltre a interessi e rivalutazione.

Royalty carburante

Con la sentenza n. 1416/2009 il Consiglio di Stato ha accolto l'appello di Assaereo avverso la sentenza del TAR del Lazio n. 11154 del 12 gennaio 2007, con la quale il Tribunale di Prime Cure aveva respinto il ricorso dei vettori aerei contro il provvedimento con il quale ENAC aveva accertato il limite di connessione al costo delle cd. royalty carburante.

L'impugnativa concerneva le contestazioni mosse al metodo utilizzato da ENAC al fine di pervenire alla determinazione dei valori-soglia di legittimità delle royalty, nonché la sussistenza del potere di ENAC di pronunciarsi in ordine alla misura delle predette royalty. In proposito, il Collegio ha censurato il metodo seguito in concreto da ENAC per lo svolgimento dell'indagine, ritenendo, tra l'altro, incongrua la mancata considerazione dell'abbattimento al 75% dei canoni demaniali dovuti dai gestori; non corretta, da un punto di vista logico-concettuale, la fissazione delle royalty per metro cubo di carburante erogato, in carenza di una dimostrazione del fatto che i costi variabili dei gestori crescano in misura proporzionale ai predetti quantitativi; irragionevole la fissazione di un limite unico nel caso di aeroporti differenti, ma appartenenti al medesimo sistema aeroportuale. Fermo restando quanto sopra, deve peraltro considerarsi come dato positivo il fatto che il Consiglio di Stato abbia implicitamente confermato che non è affatto preclusa dall'attuale quadro normativo la possibilità per i gestori aeroportuali di richiedere il pagamento delle royalty, nel limite in cui le stesse risultino effettivamente connesse ai costi dagli stessi sostenuti e che nulla osta in linea di principio a che ENAC eserciti il proprio potere di vigilanza attraverso un preventivo accertamento in ordine al limite della

connessione al costo tra quanto richiesto dal gestore aeroportuale alle compagnie petrolifere e i costi sostenuti dal medesimo gestore per la fornitura di tali beni e servizi, purché disponga di dati concreti e attendibili immediatamente riferibili alla struttura dei costi oggetto di vigilanza. A tal riguardo si segnala che ENAC, con nota del 24 aprile 2008, ha ribadito che “in capo alle compagnie petrolifere l’obbligo di corrispondere direttamente al gestore aeroportuale quanto a esso dovuto per la messa a disposizione di beni e impianti necessari all’espletamento del servizio di rifornimento carburante nel limite dei costi accertati”.

2.3 Ulteriori informazioni

Finanziamenti pubblici

In data 17 aprile 2008, nel quadro degli interventi di finanziamento previsti dalla Regione Toscana a beneficio degli aeroporti toscani da erogare attraverso i fondi del CIPE (delibera n. 1033 del 27 dicembre 2007), AdF ha presentato domanda di finanziamento per il progetto di “Ampliamento piazzale ovest di sosta aeromobili”, la cui realizzazione risulta inserita nell’ambito degli interventi di ammodernamento e potenziamento dell’aeroporto di Firenze, previsti dal Piano di sviluppo aeroportuale. L’intervento prevede la realizzazione di un’area da adibire alla sosta degli aeromobili per consentire l’imbarco/sbarco dei passeggeri. La nuova area permetterà la sosta contemporanea di ulteriori 5 aeromobili della classe A319 e la riprotezione degli altri velivoli dell’aviazione generale.

Si informa come sia attualmente in corso la procedura ex art. 81, D.P.R. 616/1977, per approvazione, da parte degli enti, del Piano di sviluppo con conseguente Conferenza dei Servizi per la formalizzazione delle varianti urbanistiche e delle approvazioni tecniche. Si prevede che i lavori avranno inizio alla fine del 2010.

Istanza di anticipazione tariffaria

Si fa presente come in data 23 febbraio 2010 AdF abbia presentato istanza di ammissione alla procedura di anticipazione tariffaria ai sensi dell’art. 2, comma 200 e 201 della legge n. 191/2009 (cd. Finanziaria 2010) richiedendo, nelle more della stipula dei contratti di programma di cui al paragrafo 5.2 della delibera 38/2007, di essere ammessa alla procedura di “Anticipazione tariffaria” di cui all’art. 2, comma 200 e 201 della legge n. 191/2009 (cd. Finanziaria 2010), e a tal fine allegando la seguente documentazione rispondente a quanto indicato da ENAC con lettera circolare n. 90287/DIRGEN/DG del 21 dicembre 2009:

- Piano di sviluppo e degli investimenti quadriennale, siglato in ogni sua pagina per identificazione;
- elenco degli interventi, tra quelli riportati nel Piano, ritenuti urgenti e indifferibili;
- previsioni di traffico per il quadriennio del Piano.

AdF ha dichiarato l’impegno a depositare presso l’ENAC, entro sei mesi dalla data del provvedimento ENAC di validazione del Piano quadriennale degli interventi, tutta la documentazione necessaria alla stipula del contratto di programma quale prevista dalle linee guida ENAC e a stipulare il contratto di programma entro 18 mesi dalla stessa validazione.

La situazione Alitalia

A seguito dell’ammissione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi dell’art. 48 del D.Lgs. 270/1999, è stata preclusa la possibilità di iniziare o proseguire azioni esecutive individuali anche speciali, sui beni dei soggetti ammessi alla procedura di amministrazione straordinaria.

AdF, compatibilmente con la normativa di riferimento applicabile al caso di specie, ha posto in essere apposite azioni volte a tutelare i propri interessi creditori vantati nei confronti di Alitalia medesima. In particolare, in data 13 novembre 2008, ha depositato la domanda di ammissione al passivo di Alitalia Linee Aeree SpA in a.s. per un credito totale, calcolato al 25 ottobre 2008, di 1.480.662 euro, di cui 365.221 euro in prededuzione, 378.203 euro in privilegio e 737.238 euro in chirografo. Nel corso del 2009 AdF ha ricevuto incassi per 125.959 euro relativamente a una parte dei crediti in prededuzione. Al 31 marzo 2010 il credito residuo verso Alitalia ammonta a 639.250 euro in considerazione anche dello stralcio dei crediti chirografari tramite contabilizzazione di una perdita su crediti in conto economico al 31 dicembre 2008.

Principali contenziosi in essere

Vengono riportati di seguito i principali contenziosi in essere alla data di approvazione del presente Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010.

AdF / ATI S.I.R.E. - TAR della Toscana (RG n. 2115/2009)

Il giudizio è stato instaurato dalla S.I.R.E. - Società Italiana Restauri Edili SpA, in proprio e quale mandataria dell’ATI S.I.R.E. - CEPA - Italbuild - Impresa Carletti - Premetal - SAEET, per l’annullamento previa sospensione dell’efficacia della determinazione con la quale veniva aggiudicata al RTI Italiana Costruzioni SpA e Bit SpA, la gara “ampliamento hall arrivi-aerostazione passeggeri”.

A oggi, tuttavia, le ricorrenti non hanno presentato l'istanza di fissazione d'udienza.

I danni richiesti dalla ricorrente equivarrebbero approssimativamente a una somma pari al 5-10% del valore dell'appalto. Si segnala, a miglior descrizione dello stato del giudizio, che secondo le argomentazioni di controparte, l'ATI aggiudicataria della gara (anch'essa convenuta in giudizio e costituitasi nello stesso) non avrebbe reso una dichiarazione relativa alle cause di esclusione dalle gare pubbliche. Occorre a tal riguardo fare presente che la stazione appaltante, sulla base dei documenti prodotti in sede di gara, non poteva essere a conoscenza dell'asserita sussistenza della presunta causa di esclusione dalle gare pubbliche eccepita dalla ricorrente. Per tale motivo, anche nella denegata ipotesi che il TAR dovesse riconoscere le ragioni della ricorrente, AdF (tra l'altro in possesso di apposita cauzione a garanzia delle obbligazioni assunte dall'aggiudicataria della gara) potrebbe legittimamente promuovere apposita azione in rivalsa nei confronti dell'ATI aggiudicataria della gara medesima con conseguente neutralizzazione economica del danno. Infine si rappresenta che, trattandosi di un procedimento ancora in fase embrionale, non è possibile a oggi valutare la quantificazione dei danni in caso di eventuale condanna. Pertanto, per tutto quanto sopra esposto, AdF non ritiene che alla data del presente bilancio trimestrale sussistano i presupposti per l'iscrizione di una passività in merito al contenzioso descritto.

AdF / Firenze Parcheggio - Tribunale di Firenze

Il giudizio è stato introdotto dalla società Firenze Parcheggio con ricorso ex art. 447-bis e ha a oggetto la risoluzione del contratto di locazione stipulato tra AdF e Firenze Parcheggio in data 27 aprile 2006 e relativo all'immobile denominato "Meeting Point".

Oltre alla risoluzione, Firenze Parcheggio ha chiesto al giudice di voler condannare AdF al pagamento di 336.000 euro (a titolo di canoni di locazione maturati dal 1° giugno 2006 al 30 settembre 2007) e di 692.772 euro (a titolo di risarcimento del danno).

A oggi AdF non si è ancora costituita in giudizio in quanto il giudice istruttore ha fissato l'udienza di discussione per il giorno 28 ottobre 2010.

Si precisa inoltre che le parti stanno negoziando la compravendita dell'immobile oggetto del contenzioso con possibile contestuale definizione bonaria della causa stessa che verrebbe, in tal caso, abbandonata da controparte. Fermo restando quanto sopra riferito in merito all'ipotesi oggetto di negoziazione, nell'analisi della controversia occorre, altresì, tener conto del fatto che AdF, qualora il contenzioso proseguirà, si costituirà in giudizio chiedendo non solo il rigetto delle domande di controparte, ma anche proponendo apposita domanda riconvenzionale per chiedere il risarcimento del danno patito da AdF medesima per non aver potuto utilizzare l'immobile locato (danno approssimativamente quantificabile almeno nella misura risarcitoria richiesta da controparte). In virtù delle suddette circostanze, nonché in considerazione del fatto che il procedimento è ancora in fase iniziale (la prima udienza è fissata per ottobre 2010) e della durata delle cause in sede civile, non è a oggi possibile valutare né l'orientamento del giudice né tantomeno la quantificazione dei danni in caso di eventuale condanna, tenendo peraltro in considerazione il fatto che è in corso una trattativa stragiudiziale.

Pertanto, per tutto quanto sopra esposto, AdF non ritiene che alla data del presente bilancio trimestrale sussistano i presupposti per l'iscrizione di una passività in merito al contenzioso descritto.

2.4 L'andamento del traffico aereo sull'Amerigo Vespucci di Firenze

Si espongono di seguito i principali fattori che hanno influenzato i dati di traffico al 31 marzo 2010:

- a partire dal 28 marzo 2010 il vettore Air Berlin ha avviato un nuovo volo per Stoccarda con frequenza giornaliera operando con aeromobile DH4 a 76 posti;
- a partire dal 28 marzo 2010 il vettore Blue Air ha avviato un nuovo volo per Bucarest con frequenza 6 giorni a settimana operando con aeromobile SF3 a 33 posti;
- a partire dal 28 marzo 2010 la Meridiana ha avviato un nuovo volo per Helsinki, in codeshare con Finnair e con frequenza due volte a settimana, operando con aeromobile A319 a 132 posti. Inoltre Meridiana ha preso accordi di codeshare con Blue Air per la destinazione Londra Gatwick;
- rispetto alla stagione winter Alitalia ha incrementato un volo su Roma con frequenza 4 volte a settimana operando con aeromobile A319 a 126 posti;
- Lufthansa ha aggiunto un volo destinazione Monaco con frequenza 6 volte a settimana operando con aeromobile AT7 con 64 posti e un volo destinazione Francoforte operando con aeromobile AR8 a 93 posti;
- rispetto all'anno 2009 Austrian Airlines ha reintrodotta lo stop a Bologna nel volo per Vienna operando con un aeromobile di maggiore capienza (è passato così da 50 a 80 posti).

In questo scenario, il traffico sull'“Amerigo Vespucci” nel primo trimestre 2010 ha fatto registrare i volumi indicati nella tabella che segue.

Dati di traffico

	31.03.2010	31.03.2009	Var. %
Passeggeri commerciali	351.325	336.220	4,49
Nazionali (Linea+Charter)	77.326	79.525	(2,77)
Internazionali (Linea+Charter)	273.999	256.695	6,74
Passeggeri aviazione generale	2.107	1.664	26,62
Totale passeggeri	353.432	337.884	4,60
Movimenti commerciali	5.360	5.631	(4,81)
Nazionali (Linea+Charter)	868	1.044	(16,86)
Internazionali (Linea+Charter)	4.492	4.586	(2,05)
Cargo	-	1	(100,00)
Movimenti aviazione generale	1.517	999	51,85
Totale movimenti	6.877	6.630	3,73
Tonnellaggio			
Tonnellaggio commerciale	252.896	265.967	(4,91)
Tonnellaggio aviazione generale	11.989	15.502	(22,66)
Totale tonnellaggio	264.885	281.469	(5,89)
Merce via superficie (kg)	107.853	249.305	(56,74)
Merce via aerea (kg)	42.359	37.008	14,46
Totale merce (kg)	150.212	286.313	(47,54)

Inoltre si riportano di seguito alcune informazioni statistiche aggiuntive sul traffico dello scalo durante il primo trimestre 2010:

- il fattore di carico medio è stato pari al 63,3%, con un aumento rispetto al primo trimestre 2009 del 5,6%;
- i posti totali offerti in partenza sono stati pari a 267.462, con una diminuzione rispetto al primo trimestre 2009 del 4,5%.

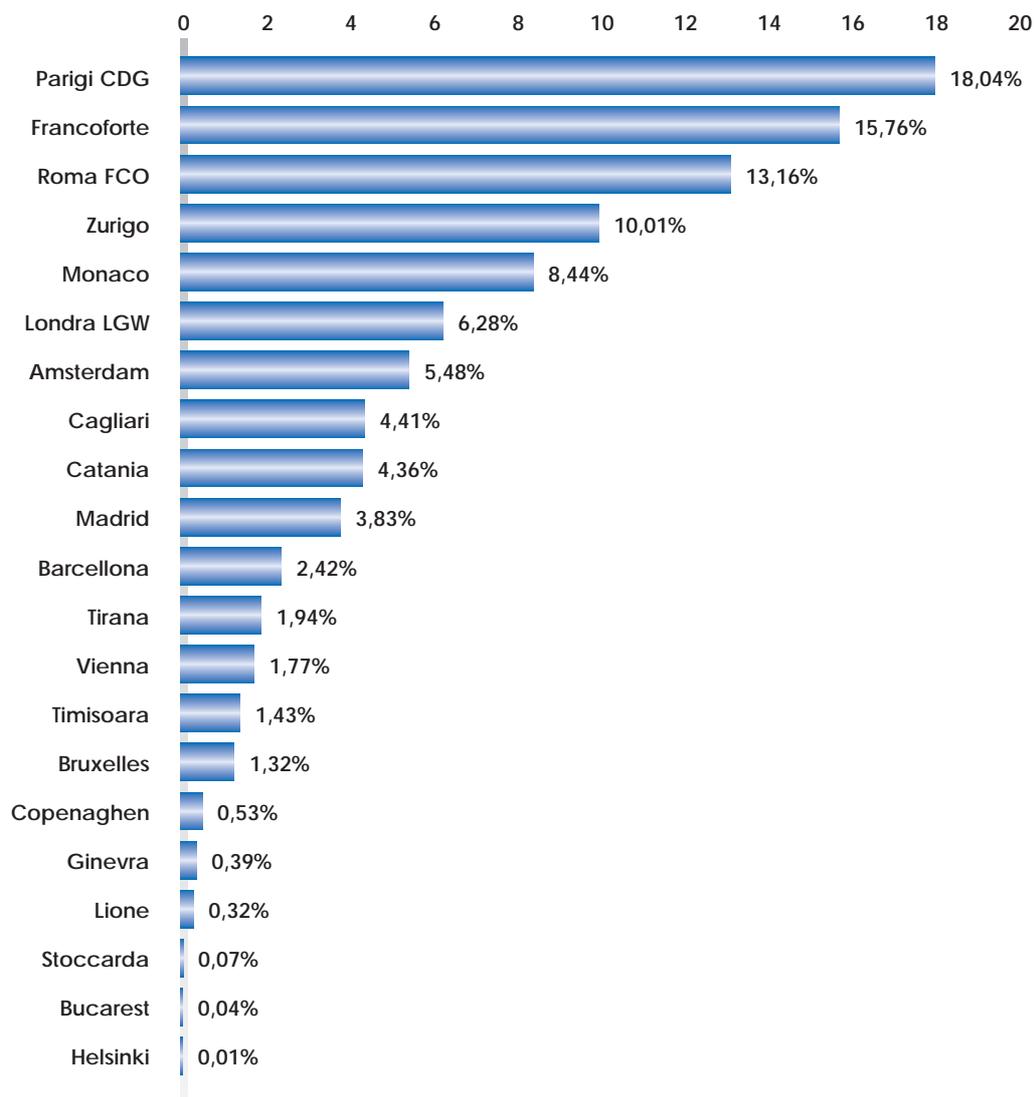
I collegamenti operati con voli di linea/charter regolari nel primo trimestre 2010 sono stati:

Nazionali: Catania, Roma Fiumicino e Cagliari.

Comunitari e internazionali: Amsterdam, Barcellona, Bruxelles, Copenaghen, Francoforte, Ginevra, Lione, Londra Gatwick, Madrid, Monaco, Parigi, Timisoara, Vienna e Zurigo.

Nel grafico sottostante sono indicati i volumi di traffico passeggeri suddivisi per destinazione.

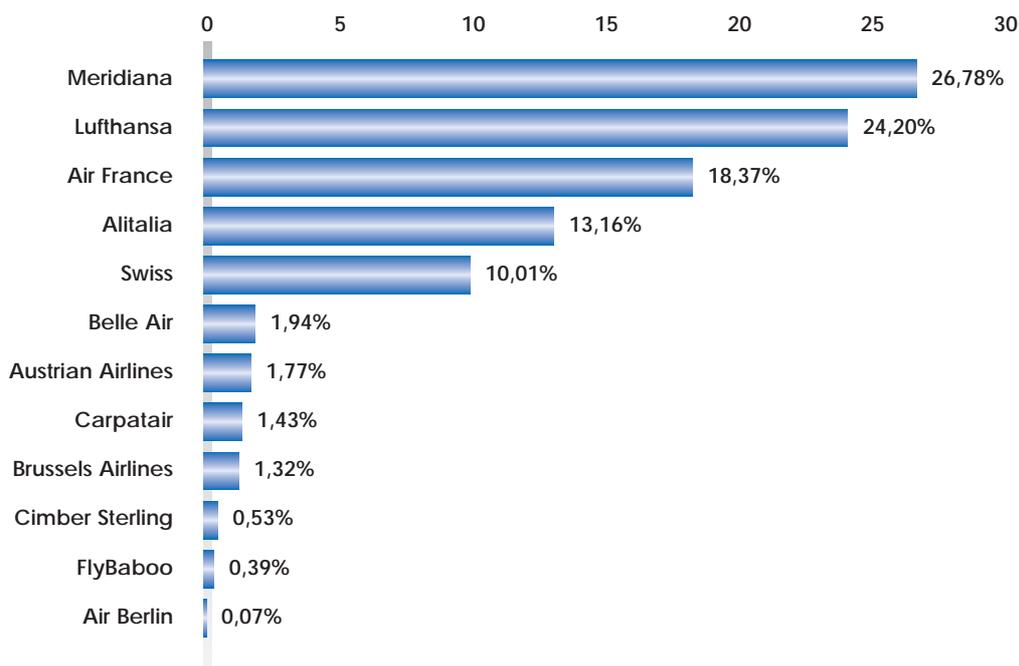
Traffico per destinazione



Le compagnie aeree che hanno operato regolarmente sull'aeroporto di Firenze nel periodo in esame sono: Air France, Air Berlin, Alitalia, Austrian Airlines, Belle Air, Blue Air, Brussels Airlines, Carpatair, FlyBaboo, Lufthansa, Meridiana e Swiss.

Di seguito sono indicati i volumi di traffico passeggeri suddivisi per vettore durante il primo trimestre 2010.

Traffico per compagnia



3. Analisi dei risultati reddituali consolidati

12

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del primo trimestre 2010 comparati con quelli del corrispondente periodo del 2009.

Si rammenta come a far data dal 1° gennaio 2010 sia entrata in vigore l'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica e un'impresa privata.

L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009, ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili internazionali che hanno inizio in data successiva all'omologazione.

A partire dal presente Resoconto intermedio di gestione, il Gruppo AdF pubblica, quindi, l'informativa contabile applicando l'IFRIC 12. I principali effetti di tale applicazione sui bilanci al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2009 sono evidenziati nell'apposito paragrafo in calce alla presente Relazione.

Il risultato economico del primo trimestre 2010 presenta un Margine Operativo Lordo di 1.585 migliaia di euro, in lieve diminuzione di 28 migliaia di euro rispetto al 2009.

A fronte di un aumento nei ricavi per 670 migliaia di euro, è stato registrato un incremento lievemente superiore nei costi operativi e gestionali, per 751 migliaia di euro, contenuto solo parzialmente da una riduzione nel costo del personale, per 53 migliaia di euro, come dettagliato nei successivi paragrafi della presente Relazione.

Gli ammortamenti del primo trimestre 2010 sono pari a 618 migliaia di euro, in diminuzione di circa 29 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2009.

Per quanto concerne gli interventi in corso ed entrati in funzione nel periodo in esame, viene data una descrizione più approfondita degli stessi all'interno del paragrafo "Investimenti".

Si evidenzia inoltre come nel primo trimestre 2010 sia stato effettuato l'accantonamento a fondo svalutazione crediti per un importo di 68 migliaia di euro relativo prevalentemente all'eventualità di un minore incasso delle fatture emesse dalla Capogruppo nei confronti dei vettori operanti presso lo scalo quale ribaltamento dei maggiori costi sostenuti durante lo svolgimento delle operazioni notturne, in seguito alla soppressione delle maggiorazioni notturne dei diritti di approdo e decollo sancita dalla legge 248/2005.

Inoltre sono presenti accantonamenti a fondo rischi e oneri per 260 migliaia di euro interamente connessi all'applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 e relativi alla quota di competenza del periodo maturata in riferimento al piano di manutenzioni straordinarie su beni in concessione previste dal Gruppo e che, secondo tale interpretazione, dovranno essere spese a conto economico al momento del relativo sostenimento.

Il risultato ante imposte consolidato del primo trimestre 2010 ammonta a 530 migliaia di euro, in incremento di 63 migliaia di euro rispetto al risultato del primo trimestre 2009.

Le imposte di competenza del primo trimestre 2010, a livello di Gruppo, ammontano a 299 migliaia di euro, minori di 61 migliaia di euro rispetto al primo trimestre dell'anno precedente.

L'utile consolidato di periodo di spettanza del Gruppo, al netto delle imposte di competenza, ammonta a 231 migliaia di euro, rispetto a un utile di 107 migliaia di euro registrato nel primo trimestre 2009, con una crescita complessiva di 124 migliaia di euro.

Si analizzano, qui di seguito, le voci del conto economico del Gruppo AdF che hanno influenzato i risultati reddituali dell'esercizio in esame. Il prospetto esposto di seguito coincide con lo schema di "Conto economico consolidato" allegato alla presente Relazione.

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2010	Consolidato 31.03.2009	Variazione 2010-2009	Consolidato 2009
Ricavi	8.572	7.902	670	37.202
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.727	1.689	38	8.300
Ricavi aeronautici: sicurezza	620	594	26	3.089
Ricavi aeronautici: handling	2.222	2.318	(96)	9.827
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	630	631	(1)	3.022
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	81	91	(10)	278
Ricavi non aeronautici	2.403	2.327	76	10.397
Ricavi per lavori su beni in concessione	450	219	251	1.744
Variazione rimanenze finali	315	(103)	418	(152)
Altri ricavi e proventi della gestione	124	136	(12)	697
Costi	3.961	3.210	751	14.702
Materiali di consumo e merci	761	251	510	1.661
Costi per servizi	2.415	2.284	131	9.323
Costi per lavori su beni in concessione	429	209	239	1.661
Canoni, noleggi e altri costi	116	159	(43)	632
Oneri diversi di gestione	240	307	(67)	1.425
Valore aggiunto	4.611	4.692	(81)	22.500
Costo del personale	3.026	3.079	(53)	11.775
Margine Operativo Lordo (MOL)	1.585	1.613	(28)	10.725
Ricavi totali (%)	18,5	20,4		28,8
Ammortamenti e svalutazioni	618	647	(29)	2.608
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	68	77	(9)	372
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	260	252	8	1.232
Risultato operativo	639	637	2	6.513
Proventi finanziari	16	13	3	50
Oneri finanziari	125	183	(58)	637
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	(65)
Risultato ante imposte	530	467	63	5.861
Imposte	299	360	(61)	2.442
Utile (perdita) di esercizio	231	107	124	3.419
Utile (perdita) di terzi	-	-	-	-
Utile (perdita) dei soci della controllante	231	107	124	3.419
Utile per azione (euro)	0,03	0,01		0,38
Utile per azione diluito (euro)	0,03	0,01		0,38

3.1 I ricavi "Aeronautici"

I ricavi aeronautici del Bilancio al 31 marzo 2010 ammontano a 5.280 migliaia di euro e sono diminuiti di 43 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato nello stesso periodo del 2009, passando da un'incidenza percentuale del 67% a una del 62% sui ricavi complessivi.

Il prospetto che segue riepiloga i ricavi aeronautici e le variazioni tra i due periodi presi in esame.

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Consolidato 31.03.2009	% ricavi	Variazione 2010-2009
Aeronautici	5.280	62	5.323	67	(43)
di cui:					
Diritti totali	1.727		1.689		38
Diritti di imbarco passeggeri	1.110		1.057		53
Diritti di approdo/partenza	533		552		(19)
Diritti di sosta	28		26		2
Diritti per assistenza PRM	55		53		2
Diritti di cargo	1		1		-
Totali corrispettivi sicurezza	620		594		26
Corrispettivi sicurezza passeggeri	302		289		13
Corrispettivi sicurezza bagagli stiva	318		305		13
Riaddebito maggiori costi attività notturne	81		91		(10)
Handling	2.222		2.318		(96)
Infrastrutture centralizzate	630		631		(1)

Si rammenta in questa sede come ENAC, con nota numero 4072/DIRGEN/DG, abbia comunicato di aver rideterminato i diritti aeroportuali previsti dalla legge n. 324 del 5 maggio 1976, sulla base dell'atto di indirizzo del Ministro Lunardi del 30 dicembre 2005, disponendo "nuove misure dei diritti", con l'eguale riduzione degli stessi e del canone di concessione aeroportuale, in misura pari all'importo del 75% del canone di concessione medesimo, fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali ex art. 11-*nonies*.

AdF ha fatturato i diritti aeroportuali nella nuova misura disposta da ENAC nella sopra citata nota, con decorrenza 1° gennaio 2006 per i diritti di approdo e partenza, sosta e ricovero e 1° febbraio 2006 per i diritti di imbarco passeggeri.

Si sottolinea al contempo che l'applicazione di tali diritti non costituisce per AdF in alcun modo acquiescenza totale e/o parziale all'atto di indirizzo dell'allora Ministro Lunardi e alle successive note ENAC. L'applicazione dei sopra citati importi avrà, peraltro, efficacia meramente transitoria fino all'emanazione dei decreti di cui all'art. 11-*nonies* della legge 248/2005, ovvero fino al raggiungimento dell'importo risultante dalla riduzione del canone demaniale ex comma 1, art. 11-*decies* della legge 248/2005.

Si ricorda come AdF e altre società aeroportuali abbiano proposto ricorso avverso al provvedimento sopra descritto. Il TAR del Lazio, con sentenza n. 5142/2007, ha respinto i suddetti ricorsi. A tutela degli interessi dei soci e della società, AdF (così come altre società di gestione aeroportuale) ha impugnato la sentenza di primo grado innanzi al Consiglio di Stato in data 28 novembre 2007.

Si fa presente inoltre, in questa sede, come, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 luglio 2008 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 247 del 21 ottobre 2008), sia stato disposto che "la misura dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale n. 140/T del 14 novembre 2000, modificata sulla base di quanto disposto dall'art. 11-*decies* della legge 2 dicembre 2005, n. 248, sia aggiornata per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2008 che, nel documento di programmazione economico e finanziaria, è prevista pari all'1,7%". Tali diritti sono stati fatturati nella nuova misura a far data dal 20 novembre 2008. Infine, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'8 ottobre 2009 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 22 dicembre 2009), la stessa misura dei diritti aeroportuali di cui al decreto ministeriale 21 luglio 2008, n. 79, modificata sulla base di quanto disposto dall'art. 11-*decies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, è aggiornata, ai sensi dell'art. 21-*bis* del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, per tener conto dell'inflazione programmata relativa all'anno 2009 che, nel documento di programmazione economico e finanziaria, era prevista pari all'1,5%. Tali diritti sono stati fatturati nella nuova misura a far data dal 21 gennaio 2010.

I ricavi aeronautici generati dal traffico passeggeri

a) Diritti di imbarco passeggeri: nel periodo in esame questi ricavi ammontano a 1.110 migliaia di euro, con un aumento di 53 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la variazione è dovuta essenzialmente all'incremento del traffico aeroportuale collegato alla ripresa della domanda di trasporto aereo rispetto al 2009, quando gli effetti della crisi economico-finanziaria globale tuttora in corso erano di maggiore impatto.

b) Corrispettivi di sicurezza aeroportuale: AdF ha fatturato nel corso del primo trimestre 2010 ricavi da sicurezza per 620 migliaia di euro, dei quali 302 migliaia di euro relativi al controllo dei passeggeri in partenza e del bagaglio a mano e 318 migliaia di euro relativi al controllo radiogeno dei bagagli da stiva.

La variazione rispetto allo stesso periodo del 2009, positiva per 26 migliaia di euro, è dovuta all'andamento positivo del traffico di periodo nella componente passeggeri.

c) Diritti per assistenza PRM: a far data dal 26 luglio 2008 AdF fattura un corrispettivo pari a 0,33 euro a passeggero in partenza, correlato ai costi di gestione sostenuti, quale remunerazione per lo svolgimento obbligatorio dei servizi di assistenza speciale ai passeggeri a ridotta mobilità. L'importo fatturato alla data del 31 marzo 2010 è pari a 55 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con il periodo precedente.

I ricavi generati dal tonnellaggio, dai movimenti degli aeromobili e dalle merci

a) Diritti di approdo, partenza, sosta e diritti merci: questi ricavi nel primo trimestre 2010 ammontano a 562 migliaia di euro, in diminuzione di 17 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009, a motivo dell'andamento del traffico registrato nel periodo in esame, in particolare nella componente movimenti di aviazione commerciale.

b) Ricavi da riaddebito maggiori costi attività notturne: AdF ha riaddebitato ai vettori tali maggiori costi sostenuti per lo svolgimento delle attività notturne, rispetto all'operatività diurna, certificati e preventivamente comunicati a ENAC e Comitato degli utenti, in seguito alla soppressione delle maggiorazioni sui diritti di approdo e decollo a far data dal 1° gennaio 2006, ex legge 248/2005. Tali ricavi ammontano, nel corso del primo trimestre 2010, a 81 migliaia di euro, in calo di 10 migliaia di euro rispetto ai primi tre mesi del 2009. È tuttora in corso l'istruttoria di ENAC relativa alla connessione ai costi di tali importi fatturati, stanti le contestazioni in merito intervenute da parte dei vettori aerei. AdF ha comunque provveduto a iscrivere apposito accantonamento a fondo svalutazione crediti secondo le stime di non recuperabilità di tali importi.

c) Ricavi dai servizi di assistenza a terra (handling): il fatturato nel primo trimestre 2010, legato ai servizi di assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, ammonta a 2.222 migliaia di euro, in diminuzione di 96 migliaia di euro rispetto al 2009, dovuto fondamentalmente al calo del traffico movimenti di aviazione commerciale.

d) Ricavi da infrastrutture centralizzate: tali proventi ammontano nel primo trimestre 2010 a 630 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con quanto fatturato ai vettori nel corrispondente periodo dell'anno precedente.

3.2 I ricavi "Non Aeronautici"

Nel primo trimestre 2010 tali ricavi sono stati a livello consolidato pari a 2.403 migliaia di euro, registrando un incremento di 76 migliaia di euro rispetto al valore di 2.327 migliaia di euro del primo trimestre 2009, passando peraltro da un'incidenza del 29% a una del 28% sul totale dei ricavi.

Il prospetto che segue riepiloga le diverse tipologie di ricavi non aeronautici e le variazioni intercorse fra i due periodi presi in esame.

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Consolidato 31.03.2009	% ricavi	Variazione 2010-2009
Non Aeronautici	2.403	28	2.327	29	76
di cui:					
Subconcessioni	493		505		(12)
ARC	609		442		167
Autonoleggi	129		127		2
Parcheggi	540		522		18
Pubblicità e promozioni	270		280		(10)
Biglietteria	-		102		(102)
Sala VIP	45		39		6
Property	265		241		24
Utenze	52		69		(17)

Per una migliore comprensione dell'andamento dei ricavi non aeronautici di periodo, se ne riporta di seguito una descrizione delle principali componenti.

Le subconcessioni: tali ricavi ammontano nel primo trimestre 2010 a 493 migliaia di euro, in decremento di 12 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2009.

Si ricorda infatti come nella voce "Subconcessioni" siano ricompresi sia i ricavi da subconcessione di attività commerciali ubicate nelle aree terminali, in particolare delle attività di retail e di ristorazione, per complessivi 374 migliaia di euro, che i ricavi da subconcessioni di attività aeronautiche, quali catering per 17 migliaia di euro, fueling per 62 migliaia di euro, gestione e movimentazione merci per 8 migliaia di euro e handling

aviazione generale per 32 migliaia di euro. Queste ultime generalmente registrano una flessione rispetto al primo trimestre 2009 essendo direttamente correlate ai movimenti presso lo scalo, in particolare di aviazione commerciale, che hanno registrato un decremento rispetto al primo trimestre 2009.

I ricavi da **Airport Retail Corner (ARC)**: tali proventi sono stati pari a 609 migliaia di euro nel corso del primo trimestre 2010, registrando un aumento di 167 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009. Il motivo di tale aumento è da ricercarsi nella progressiva messa a regime del progetto ARC, con l'inaugurazione dei punti vendita fashion direttamente gestiti dal mese di settembre 2009.

Si ricorda infatti come tale iniziativa preveda la gestione di un totale di sei punti vendita fra food, beauty e fashion, la cui attività è indirizzata e coordinata da AdF attraverso la stipula di accordi di fornitura, cornerizzazione e advertising con primari brand di settore e con il ricorso a un operatore esterno per la gestione delle casse e del magazzino centrale.

Alle vendite dirette corrisponde per il Gruppo nel primo trimestre 2010: un costo per l'acquisto delle merci da rivendere pari a 649 migliaia di euro, un costo per il servizio di gestione delle casse e del magazzino centrale pari a 176 migliaia di euro, spese generali legate alla gestione del punto vendita (es. spese per adempimenti doganali, per stoccaggio della merce e promozione dei punti di vendita attraverso strumenti di retail marketing) per 24 migliaia di euro. Infine si registrano rimanenze finali di merci pari a 746 migliaia di euro, con una variazione positiva pari a 314 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009.

Si specifica come sia rilevante l'impatto della stagionalità, tipica del fashion, per comprendere l'attuale dinamica del circolante legato agli ARC. Difatti al 31 marzo 2010 risultano già completati tutti gli acquisti di merce relativa alla collezione Primavera/Estate 2010, destinata a essere venduta fino al mese di agosto, il che spiega l'importante variazione positiva delle rimanenze.

Gli **autonoleggi**: tali ricavi ammontano nel periodo in esame a 129 migliaia di euro, registrando un incremento di 2 migliaia di euro rispetto al valore di 127 migliaia di euro del corrispondente periodo del 2009.

I **parcheggi**: i ricavi da parcheggi maturati nel corso del primo trimestre 2010 sono pari a 540 migliaia di euro e hanno registrato un incremento di 18 migliaia di euro rispetto al valore di 522 migliaia di euro consuntivato nello stesso periodo del 2009, fondamentalmente a motivo dell'incremento complessivo dei passeggeri del primo trimestre 2010 rispetto al corrispondente periodo del 2009.

Si ricorda la presenza tra i ricavi da parcheggi dei corrispettivi della controllata Parcheggi Peretola Srl, per un importo complessivo nel primo trimestre 2010 pari a 347 migliaia di euro.

La **pubblicità e promozioni**: tali proventi ammontano nel primo trimestre 2010 a 270 migliaia di euro e sono in decremento di 10 migliaia di euro rispetto a 280 migliaia di euro maturati nello stesso periodo del 2009, a causa della crisi economico-finanziaria globale che ancora sta frenando la ripresa del mercato pubblicitario.

La **biglietteria**: non si registrano questi ricavi in questa voce per il primo trimestre 2010 dato che, a far data dal 1° giugno 2009, l'attività di biglietteria presso lo scalo è stata affidata al soggetto aggiudicatario della relativa gara a trattativa privata plurima, nell'ottica di concentrare la gestione AdF in servizi ritenuti a maggior valore aggiunto perseguendo allo stesso tempo l'obiettivo di garantire un elevato livello qualitativo attraverso il subentro di un operatore specializzato in materia. Tutto il personale AdF precedentemente impiegato in attività di biglietteria è stato reimpiegato in altre mansioni equipollenti.

La **sala VIP**: questi ricavi per il primo trimestre 2010 ammontano a 45 migliaia di euro, in aumento di 6 migliaia di euro rispetto all'importo di 39 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2009. Tale incremento risulta spiegato da un coerente sviluppo del numero di passeggeri di periodo.

Le **property**: tali proventi nel corso del primo trimestre 2010 sono stati complessivamente pari a 265 migliaia di euro, in incremento di 24 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato nel primo trimestre 2009, a motivo dell'affitto degli spazi emergente dall'operazione di subconcessione della biglietteria descritta in precedenza.

Le **utenze**: i ricavi da riaddebito utenze risultano pari a 52 migliaia di euro e in decremento di 17 migliaia di euro rispetto al valore di 69 migliaia di euro registrato nel primo trimestre 2009.

3.3 Altre componenti di ricavo

Per completezza espositiva si riporta di seguito il dettaglio delle altre componenti di ricavo:

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Consolidato 31.03.2009	% ricavi	Variazione 2010-2009
Ricavi per lavori beni in concessione	450	5	219	3	231
Variazione rimanenze finali	315	4	(103)	(1)	418
Altri ricavi e proventi	124	1	136	2	(12)

Nell'ambito delle altre componenti di ricavo sono comprese, più specificatamente.

Ricavi per lavori su beni in concessione: tali ricavi ammontano per il primo trimestre 2010 a 450 migliaia di euro, in aumento di 231 migliaia di euro rispetto all'importo di 219 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2009. Tale componente di ricavo corrisponde ai costi sostenuti per lavori in concessione e maggiorati di un mark-up del 5%, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, e ha come contropartita l'iscrizione dei beni in concessione (ai sensi dello IAS 11) tra le attività immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la concessione di gestione totale dello scalo.

Variazione rimanenze finali: in questa voce nel primo trimestre 2010 si registra una variazione positiva per 315 migliaia di euro, mentre nello stesso periodo del primo trimestre del 2009 la variazione era stata negativa per 103 migliaia di euro. La variazione positiva in oggetto è determinata dall'apertura dei nuovi punti vendita ARC e in particolare dall'impatto della stagionalità negli approvvigionamenti relativi all'abbigliamento, di cui peraltro si è già dato dettaglio nella sezione "Ricavi non aeronautici".

Altri ricavi e proventi: tali ricavi nel primo trimestre 2010 ammontano a 124 migliaia di euro, in calo di 12 migliaia di euro rispetto al valore di 136 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2009. La presente voce si scompone di sopravvenienze attive per 90 migliaia di euro, contributi in corso esercizio per 17 migliaia di euro, proventi da cessione cespiti e beni aziendali per 5 migliaia di euro, recupero spese mensa aziendale per 5 migliaia di euro e altri recuperi e proventi per 7 migliaia di euro.

3.4 I costi operativi e gestionali

Tali costi ammontano complessivamente nel primo trimestre 2010 a livello consolidato a 3.980 migliaia di euro, registrando un incremento di 770 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo 2009, come meglio specificato nella tabella riportata a margine.

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2010	Consolidato 31.03.2009	Variazione 2010-2009
Totale costi della produzione	3.961	3.210	751
Costi per servizi di cui:	2.415	2.284	131
<i>a) servizi di sicurezza e commerciali</i>			
- servizi di sicurezza passeggeri e bagagli stiva	268	253	15
- gestione sala VIP	22	18	4
- gestione punti vendita ARC	200	147	53
- altre spese commerciali	5	4	1
Totale servizi di sicurezza e commerciali	495	422	73
<i>b) servizi operativi</i>			
- manutenzioni	373	393	(20)
- pulizie	64	65	(1)
- altre prestazioni tecniche e operative	324	276	48
- sistemi informativi	71	74	(3)
- consulenze e incarichi	165	148	17
- addestramento e formazione	29	47	(18)
- selezione	26	6	20
- sponsorizzazioni	107	38	69
- spese pubblicitarie	23	50	(27)
Totale servizi operativi	1.182	1.097	85
<i>c) servizi diversi</i>			
- spese per gli organi statutari	249	247	2
- premi assicurativi	82	87	(5)
- utenze	316	370	(54)
- altre spese e prestazioni	91	61	30
Totale servizi diversi	738	765	(27)
Costi per lavori beni in concessione	429	209	220
Canoni, noleggi e altri costi			
Canone di concessione e altri costi	54	79	(25)
Noleggi (apparati HBS/auto aziendali)	62	80	(18)
Totale canoni, noleggi e altri costi	116	159	(43)
Materiali di consumo e merci	761	251	510
Oneri diversi di gestione	240	307	(67)

Si forniscono di seguito le informazioni e i commenti utili a spiegare le variazioni intervenute nel corso del primo trimestre 2010 relativamente alle principali voci di costo.

Costi per servizi: tali costi ammontano complessivamente nel primo trimestre 2010 a 2.415 migliaia di euro, con un incremento di 131 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009, dovuto ai seguenti accadimenti:

a) servizi di sicurezza e commerciali risultano pari a 495 migliaia di euro, con un incremento di 73 migliaia di euro rispetto a quanto consuntivato al 31 marzo 2009. In particolare, tale variazione risulta costituita da:

- *servizi di sicurezza passeggeri e bagagli da stiva*, nel primo trimestre 2010 pari a 268 migliaia di euro, in aumento di 15 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2009, a causa soprattutto dell'incremento registrato nella componente passeggeri cui ha fatto seguito un maggior utilizzo di varchi di sicurezza;
- la *gestione sala VIP Masaccio* ha determinato costi per un importo di 22 migliaia di euro, in lieve aumento rispetto al medesimo periodo del 2009 per il maggior transito di passeggeri registrati in crescita nei primi tre mesi del 2010;
- la *gestione punti vendita ARC* ha determinato costi operativi per 200 migliaia di euro nel corso dei primi tre mesi del 2010, in crescita di 53 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009, a motivo dell'apertura dell'ARC fashion avvenuta nel mese di settembre 2009;

b) servizi operativi, nel corso del primo trimestre 2010, hanno generato costi per complessivi 1.182 migliaia di euro, rispetto a 1.097 migliaia di euro del primo trimestre 2009, con una variazione netta in aumento di 85 migliaia di euro, così dettagliata:

- le *manutenzioni*, pari a 373 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, hanno registrato un decremento di 20 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009;
- le *pulizie*, pari a 64 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, si mantengono in linea con quanto registrato nello stesso periodo del 2009;
- le *altre prestazioni tecniche e operative*, pari a 324 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, hanno registrato un incremento pari a 48 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009, determinato in modo preponderante dall'affidamento a società esterne dell'attività di smistamento e riconsegna bagagli a far data dal 1° maggio 2009;
- le spese per *sistemi informativi*, pari a 71 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, risultano sostanzialmente in linea con il valore registrato nello stesso periodo dell'anno precedente;
- le *consulenze e incarichi*, pari a 165 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, hanno fatto registrare un incremento pari a 17 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009;
- l'*addestramento e formazione*, pari a 29 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, ha registrato un decremento pari a 18 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009;
- la *selezione* ha determinato costi pari a 26 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, in aumento di 20 migliaia di euro rispetto al 2009, conseguentemente al rinnovato impegno profuso da parte di AdF verso l'introduzione di figure professionali a più alto valore aggiunto;
- le *sponsorizzazioni*, legate fundamentalmente a interventi di promozione e sviluppo del territorio, nel corso del primo trimestre 2010 sono state pari a 107 migliaia di euro, in incremento di 69 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente conseguentemente alla sponsorizzazione di una serie di eventi organizzati dal Comune di Firenze e relativi alla stagione invernale;
- le *spese pubblicitarie* nel corso del primo trimestre 2010 sono state pari a 23 migliaia di euro e hanno generato minori costi per 27 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009 a motivo della contrazione dell'attività legata alla crisi economico-finanziaria;

c) servizi diversi, nel primo trimestre 2010 ammontano complessivamente a 738 migliaia di euro, con un decremento di 27 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2009; tale variazione deriva in particolare dai minori costi per *utenze*, per 54 migliaia di euro nel corso dei primi tre mesi del 2010, e trainati da nuovi accordi di fornitura recentemente rinnovati che consentono di accedere al mercato dell'energia a condizioni maggiormente competitive per il Gruppo.

Costi per lavori su beni in concessione ammontano nel primo trimestre 2010 a 429 migliaia di euro, in aumento di 220 migliaia di euro rispetto al valore di 209 migliaia di euro registrato nel primo trimestre 2009. Si ricorda come tale componente di costo trovi come contropartita i ricavi per lavori in concessione, maggiorati di un mark-up del 5%, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, e corrisponda alle scritture per l'iscrizione dei beni in concessione (ai sensi dello IAS 11) tra le attività immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la concessione di gestione totale dello scalo.

Canoni, noleggi e altri costi sono stati complessivamente pari a 116 migliaia di euro nel primo trimestre 2010, in diminuzione di 43 migliaia di euro rispetto a quanto speso nello stesso periodo del 2009, e risultano così dettagliati:

- minori costi per il *canone di concessione e di sicurezza* per un importo di 25 migliaia di euro nel primo trimestre 2010 rispetto al primo trimestre dell'anno precedente, in quanto il relativo ammontare è legato a unità di traffico registrate in calo durante il periodo in esame, in particolare nella componente merci;
- minori costi per *noleggi* per 18 migliaia nel primo trimestre 2010, fondamentalmente dovuti alla minore necessità di noleggio di mezzi operativi a motivo del calo dei movimenti di aviazione commerciale registrato nei primi tre mesi del 2010.

Materiali di consumo e merci ammontano nel primo trimestre 2010 a 761 migliaia di euro, registrando un aumento di 510 migliaia di euro rispetto al primo trimestre dell'anno precedente. Si ricorda come tale variazione sia dovuta in massima parte alla presenza, tra i conti del primo trimestre 2010, degli acquisti necessari per garantire l'operatività dei nuovi punti vendita ARC fashion inaugurati a settembre 2009.

Oneri diversi di gestione, alla chiusura del primo trimestre 2010, sono stati pari a 240 migliaia di euro, 67 migliaia di euro in meno rispetto al primo trimestre 2009.

Si ricorda come, nell'ambito di tale componente di costo, siano ricomprese le quote di competenza del 2010 dei contributi associativi che AdF versa a enti, associazioni di categoria e non, quali ad esempio Assoclearance, Associazione Industriali di Firenze, Assaeroporti e ACI Europe, dei contributi erogati alle società partecipate, della TIA - Tassa di Igiene Ambientale, oltre a tasse e imposte varie, la massima parte dei quali è costituita dal pagamento dell'imposta comunale sulla pubblicità in gestione diretta.

Le altre variazioni derivano dal normale andamento della gestione.

4. Analisi della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

La situazione patrimoniale mostra le linee di Bilancio Consolidato alla chiusura del 31 marzo 2010 comparate con quelle del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2009.

Si rammenta come, ai sensi dell'interpretazione IFRIC 12, risultino iscritti tra le attività immateriali i diritti su beni in concessione per un importo pari a 41.396 migliaia di euro, sui quali il Gruppo non detiene il controllo e sui quali vige l'obbligo di mantenimento in pristino e sostituzione attraverso le manutenzioni straordinarie programmate e, per la quota di competenza a oggi maturata, accantonate nel fondo rischi e oneri futuri per un importo pari a 5.490 migliaia di euro al 31 marzo 2010.

La voce "Partecipazioni" ha registrato nel primo trimestre 2010 un decremento pari a 204 migliaia di euro. Si segnala come tale variazione sia dovuta alla valutazione al fair value del 2% della SAT - Aeroporto di Pisa, adottando la quotazione del relativo titolo al 31 marzo 2010, da cui emerge un minor valore di competenza 2010 di 204 migliaia di euro rispetto al valore iscritto in bilancio al 31 dicembre 2009, quale variazione di riserva nel patrimonio netto. Inoltre si rammenta come il valore della partecipata Firenze Mobilità SpA sia esposto al netto del relativo fondo svalutazione, già iscritto nel 2009 per un ammontare di circa 65 migliaia di euro, in base a una stima della perdita durevole di valore a causa delle incertezze legate al futuro della partecipata.

Per quanto riguarda la voce "Crediti commerciali", rispetto al 31 dicembre 2009, essa ha registrato un incremento di 713 migliaia di euro, dovuto fondamentalmente al rallentamento nei pagamenti, temporaneo e non dovuto a contenziosi in essere, di uno dei principali clienti presso lo scalo.

Si segnala infine l'importo delle "Passività finanziarie correnti" di 11.002 migliaia di euro, corrispondente alle linee di credito concesse a breve termine ad AdF per sostenere, in seguito all'assorbimento della propria liquidità, gli ingenti investimenti effettuati, a partire dal 2006 sino a oggi, sulla pista di volo, sui sistemi terminali e sull'acquisto del 49% della Parcheggi Peretola Srl e del 2% della SAT - Aeroporto di Pisa.

Le altre variazioni evidenziate derivano dal normale andamento della gestione.

Il prospetto di seguito esposto coincide con lo schema di "Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata" allegata alla presente Relazione.

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

(migliaia di euro)

	31.03.2010 Consolidato	31.12.2009 Consolidato	Variazione 2010-2009	31.03.2009 Consolidato
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Concessioni	41.396	41.191	205	40.488
Attività immateriali a vita definita di proprietà	443	484	(41)	596
	41.839	41.675	164	41.084
Attività materiali				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	4.087	4.336	(249)	4.673
Beni in locazione finanziaria	16	16	-	-
	4.103	4.352	(249)	4.673
Altre attività non correnti				
Partecipazioni	2.206	2.410	(204)	2.271
Crediti vari e altre attività non correnti	4.424	4.448	(24)	3.639
	6.630	6.858	(228)	5.910
Totale attività non correnti	52.572	52.885	(313)	51.667
Attività correnti				
Rimanenze di magazzino	746	431	315	480
Crediti commerciali	7.836	7.123	713	8.592
Altri crediti	3.856	3.643	213	4.169
Cassa e altre disponibilità liquide	3.619	3.218	401	1.454
Totale attività correnti	16.057	14.415	1.642	14.695
Attività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale attività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITÀ	68.629	67.300	1.329	66.362
Patrimonio netto				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	20.271	20.475	(204)	18.735
Riserva IAS	1.020	1.020	-	1.020
Utili portati a nuovo	4.001	582	3.419	3.661
Utile (perdita) dei soci della controllante	231	3.419	(3.188)	107
Patrimonio netto della controllante	34.558	34.531	27	32.558
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	-
Totale patrimonio netto	34.558	34.531	27	32.558
Passività non correnti				
Passività finanziarie non correnti	3	3	-	33
TFR e altri fondi relativi al personale	2.883	2.870	13	2.920
Fondo imposte differite	955	962	(7)	1.003
Fondi per rischi e oneri futuri	6.328	6.065	263	6.012
Totale passività non correnti	10.169	9.900	269	9.968
Passività correnti				
Passività finanziarie correnti	11.002	10.009	993	10.856
Debiti commerciali	6.541	6.727	(186)	7.193
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.359	6.133	226	5.787
Totale passività correnti	23.902	22.869	1.033	23.836
Passività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale passività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE PASSIVITÀ	34.071	32.769	1.302	33.804
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	68.629	67.300	1.329	66.362

5. Analisi dei flussi finanziari consolidati

Il rendiconto finanziario fornisce la visione dinamica della gestione della liquidità del Gruppo nel corso del periodo. L'impostazione seguita nella sua redazione è quella del "Rendiconto dei flussi finanziari di liquidità" secondo il metodo indiretto. Si segnala che al 31 marzo 2010, come già avvenuto al 31 dicembre 2009, al fine di una migliore rappresentazione dei flussi finanziari del Gruppo, siano stati apportati alcuni affinamenti al prospetto del rendiconto finanziario e conseguentemente sono stati opportunamente riclassificati i valori al 31 marzo 2009.

Come si evince, al 31 marzo 2010 il flusso di cassa della gestione risulta negativo per 592 migliaia di euro a seguito dell'assorbimento dell'autofinanziamento per la movimentazione del capitale circolante e dell'attività di investimento in immobilizzazioni e in partecipazioni.

Rendiconto dei flussi finanziari

(migliaia di euro)

	31.03.2010 Consolidato	31.03.2009 Consolidato
Attività operativa		
Utile di esercizio	231	107
Rettifiche per:		
- ammortamenti	618	647
- svalutazioni e accantonamenti	260	252
- variazione rimanenze di magazzino	(315)	103
- variazione netta del TFR e altri fondi	7	(6)
- oneri finanziari dell'esercizio	125	183
- interessi passivi pagati	(36)	(107)
- imposte dell'esercizio	299	360
- imposte pagate	-	-
Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante	1.189	1.539
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(713)	(918)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(353)	(424)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(186)	(1.175)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(20)	85
Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante	(1.272)	(2.432)
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	(83)	(893)
Attività d'investimento		
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(533)	(807)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	24	698
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(509)	(109)
Flusso di cassa di gestione	(592)	(1.002)
Attività finanziarie		
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	993	(79)
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	993	(79)
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	401	(1.081)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	3.218	2.535
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.619	1.454

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la posizione finanziaria netta consolidata al 31 marzo 2010 e al 31 dicembre 2009, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006.

Posizione finanziaria netta consolidata

(migliaia di euro)

	31.03.2010 Consolidato	31.12.2009 Consolidato	Variazione 2010-2009
A. Cassa e banche	3.619	3.218	401
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	3.619	3.218	401
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	10.800	9.800	1.000
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	180	180	-
H. Altri debiti finanziari correnti verso società di leasing	22	29	(7)
I. Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	11.002	10.009	993
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I)-(E)-(D)	7.383	6.791	592
K. Debiti bancari non correnti	-	-	-
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	3	3	-
N. Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	3	3	-
O. Indebitamento finanziario netto (J)+(N) (P.F.N.)	7.386	6.794	592

Si segnala la presenza, al 31 marzo 2010, di debiti bancari correnti pari a 10.800 migliaia di euro, in aumento di 1.000 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009 per far fronte alle spese correnti a seguito del rallentamento degli incassi, temporaneo e non dovuto a contenziosi in essere, da uno dei principali clienti vettori presso lo scalo.

L'indebitamento finanziario netto consolidato, alla data di chiusura del primo trimestre 2010, risulta pari a 7.386 migliaia di euro, in aumento di 592 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009.

6. Informativa per settori operativi

Dal 1° gennaio 2009 è divenuta obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 8 - Settori operativi, in sostituzione dello IAS 14. Il principio richiede che i settori operativi siano identificati sulla base del sistema di reportistica interno che il management utilizza per allocare le risorse e per valutare le performance.

Sono riportate pertanto di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali per le considerazioni su esposte, viene proposta un'informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker". Si fa presente che rispetto all'applicazione del precedente principio IAS 14 - Informativa settoriale, oltre al venir meno del livello di settori secondari di informativa, i settori operativi identificati secondo l'IFRS 8 risultano in sostanza invariati dato che in ottemperanza alla normativa regolatoria di settore in vigore dal 2000, e successivi aggiornamenti, il sistema di contabilità analitica adottato dal Gruppo nelle decisioni strategiche risultava già essere organizzato per le linee di business attive presso il Gruppo medesimo.

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati.

Diritti: corrispettivi a fronte dell'utilizzo del complesso infrastrutturale del sistema aeroportuale. Si fa presente come questo aggregato comprenda i diritti di approdo e decollo, i diritti di imbarco e sbarco passeggeri, i diritti merci e i diritti di sosta degli aeromobili, nonché i diritti sulla sicurezza per il controllo del bagaglio a mano dei passeggeri e per il controllo dei bagagli da stiva.

Handling: attività di assistenza aeroportuale a terra e supervisione, assistenza passeggeri, assistenza bagagli, assistenza merci e posta, assistenza nelle operazioni in pista, assistenza pulizia e servizi di scalo, assistenza delle operazioni aeree, gestione degli equipaggi e assistenza e trasporto a terra.

Infrastrutture centralizzate (IC), beni di uso comune (BUC) e beni di uso esclusivo (BUE): le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di safety, security o per ragioni di impatto economico, a partire dall'ottobre 2004. Pertanto tali introiti sono stati fatturati solo a partire dal mese di gennaio 2005. I beni di uso comune rappresentano le infrastrutture quali piazzali aeromobili, viabilità, varchi doganali, etc., affidate in gestione esclusiva alla società di gestione aeroportuale e utilizzate pro-quota dagli operatori handlers, caterer e fueller. I beni di uso esclusivo rappresentano invece i banchi check-in, i gates e gli spazi affittati agli operatori aeroportuali per svolgere la propria attività. In tale categoria sono ricompresi inoltre gli importi che la Società ha fatturato quale ribaltamento dei maggiori costi sostenuti per lo svolgimento delle attività notturne e certificati, preventivamente comunicati a ENAC e Comitato degli utenti, in seguito alla soppressione delle maggiorazioni sui diritti di approdo e decollo a far data dal 1° gennaio 2006, ex legge 248/2005.

Residuale (Non Aeronautico): rappresentano quelle attività non direttamente connesse al business aeronautico. Queste si esplicano nelle attività di retail, ristorazione, parcheggi aperti al pubblico, rent a car, pubblicità, biglietteria, sala VIP e affitto di spazi e uffici. Tra i ricavi e costi residuali sono inclusi quelli della controllata Parcheggio Peretola Srl in quanto dati consolidati.

Nella tabella seguente viene esposta la ripartizione dei ricavi e dei costi e delle attività afferenti i settori indicati per il Bilancio Trimestrale al 31 marzo 2010.

Si sottolinea che i ricavi e i costi, peraltro, sono realizzati, nell'ambito di ciascun settore, esclusivamente verso terzi, in quanto non si registrano ricavi infrasettore.

Informativa per settori operativi - Conto economico consolidato primo trimestre 2010 e 2009 (migliaia di euro)

	31.03.10 Cons. Diritti	31.03.09 Cons. Diritti	Var. 10-09	31.03.10 Cons. IC BUC BUE	31.03.09 Cons. IC BUC BUE	Var. 10-09	31.03.10 Cons. Handling	31.03.09 Cons. Handling	Var. 10-09	31.03.10 Cons. Residuale	31.03.09 Cons. Residuale	Var. 10-09	31.03.10 Cons.	31.03.09 Cons.	Var. 10-09
Totale ricavi	2.505	2.360	145	781	756	25	2.374	2.392	(18)	2.913	2.394	518	8.572	7.902	670
Ricavi	2.505	2.360	145	781	756	25	2.374	2.392	(18)	2.474	2.361	112	8.133	7.869	264
Variazione rimanenze finali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	315	(103)	418	315	(103)	418
Altri ricavi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	136	(12)	124	136	(12)
Totale costi	1.722	1.736	(14)	815	1.042	(227)	2.607	2.574	33	1.843	938	905	6.987	6.289	698
MOL - Margine Operativo Lordo	783	624	158	(34)	(286)	251	(233)	(182)	(51)	1.070	1.457	(387)	1.585	1.613	(28)
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	598	631	(33)	107	109	(1)	127	158	(31)	114	79	35	946	976	(30)
Risultato operativo	185	(6)	191	(142)	(394)	253	(360)	(341)	(20)	956	1.378	(422)	639	637	2
Proventi finanziari													16	13	3
Oneri finanziari													125	183	(58)
Svalutazioni attività finanziarie													-	-	-
Risultato ante imposte													530	467	63
Imposte													299	360	(61)
Utile (perdita) gruppo e terzi													231	107	124
Utile di terzi													-	-	-
Utile consolidato													231	107	124

Si riporta di seguito un prospetto riepilogante la ripartizione delle attività consolidate fra i settori rilevanti in precedenza individuati.

Informativa per settori operativi - Attività consolidate al 31 marzo 2010 e al 31 dicembre 2009 (migliaia di euro)

	31.03.10 Cons. Diritti	31.12.2009 Cons. Diritti	Variazione 2010-2009	31.03.10 Cons. IC BUC BUE	31.12.2009 Cons. IC BUC BUE	Variazione 2010-2009	31.03.10 Cons. Handling	31.12.2009 Cons. Handling	Variazione 2010-2009	31.03.10 Cons. Residuale	31.12.2009 Cons. Residuale	Variazione 2010-2009	31.03.10 Cons.	31.12.2009 Cons.
Attività immateriali	26.575	26.732	(157)	1.993	1.939	54	2.431	2.230	201	10.840	10.774	66	41.839	41.675
Attività materiali	3.033	3.246	(213)	219	228	(9)	256	250	6	596	628	(32)	4.103	4.352
Diritto di superficie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rimanenze di magazzino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	746	431	315	746	431
Crediti commerciali	2.262	2.002	260	1.591	1.455	136	1.931	1.889	42	2.052	1.777	275	7.836	7.123
Totale attività di settore	31.869	31.980	(111)	3.803	3.622	181	4.617	4.369	249	14.234	13.610	625	54.524	53.581
Altre attività non correnti													6.630	6.858
Altre attività correnti													3.856	3.643
Cassa e altre disponibilità liquide													3.619	3.218
Totale attività di Gruppo non allocate													14.105	13.719
Totale attività													68.629	67.300

7. L'organizzazione

Si sottolinea come tale voce corrisponda alla sola Capogruppo, dato che la controllata Parcheggio Peretola Srl non annovera personale dipendente.

Il costo del personale, alla data di chiusura del bilancio trimestrale al 31 marzo 2010, risulta pari a 3.026 migliaia di euro, con un decremento complessivo rispetto all'anno precedente pari a 53 migliaia di euro.

Rispetto al 2009 si registra una diminuzione della forza lavoro (con contratto a tempo determinato) per un minore fabbisogno di manodopera, dovuto a due importanti processi di razionalizzazione organizzativa, ossia la subconcessione dei locali ove espletare l'attività di biglietteria, con il re-impiego del personale in altre aree aziendali, e l'appalto dell'attività dello smistamento dei bagagli, due attività che nel primo trimestre 2009 erano gestite interamente da AdF con proprio personale. Tuttavia, tale riduzione delle risorse umane non ha generato un decremento considerevole del costo del personale a livello aziendale, poiché il 26 gennaio 2010 è stato rinnovato il CCNL, che ha previsto un incremento significativo dei minimi tabellari dal 1° gennaio 2010, per un importo lordo mensile medio per ogni FTE di 90 euro (4° livello del CCNL, riparametrato sugli altri livelli). Il CCNL ha, inoltre, previsto un'attualizzazione delle basi di calcolo di maggiorazioni e straordinari, nonché nuove percentuali di maggiorazioni e straordinario rispetto alla versione scaduta del CCNL.

Nella tabella successiva sono indicati gli Equivalent Full Time complessivamente impiegati nel corso del primo trimestre 2010:

	FTE 31.03.2010	FTE 31.03.2009	Variazione 2010-2009
Dirigenti	3,00	3,00	-
Impiegati	148,49	160,68	(12,19)
Operai	70,50	79,50	(9,00)
Totale FTE	221,99	243,18	(21,19)

8. La privacy

Il Gruppo AdF, già nel 2000, ha provveduto a porre in essere le misure di sicurezza per il trattamento dei dati personali ai sensi della legge 675/1996, in adempimento a quanto disposto dal D.P.R. 318/1999. L'adozione di tali misure è stata riportata nel documento programmatico sulla sicurezza, revisionato nel corso del 2009 in modo conforme a quanto disposto dal D.Lgs. n. 196/2003 e dai relativi allegati.

Infine, si fa presente come, al 31 marzo 2010, il responsabile del trattamento dei dati personali ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 196/2003 sia il Responsabile Risorse Umane della Capogruppo.

9. Gli investimenti

Gli investimenti complessivi effettuati dal Gruppo al 31 marzo 2010 ammontano a 511 migliaia di euro, di cui 41 migliaia di euro risultano completati. Si riporta di seguito l'elenco dei principali investimenti effettuati nel trimestre in esame. Nel classificarli, è stato adottato un metodo coerente con la contabilizzazione ai sensi dell'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", omologato ed entrato in vigore a far data dal 1° gennaio 2010. Tra gli investimenti completati si rammentano:

- beni di proprietà:
 - rinnovo di alcuni arredi per i negozi ARC Fashion per 13 migliaia di euro;
 - acquisto di apparati informatici e licenze per 14 migliaia di euro;
 - installazione di un dispositivo per l'analisi del liquido de-icing per 3 migliaia di euro.

L'ammontare degli investimenti residui, pari a euro 470 migliaia, risultanti ancora in corso di esecuzione al 31 marzo 2010, è dettagliato di seguito:

- beni di proprietà:
 - realizzazione di un impianto pubblicitario dinamico per 4 migliaia di euro;
- beni in concessione:
 - avanzamento nella realizzazione della nuova centrale idrica e antincendio, a servizio dell'ampliamento del terminal passeggeri nell'area arrivi, per 254 migliaia di euro;
 - lavori di adeguamento delle strutture di pista e piazzali per 10 migliaia di euro;
 - acconti erogati relativi alla realizzazione di impianti e infrastrutture per l'ampliamento della Hall Arrivi per complessivi 181 migliaia di euro, oltre a interventi propedeutici collegati;
 - oneri per la progettazione del nuovo parcheggio operatori per 2 migliaia di euro;
- manutenzioni straordinarie su beni in concessione:
 - riqualifica dell'area tecnica dell'aviazione generale per 6 migliaia di euro;
 - opere per l'implementazione della runway incursion per 10 migliaia di euro;
 - opere di riqualifica alle infrastrutture di volo per 3 migliaia di euro.

25

10. Altre informazioni

10.1 Le partecipazioni

Nell'attivo patrimoniale della Capogruppo risultano iscritte, alla data del 31 marzo 2010, le seguenti partecipazioni:

- n. 61.609 azioni del valore di euro 1,00 cadauna, pari allo 0,11% del capitale sociale dell'Aeroporto di Siena SpA con sede in Sovicille (SI) presso l'aeroporto di Ampugnano;
- n. 290.870 azioni da euro 1,00 cadauna pari al 3,98% del capitale sociale della Firenze Mobilità SpA con sede in Firenze, Via Alfieri, 5;
- una quota sociale di 2.500 euro, pari al 2,5% del capitale sociale della Montecatini Convention Bureau della Provincia di Pistoia Scrl, con sede in Montecatini Terme, Viale Verdi, 68;
- n. 5 quote del valore nominale di 260 euro cadauna, pari allo 0,96% del capitale sociale della Firenze Convention Bureau Scrl, con sede in Firenze, Guardiolo di Pratello Orsini, 1;

- n. 3.885 azioni del valore di 5 euro cadauna, pari allo 0,386% del capitale sociale della Società Esercizio Aeroporto della Maremma - SEAM SpA, con sede in Grosseto;
- n. 197.201 azioni del valore di euro 1,65 cadauna, pari al 2% del capitale sociale della Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei SpA (SAT SpA) con sede presso Aeroporto Galileo Galilei Pisa.

10.2 Rapporti con società consociate e correlate

Si fa presente come i termini che regolano i rapporti con i soggetti identificati quali parti correlate sono definiti in base a contratti stipulati a normali condizioni di mercato. Non si sono realizzate nel corso dell'esercizio operazioni atipiche/non ricorrenti.

Al 31 marzo 2010 risultano i seguenti rapporti con società correlate.

Delta Aerotaxi Srl

- Un contratto passivo per AdF relativo alla manutenzione ordinaria e alla custodia dell'hangar dato in subconcessione a Delta Aerotaxi Srl, che ha determinato al 31 marzo 2010 costi per la Capogruppo pari a 8 migliaia di euro.
- Una serie di contratti attivi tra AdF e Delta Aerotaxi Srl che prevedono:
 - la subconcessione di uffici, aviorimessa e altre tipologie di locali per un valore al 31 marzo 2010 pari a 32 migliaia di euro di ricavi per AdF;
 - la subconcessione di servizi a terzi di hangaraggio e manutenzione aeromobili, oltre ad altri servizi accessori, per un ricavo complessivo al 31 marzo 2010 pari a 20 migliaia di euro.
- Infine, sono presenti in bilancio ulteriori ricavi del Gruppo AdF per 1 migliaio di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito delle utenze e delle spese di assicurazione contrattualmente previste.

Corporate Air Services Srl

- Un contratto tra AdF SpA e Corporate Air Services Srl società che gestisce l'aviazione generale all'aeroporto di Firenze a partire dall'11 giugno 2007 e subentrata a Delta Aerotaxi Srl, nonché indirettamente collegata ad AdF per il tramite di SO.G.IM. SpA, azionista di AdF, che prevede la subconcessione di detta attività per un valore complessivo al 31 marzo 2010 pari a 13 migliaia di euro di ricavi per la Capogruppo AdF.
- AdF ha inoltre maturato nei confronti della parte correlata Corporate Air Services Srl, al 31 marzo 2010:
 - ricavi per 42 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale;
 - ricavi per 2 migliaia di euro relativi al riaddebito dei maggiori costi sostenuti dalla società per garantire l'operatività notturna dello scalo inerenti l'aviazione generale;
 - ricavi per 1 migliaio di euro per l'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e l'erogazione del liquido de-icing nonché relativi al riaddebito delle spese di assicurazione per la copertura RCT.

Delifly Srl

- In data 13 giugno 2007 AdF e Delifly Srl (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. SpA) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF si è impegnata a subconcedere a Delifly Srl dal 1° settembre 2007 fino al 31 dicembre 2015 un'area di circa 122 m² che Delifly Srl utilizza esclusivamente per installarvi un manufatto amovibile, da utilizzare per l'erogazione dei servizi di catering nell'ambito aeroportuale di Firenze, per un valore al 31 marzo 2010 di 1 migliaio di euro di ricavi per il Gruppo AdF.
- A fronte della subconcessione dell'area sopra indicata e dei relativi servizi di catering, Delifly Srl corrisponde ad AdF, per tutta la durata del contratto, un importo determinato sulla base del minimo garantito pattuito e del tariffario dei beni in uso esclusivo in vigore, con un ricavo maturato per AdF al 31 marzo 2010 pari a 1 migliaio di euro.

Si precisa che le parti si uniformeranno alle disposizioni che ENAC stabilirà al definitivo compimento dell'apposita istruttoria volta a definire, in relazione agli adempimenti connessi con l'applicazione della legge 248/2005, il limite entro cui i sovrapprezzi richiesti alle società di catering dai gestori aeroportuali siano effettivamente connessi ai costi da questi ultimi sostenuti per rendere possibile la prestazione del servizio di catering.

Tale istruttoria si è già compiuta per il caterer Servair Airchef operante presso lo scalo, con la verifica da parte di ENAC della correlazione ai costi del corrispettivo attualmente applicato.

Le tabelle sottostanti riportano l'effetto a livello economico e patrimoniale dei rapporti con parti correlate al 31 marzo 2010.

Conto economico consolidato al 31.03.2010	(euro)	(%)*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	115.120	1,34
Delta Aerotaxi Srl	54.280	0,63
Corporate Air Services Srl	58.924	0,69
Delifly Srl	1.916	0,02
Costi per servizi	7.990	0,33
Delta Aerotaxi Srl	7.990	0,33

(*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2010.

Stato patrimoniale consolidato al 31.03.2010	(euro)	(%)*
Crediti commerciali	164.916	2,10
Delta Aerotaxi Srl	110.433	1,41
Corporate Air Services Srl	44.885	0,57
Delifly Srl	9.597	0,12

(*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2010.

10.3 Partite intercompany

Al 31 marzo 2010 sono stati oggetto di elisione in sede di consolidamento le partite intercompany esistenti tra AdF e Parcheggio Peretola Srl, unica società presente all'interno dell'area di consolidamento del Gruppo, corrispondenti ai contratti di seguito elencati:

- un contratto per la copertura da parte della Capogruppo delle attività inerenti alla gestione amministrativa e contabile, cura, predisposizione e gestione di tutti gli adempimenti legali e societari della controllata, per un valore al 31 marzo 2010 pari a 6 migliaia di euro di ricavi per AdF;
- ricavi per AdF, al 31 marzo 2010, pari a 2 migliaia di euro relativi ai compensi maturati dal CFO e dal Responsabile della Direzione Commerciale della Capogruppo in qualità di consiglieri della controllata e riversati ad AdF medesima;
- un contratto di finanziamento di durata decennale concesso alla controllata per un valore di interessi attivi per AdF al 31 marzo 2010 di 5 migliaia di euro e una quota capitale al 31 marzo 2010 pari a 946 migliaia di euro;
- un contratto che prevede che la controllata svolga i seguenti servizi sui posti auto del parcheggio di proprietà AdF antistante il terminal passeggeri: gestione dei rapporti, incasso dei corrispettivi e custodia dei posti auto, per un valore al 31 marzo 2010 di 23 migliaia di euro di costi per AdF;
- un ulteriore contratto che prevede che la controllata svolga la manutenzione dei posti auto di proprietà AdF antistante l'aerostazione partenze passeggeri, per un valore al 31 marzo 2010 pari a 8 migliaia di euro di costi per AdF;
- infine, un contratto con il quale Parcheggio Peretola Srl ha concesso in locazione ad AdF una palazzina di sua proprietà, antistante il terminal partenze passeggeri, per un valore al 31 marzo 2010 di 5 migliaia di euro di costi per la Capogruppo.

La tabella sottostante riporta l'effetto a livello economico e patrimoniale dei rapporti intercompany al 31 marzo 2010.

Conto economico Capogruppo	(euro)
Ricavi	8.009
Proventi finanziari	5.319
Costi per servizi	30.428
Canoni, noleggi e altri costi	5.156

Stato patrimoniale Capogruppo	(euro)
Crediti finanziari non correnti	672.636
Crediti finanziari correnti	274.373
Crediti commerciali	2.066
Debiti commerciali	42.701

10.4 Valore del titolo della Capogruppo

Al 31 marzo 2010 il titolo AdF quotava 13,52 euro alla Borsa Italiana segmento Standard (Classe 1). La quotazione media dell'ultimo trimestre è stata di 13,81 euro.

11. Principali rischi e incertezze cui la Società e il Gruppo sono esposti

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

11.1 Rischi di natura operativa

- **Rischi connessi alle condizioni generali dell'economia.** L'andamento del settore dei trasporti nel quale la Società e il Gruppo operano è influenzato anche dalle condizioni generali dell'economia nazionale e internazionale e quindi dai fattori che compongono il quadro macro-economico, tra cui l'incremento o il decremento del prodotto nazionale lordo, il livello di fiducia dei consumatori e delle imprese, l'andamento dei tassi di interesse per il credito al consumo, il costo delle materie prime, il tasso di disoccupazione. A partire dalla seconda metà del 2008 l'economia globale è entrata in una fase di recessione che ha caratterizzato in misura marcata il primo semestre del 2009 attenuandosi in parte nella seconda parte dell'anno anche a seguito dei rilevanti interventi di sostegno messi in atto dai principali governi e autorità monetarie.

In tale scenario di significativa debolezza delle condizioni generali dell'economia, le gravi difficoltà che ha attraversato l'industria del trasporto aereo nazionale e internazionale, dilatate dagli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industriali, hanno pesantemente ridotto nel 2009 la propensione al volo. La situazione di crisi non appare destinata a esaurire i suoi effetti nel breve termine, anche se si intravedono i primi segnali di ripresa e le previsioni dei maggiori organi in materia di trasporto aereo (Eurocontrol) indicano per il 2010 un incremento del flusso dei passeggeri nell'ordine dell'1,5% sul 2009.

Tuttavia qualora, nonostante le misure messe in atto dai governi e dalle autorità monetarie o in conseguenza di loro modifiche che ne riducano o eliminino la portata, la situazione di debolezza globale dell'economia, con i conseguenti riflessi anche sui volumi di traffico aereo, sia in termini di passeggeri che di movimenti commerciali, dovesse persistere nel futuro, l'attività, le strategie e le prospettive del Gruppo potrebbero esserne negativamente condizionate con conseguente impatto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo stesso. Sulla base delle valutazioni e delle strategie a oggi definite dagli amministratori, la Società e il Gruppo proseguiranno comunque con gli investimenti già deliberati e ritenuti necessari allo sviluppo dell'aeroporto per adeguarlo alla domanda di traffico di medio periodo, pianificando l'ampliamento dell'aerostazione e introducendo nuove attività e servizi ai passeggeri ad alto valore aggiunto, nel rispetto dell'impatto che lo stesso ha con il territorio circostante.

- **Rischio normativo e regolatorio.** Un potenziale fattore di rischio del settore aeroportuale è la costante evoluzione del contesto normativo e regolatorio di riferimento nel quale la Società, come le altre società di gestione, si trova ad agire. I risultati economici dell'azienda sono infatti influenzati dall'eventuale introduzione, a oggi non prevedibile, di nuovi o ulteriori disposti normativi in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali e inerenti il regime dei corrispettivi dei servizi offerti dalle società di gestione.

Rimandando anche a quanto già esposto nel paragrafo 2.2 "Quadro normativo" della presente Relazione, assumono in tal senso rilevanza i futuri sviluppi dell'iter di ammissione alla procedura di anticipazione tariffaria ai sensi dell'art. 2, comma 200 e 201 della legge n. 191/2009 (cd. Finanziaria 2010), avviato con l'istanza presentata da AdF nel mese di febbraio 2010 (come ulteriormente descritto anche nel successivo paragrafo 15), con la richiesta di essere ammessa nelle more della stipula dei contratti di programma di cui al paragrafo 5.2 della delibera 38/2007, alla procedura di "Anticipazione tariffaria" prevista dai citati articoli della Finanziaria 2010.

- **Rischi connessi all'incidenza sul traffico passeggeri da parte di alcuni vettori.** Al 31 marzo 2010 l'incidenza sul traffico passeggeri dei volumi realizzati dai primi quattro vettori (Meridiana, Lufthansa, Air France e Alitalia) è risultata pari a circa l'83%, con in particolare un'incidenza dei primi due vettori del 27% e del 24%.

Così come per gli altri operatori del settore, anche per la Società l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più dei predetti vettori, anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico-finanziaria degli stessi nonché la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto significativo sui risultati economici della Società.

AdF ha stipulato con alcuni vettori accordi tariffari e commerciali basati sul raggiungimento di obiettivi prestabiliti di volumi di passeggeri e di numero di voli, a fronte dell'impegno di AdF di erogare eventuali incentivi di carattere economico maturati al raggiungimento dei predetti obiettivi. Tali accordi prevedono inoltre che, in caso di cancellazione di una determinata percentuale di voli, detti vettori siano tenuti al pagamento di penali, nella misura in cui tali cancellazioni non siano state determinate da cause di forza maggiore (ad esempio meteorologiche oppure da scioperi) e che le tariffe di handling applicate si incrementino al decrescere dei volumi operati presso lo scalo.

Infine si fa presente come il Gruppo, nell'ottica di mitigare tale rischio, stia implementando un piano di sviluppo del traffico aeroportuale che potrà diversificare la clientela dei vettori operanti presso lo scalo di Firenze.

- **Rischi connessi ai rapporti con i dipendenti e le organizzazioni sindacali.** La Società opera in un contesto industriale caratterizzato da una forte presenza delle organizzazioni sindacali ed è potenzialmente esposta al rischio di scioperi e interruzioni dell'attività produttiva.

Nel recente passato la Società non ha subito blocchi significativi della produzione a causa di scioperi e per evitare per quanto possibile il rischio di interruzione dell'attività produttiva la Società sta adottando un atteggiamento finalizzato al confronto e al dialogo con le organizzazioni sindacali.

11.2 Rischi di natura finanziaria

- **Rischio di credito.** Le gravi difficoltà che sta attraversando l'industria del trasporto aereo nazionale e internazionale, dilatate dagli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industriali, hanno negli ultimi mesi pesantemente ridotto la propensione al volo. Tali difficoltà possono avere delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti del Gruppo. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei. Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti attualmente ritenuto congruo. Non sono presenti saldi scaduti di importo significativo.

Inoltre si rammenta come tra i crediti immobilizzati del Gruppo vi sia un importo per depositi cauzionali pari a circa 3,3 milioni di euro vantato verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base dell'art. 17, legge 135/1997, e relativo al 10% degli introiti delle tasse aeroportuali a partire dall'8 aprile 1998 e fino all'11 febbraio 2003, data di inizio della concessione quarantennale. Premessa la certa solvibilità del debitore, si ricorda inoltre come la consistenza di tale credito sia pienamente legittima dato che AdF ha completato il Piano investimenti relativo alla concessione ex art. 17, legge 135/1997 e le verifiche in merito da parte di ENAC sono già state effettuate e avallate con documento definitivo di chiusura dei conti. Tuttavia permane incertezza in merito ai tempi e alle modalità del relativo incasso, subordinato all'espletamento da parte delle Autorità competenti delle procedure previste in tali situazioni, le cui tempistiche non sono a oggi anticipabili. Per mitigare tale rischio AdF sta espletando tutto quanto in suo potere per accelerare i tempi di riscossione e in questo senso sta predisponendo gli ultimi atti formali richiesti necessari per lo svincolo di tali somme.

- **Rischio di liquidità.** Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica. Pertanto AdF, nell'ottica dell'attenuazione di tale rischio, ha effettuato una pianificazione finanziaria di medio periodo e ha già ottenuto dagli istituti di credito con cui opera la delibera di linee di credito che potranno essere utilizzate contestualmente al manifestarsi dei fabbisogni finanziari. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati o gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. Inoltre, a maggior copertura del rischio di liquidità, la Tesoreria del Gruppo ha a disposizione delle linee di credito descritte nell'apposita sezione delle Note illustrative relative ai debiti finanziari. Al 31 marzo 2010 si ritiene che il Gruppo, pur avendo un'esposizione debitoria a breve nei confronti degli istituti bancari (come meglio descritto nello specifico paragrafo delle Note) dovuta al sostenimento degli investimenti, non sia comunque soggetto a rischio qui esposto. In particolare, la Direzione ritiene che i fondi attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento,

consentiranno al Gruppo di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Peraltro si rende noto come la Capogruppo stia valutando le condizioni proposte da primari istituti di credito per una riconversione a medio-lungo termine dell'esposizione debitoria di cui sopra, in modo da far fronte agli eventuali rischi connessi con il mercato finanziario globale.

- **Rischio di cambio e rischio di tasso di interesse.** Il Gruppo non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché non opera in un contesto internazionale in cui le transazioni sono condotte in diverse valute. L'esposizione al rischio di tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi di interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico del Gruppo, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e di investimento. Il Gruppo valuta regolarmente la propria esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e gestisce tali rischi attraverso l'utilizzo di linee di credito a breve termine, con durata massima di 3 mesi. L'impatto potenziale in termini di crescita degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento di tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita dell'1%, sarebbe pari a circa 100 migliaia di euro. Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività, in quanto ritenute non significative.

12. Principali informazioni sulla società controllata - Parcheggio Peretola Srl

La società Parcheggio Peretola Srl, controllata al 100% a seguito dell'operazione di acquisizione del 49% del capitale sociale perfezionata il 30 settembre 2008, ha quale attività preminente la gestione di 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico e antistanti il terminal partenze dell'aeroporto di Firenze. L'acquisto del 51% del capitale sociale avvenne invece nel dicembre del 2004.

Si fa presente che tale società redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai fini del bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I valori economici del primo trimestre 2010 rilevano un valore della produzione pari a 364 migliaia di euro, in aumento di 25 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2009; un Margine Operativo Lordo (MOL) di 224 migliaia di euro, in aumento di 24 migliaia di euro, e un utile netto di esercizio pari a 128 migliaia di euro, in crescita di 32 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

I risultati del primo trimestre 2010 sono stati influenzati dall'andamento del traffico registrato presso lo scalo di Firenze, e in particolare dall'andamento positivo dei passeggeri nel trimestre in esame che rappresentano il driver principale di ricavo per una società di gestione di parcheggi aperti al pubblico.

Di seguito viene riportata una tabella riassuntiva dei principali risultati economici dell'attività svolta dalla società nel corso dei primi tre mesi del 2010, paragonati con quelli del primo trimestre 2009.

(migliaia di euro)

	31.03.2010	31.03.2009	Variazione
Ricavi	364	339	25
Ricavi commerciali	347	322	25
Altri ricavi e proventi della gestione	17	17	-
Costi	140	139	1
Costi operativi	140	139	1
MOL	224	200	24
Ricavi totali (%)	62	59	
Ammortamenti e svalutazioni	15	13	2
Risultato operativo	209	187	22
Proventi oneri finanziari	(11)	(14)	3
Proventi oneri straordinari	(8)	(27)	19
Risultato ante imposte	190	146	44
Imposte	62	50	12
Utile (perdita) d'esercizio	128	96	32

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 347 migliaia di euro.

Dal lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo del servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi, effettuate dall'ex socio di minoranza della società, contemperato dalla mancata esistenza di personale diretto impiegato presso la stessa.

13. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2010

- Nei giorni dal 15 al 21 aprile, a causa del fenomeno naturale della nube vulcanica islandese, l'aeroporto di Firenze ha subito 348 cancellazioni (67% dei voli programmati) e 2 dirottamenti, per una perdita totale di circa 25 mila passeggeri e 15.580 tonnellate di merci.
Un ulteriore impatto si è verificato anche nei giorni a seguire (22 e 23 aprile), con la cancellazione di 6 voli, e nel giorno 9 maggio 2010, con la cancellazione di 28 voli.
- L'Assemblea degli Azionisti di AdF - Aeroporto di Firenze SpA, riunitasi in data 28 aprile 2010, ha nominato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2012.
- Vincenzo Manes è stato successivamente nominato Presidente della Società dal Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 4 maggio 2010.

14. Prevedibile evoluzione della gestione

Si allega sottostante una tabella riassuntiva dei principali dati di traffico consuntivati al 30 aprile 2010.

Traffico

(Linea+Charter+Av. Gen.)	Progressivi al 30 aprile 2010	
	Totali	Var. % 2010-2009
Movimenti	9.472	3,3
Tonnellaggio	357.203	(7,2)
Passeggeri	478.697	(2,4)

31

I dati di traffico progressivi ad aprile 2010, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono in calo del 2,4% nella componente passeggeri.

Nonostante infatti i segnali di ripresa registrati a marzo 2010 ed evidenziati nell'apposito paragrafo della presente Relazione, il fenomeno naturale di eruzione vulcanica islandese ha determinato la chiusura anche dello spazio aereo dell'aeroporto di Firenze per circa sei giorni dal 15 aprile 2010, determinando in questo modo l'inversione del trend positivo di passeggeri in corso di consolidamento.

La situazione di crisi globale inoltre non appare destinata a esaurire i suoi effetti nel breve termine, anche se si intravedono i primi segnali di ripresa appunto, e le previsioni dei maggiori organi in materia di trasporto aereo (Eurocontrol) indicano per il 2010 un incremento del flusso dei passeggeri nell'ordine dell'1,5% sul 2009.

Il blocco delle tariffe d'altra parte, mediamente inferiori del 50% rispetto a quelle degli altri Paesi europei, che perdura ormai dal 2001, rende ancora difficile la congiuntura.

Per tutto quanto sopra esposto si prevede per il Gruppo AdF un 2010 sostanzialmente in linea rispetto ai risultati del 2009.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Vincenzo Manes)

Prospetti contabili consolidati

(Valori in migliaia di euro)

Conto economico consolidato¹

	Consolidato 31.03.2010	Consolidato 31.03.2009	Variazione 2010-2009	Consolidato 2009
Ricavi	8.572	7.902	670	37.202
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.727	1.689	38	8.300
Ricavi aeronautici: sicurezza	620	594	26	3.089
Ricavi aeronautici: handling	2.222	2.318	(96)	9.827
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	630	631	(1)	3.022
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	81	91	(10)	278
Ricavi non aeronautici	2.403	2.327	76	10.397
Ricavi per lavori su beni in concessione	450	219	251	1.744
Variazione rimanenze finali	315	(103)	418	(152)
Altri ricavi e proventi della gestione	124	136	(12)	697
Costi	3.961	3.210	751	14.702
Materiali di consumo e merci	761	251	510	1.661
Costi per servizi	2.415	2.284	131	9.323
Costi per lavori su beni in concessione	429	209	239	1.661
Canoni, noleggi e altri costi	116	159	(43)	632
Oneri diversi di gestione	240	307	(67)	1.425
Valore aggiunto	4.611	4.692	(81)	22.500
Costo del personale	3.026	3.079	(53)	11.775
Margine Operativo Lordo (MOL)	1.585	1.613	(28)	10.725
Ricavi totali (%)	18,5	20,4		28,8
Ammortamenti e svalutazioni	618	647	(29)	2.608
Stanziamanti a fondo rischi su crediti	68	77	(9)	372
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	260	252	8	1.232
Risultato operativo	639	637	2	6.513
Proventi finanziari	16	13	3	50
Oneri finanziari	125	183	(58)	637
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	(65)
Risultato ante imposte	530	467	63	5.861
Imposte	299	360	(61)	2.442
Utile (perdita) di esercizio	231	107	124	3.419
Utile (perdita) di terzi	-	-	-	-
Utile (perdita) dei soci della controllante	231	107	124	3.419
Utile per azione (euro)	0,03	0,01		0,38
Utile per azione diluito (euro)	0,03	0,01		0,38

32

(1) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sul conto economico del Gruppo sono evidenziati nell'apposito schema di conto economico consolidato nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.2.

Conto economico complessivo consolidato

	Consolidato 31.03.2010	Consolidato 31.03.2009	Variazione 2010-2009
Utile (perdita) di esercizio	231	107	124
Utili (perdite) per valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	(204)	201	(405)
Totale utile (perdita) complessivo	27	308	(281)
di cui:			
Utile (perdita) di terzi	-	-	-
Utile (perdita) dei soci della controllante	27	308	(281)

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata²

	31.03.2010 Consolidato	31.12.2009 Consolidato	Variazione 2010-2009	31.03.2009 Consolidato
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Concessioni	41.396	41.191	205	40.488
Attività immateriali a vita definita di proprietà	443	484	(41)	596
	41.839	41.675	164	41.084
Attività materiali				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	4.087	4.336	(249)	4.673
Beni in locazione finanziaria	16	16	-	-
	4.103	4.352	(249)	4.673
Altre attività non correnti				
Partecipazioni	2.206	2.410	(204)	2.271
Crediti vari e altre attività non correnti	4.424	4.448	(24)	3.639
	6.630	6.858	(228)	5.910
Totale attività non correnti	52.572	52.885	(313)	51.667
Attività correnti				
Rimanenze di magazzino	746	431	315	480
Crediti commerciali	7.836	7.123	713	8.592
Altri crediti	3.856	3.643	213	4.169
Cassa e altre disponibilità liquide	3.619	3.218	401	1.454
Totale attività correnti	16.057	14.415	1.642	14.695
Attività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale attività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITÀ	68.629	67.300	1.329	66.362
Patrimonio netto				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	20.271	20.475	(204)	18.735
Riserva IAS	1.020	1.020	-	1.020
Utili portati a nuovo	4.001	582	3.419	3.661
Utile (perdita) dei soci della controllante	231	3.419	(3.188)	107
Patrimonio netto della controllante	34.558	34.531	27	32.558
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	-
Totale patrimonio netto	34.558	34.531	27	32.558
Passività non correnti				
Passività finanziarie non correnti	3	3	-	33
TFR e altri fondi relativi al personale	2.883	2.870	13	2.920
Fondo imposte differite	955	962	(7)	1.003
Fondi per rischi e oneri futuri	6.328	6.065	263	6.012
Totale passività non correnti	10.169	9.900	269	9.968
Passività correnti				
Passività finanziarie correnti	11.002	10.009	993	10.856
Debiti commerciali	6.541	6.727	(186)	7.193
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.359	6.133	226	5.787
Totale passività correnti	23.902	22.869	1.033	23.836
Passività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale passività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE PASSIVITÀ	34.071	32.769	1.302	33.804
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	68.629	67.300	1.329	66.362

(2) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata sono evidenziati nell'apposito schema di situazione patrimoniale-finanziaria consolidata nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.2.

Rendiconto finanziario consolidato³

	31.03.2010 Consolidato	31.03.2009 Consolidato
Attività operativa		
Utile di esercizio	231	107
Rettifiche per:		
- ammortamenti	618	647
- svalutazioni e accantonamenti	260	252
- variazione rimanenze di magazzino	(315)	103
- variazione netta del TFR e altri fondi	7	(6)
- oneri finanziari dell'esercizio	125	183
- interessi passivi pagati	(36)	(107)
- imposte dell'esercizio	299	360
- imposte pagate	-	-
Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante	1.189	1.539
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(713)	(918)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(353)	(424)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(186)	(1.175)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(20)	85
Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante	(1.272)	(2.432)
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	(83)	(893)
Attività d'investimento		
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(533)	(807)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	24	698
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(509)	(109)
Flusso di cassa di gestione	(592)	(1.002)
Attività finanziarie		
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	993	(79)
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	993	(79)
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	401	(1.081)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	3.218	2.535
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.619	1.454

(3) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sul rendiconto finanziario consolidato sono evidenziati nell'apposito schema di rendiconto finanziario consolidato nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.2.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

	Capitale sociale	Riserve di capitale	Riserva di attività finanziarie "available for sale"	Riserva IAS	Utili a nuovo	Risultato di periodo	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di terzi	Patrimonio netto di Gruppo e terzi
Patrimonio netto al 31.12.2008	9.035	18.835	(301)	1.020	220	3.303	32.112		32.112
Attribuzione del risultato esercizio 2008					3.303	(3.303)			
Altre variazioni					138		138		138
Totale utile (perdita) complessiva			201			107	308		308
Patrimonio netto al 31.03.2009	9.035	18.835	(100)	1.020	3.661	107	32.558		32.558
Patrimonio netto al 31.12.2009	9.035	20.378	97	1.020	582	3.419	34.531		34.531
Attribuzione del risultato esercizio 2009					3.419	(3.419)			
Totale utile (perdita) complessivo			(204)			231	27		27
Patrimonio netto al 31.03.2010	9.035	20.378	(107)	1.020	4.001	231	34.558		34.558

Conto economico consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006⁴

	Consolidato 31.03.2010		Consolidato 31.03.2009		Consolidato 2009	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi	8.572	115	7.902	1.483	37.202	6.276
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.727	35	1.689	617	8.300	2.432
Ricavi aeronautici: sicurezza	620		594	87	3.089	814
Ricavi aeronautici: handling	2.222	1	2.318	471	9.827	1.609
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	630	7	631	167	3.022	748
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	81	2	91	34	278	97
Ricavi non aeronautici	2.403	68	2.327	107	10.397	549
Ricavi per lavori su beni in concessione	470		219		1.744	
Variazione rimanenze finali	315		(103)		(152)	
Altri ricavi e proventi della gestione	104	2	136		697	27
Costi	3.961	8	3.210	24	14.702	87
Materiali di consumo e merci	761		251		1.661	
Costi per servizi	2.415	8	2.284	13	9.323	61
Costi per lavori su beni in concessione	429		209		1.661	
Canoni, noleggi e altri costi	116		159		632	
Oneri diversi di gestione	240		307	11	1.425	26
Valore aggiunto	4.611		4.692		22.500	
Costo del personale	3.026		3.079		11.775	
Margine Operativo Lordo (MOL)	1.585		1.613		10.725	
Ricavi totali	18,5	(%)	20,4		28,8	
Ammortamenti e svalutazioni	618		647		2.608	
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	68		77		372	
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	260		252		1.232	
Risultato operativo	639		637		6.513	
Proventi finanziari	16		13		50	
Oneri finanziari	125		183		637	
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-		-		(65)	
Risultato ante imposte	530		467		5.861	
Imposte	299		360		2.442	
Utile (perdita) da attività operative cessate, al netto degli effetti fiscali	-		-		-	
Utile (perdita) di esercizio	231		107		3.419	
Utile (perdita) di terzi	-		-		-	
Utile (perdita) dei soci della controllante	231		107		3.419	
Utile per azione	(euro)	0,03	(euro)	0,01	(euro)	0,38
Utile per azione diluito	(euro)	0,03	(euro)	0,01	(euro)	0,38

(4) Si ricorda come fino al 30 novembre 2009 Meridiana SpA fosse parte correlata del Gruppo AdF.

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata
ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006

	Consolidato 31.03.2010		Consolidato 2009		Consolidato 31.03.2009	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Attività non correnti						
Attività immateriali						
Concessioni	41.396		41.191		40.488	
Attività immateriali a vita definita di proprietà	443		484		596	
	41.839		41.675		41.084	
Attività materiali						
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	4.087		4.336		4.673	
Beni in locazione finanziaria	16		16		-	
	4.103		4.352		4.673	
Altre attività non correnti						
Partecipazioni	2.206		2.410		2.271	
Crediti vari e altre attività non correnti	4.424		4.448		3.639	
	6.630		6.858		5.910	
Totale attività non correnti	52.572		52.885		51.667	
Attività correnti						
Rimanenze di magazzino	746		431		480	
Crediti commerciali	7.836	165	7.123	3.027	8.592	3.372
Altri crediti	3.856		3.643		4.169	
Cassa e altre disponibilità liquide	3.619		3.218		1.454	
Totale attività correnti	16.057	165	14.415	3.027	14.695	3.372
Attività cessate/destinate a essere cedute						
Di natura finanziaria	-		-		-	
Di natura non finanziaria	-		-		-	
Totale attività destinate a essere cedute	-		-		-	
TOTALE ATTIVITÀ	68.629		67.300		66.362	
Patrimonio netto						
Capitale sociale	9.035		9.035		9.035	
Riserve di capitale	20.271		20.475		18.735	
Riserva IAS	1.020		1.020		1.020	
Utili portati a nuovo	4.001		582		3.661	
Utile (perdita) dei soci della controllante	231		3.419		107	
Patrimonio netto della controllante	34.558		34.531		32.558	
Patrimonio netto di terzi	-		-		-	
Totale patrimonio netto	34.558		34.531		32.558	
Passività non correnti						
Passività finanziarie non correnti	3		3		33	
TFR e altri fondi relativi al personale	2.883		2.870		2.920	
Fondo imposte differite	955		962		1.003	
Fondi per rischi e oneri futuri	6.328		6.065		6.012	
Totale passività non correnti	10.169		9.900		9.968	
Passività correnti						
Passività finanziarie correnti	11.002		10.009		10.856	
Debiti commerciali	6.541		6.727	15	7.193	18
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.359		6.133		5.787	
Totale passività correnti	23.902		22.869	15	23.836	18
Passività cessate/destinate a essere cedute						
Di natura finanziaria	-		-		-	
Di natura non finanziaria	-		-		-	
Totale passività destinate a essere cedute	-		-		-	
TOTALE PASSIVITÀ	34.071		32.769		33.804	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	68.629		67.300		66.362	

Rendiconto finanziario consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006

	Consolidato 31.03.2010		Consolidato 31.03.2009	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Attività operativa				
Utile di esercizio	231		107	
Rettifiche per:				
- ammortamenti	618		647	
- svalutazioni e accantonamenti	260		252	
- variazione rimanenze di magazzino	(315)		103	
- variazione netta del TFR e altri fondi	7		(6)	
- oneri finanziari dell'esercizio	125		183	
- interessi passivi pagati	(36)		(107)	
- imposte dell'esercizio	299		360	
- imposte pagate	-		-	
Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante	1.189		1.539	
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(713)	(10)	(918)	99
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(353)		(424)	
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(186)	(3)	(1.175)	(289)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(22)		85	
Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante	(1.274)		(2.432)	
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	(85)		(893)	
Attività d'investimento				
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(574)		(807)	
Partecipazioni e crediti immobilizzati	24		698	
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(550)		(109)	
Flusso di cassa di gestione	(635)		(1.002)	
Attività finanziarie				
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	993		(79)	
Altre variazioni	43		-	
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	1.036		(79)	
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	401		(1.081)	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	3.218		2.535	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.619		1.454	

Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo AdF

Premessa

Il presente paragrafo illustra le novità introdotte dall'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica e un'impresa privata.

L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre del 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009 ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili internazionali il cui esercizio ha inizio in data successiva a quella di omologazione.

A partire dal presente Resoconto intermedio di gestione, il Gruppo Aeroporto di Firenze SpA pubblica, pertanto, l'informativa contabile consolidata applicando l'IFRIC 12.

L'IFRIC 12, a differenza della prassi sinora adottata e in assenza di un criterio specifico previsto dallo IASB, stabilisce che il concessionario non deve iscrivere l'infrastruttura devolvibile tra le attività materiali in quanto non ne detiene il "controllo", ma il solo diritto a utilizzarla per fornire il servizio in accordo con i termini e le modalità definite con il concedente. Tale diritto può essere classificato quale attività finanziaria o quale attività immateriale, in relazione alla presenza o meno di un diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa, piuttosto che del diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico.

Nel seguito sono evidenziati i criteri utilizzati per l'applicazione dell'interpretazione alle concessioni detenute dal Gruppo e gli effetti derivanti dalla sua prima applicazione.

Si ricorda che il presente Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 non è oggetto di revisione contabile e, pertanto, i dati e le informazioni riportati nel seguito circa gli effetti derivanti dall'adozione dell'IFRIC 12 non sono ancora stati oggetto di revisione contabile.

40

Criteri utilizzati e ambito di applicazione del principio

Ambito di applicazione dell'interpretazione

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato se:

- il concedente controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- il concedente controlla – tramite la proprietà o altro modo – qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

A seguito delle analisi effettuate si è ritenuta applicabile la nuova interpretazione a tutti i contratti di concessione in vigore nel Gruppo e in particolare alla convenzione stipulata il 14 dicembre 2001 tra la Capogruppo Aeroporto di Firenze SpA e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per la gestione dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze, con scadenza 10 febbraio 2043, e la convenzione stipulata il 30 luglio 1993 tra la controllata Parcheggio Peretola Srl e il Comune di Firenze per la costruzione e la gestione del parcheggio antistante il terminal partenze dell'aeroporto di Firenze, con scadenza 31 dicembre 2069.

Prima applicazione dell'interpretazione

Trattandosi di un cambiamento di un principio contabile, le disposizioni contenute nell'IFRIC 12 devono essere applicate retroattivamente, cioè rideterminando gli effetti che si sarebbero avuti al 1° gennaio 2009 (data di inizio dell'esercizio presentato in bilancio a scopo comparativo) e attribuendo alle riserve di patrimonio netto tali effetti.

Il Gruppo ha effettuato un'applicazione retroattiva per entrambi i contratti di concessione vigenti sopra citati. Si segnala che, con riferimento alla controllata Parcheggio Peretola Srl, l'applicazione retroattiva dell'IFRIC 12 ha comportato anche la rideterminazione degli effetti derivanti dalle operazioni di business combination con cui è stato acquisito il controllo di tale società.

Presentazione degli impatti economico-finanziari dell'adozione dell'interpretazione

Al fine di evidenziare gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 si è proceduto a elaborare un prospetto di riconciliazione del patrimonio netto consolidato del Gruppo AdF al 1° gennaio e al 31 dicembre 2009, e del risultato netto consolidato dell'intero esercizio 2009.

Si evidenzia che l'applicazione dell'interpretazione ha reso necessaria la rivisitazione e l'adattamento di alcune voci contenute nei prospetti consolidati (ufficiali e riclassificati) e, di conseguenza, delle informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie presentate.

Inoltre, gli impatti sono stati calcolati anche in conformità al documento predisposto dall'Organismo Italiano di Contabilità - Applicazione n. 3 "Accordi per servizi in concessione", che risulta essere alla data di presentazione del presente Resoconto intermedio ancora nella versione in bozza per commenti; pertanto, nel caso in cui in futuro dovessero emergere nuovi orientamenti o indicazioni operative, si terrà conto di queste ultime nelle successive situazioni economico-patrimoniali predisposte dal Gruppo.

Elementi salienti di rappresentazione contabile dell'IFRIC 12 applicati al Gruppo AdF

Generalmente le concessioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 prevedono che il concessionario provveda (i) alla realizzazione e/o al miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) alla gestione e manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo.

Per entrambe le attività il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta.

Da ciò ne consegue che l'attività di costruzione o miglioria dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni e durante il periodo in cui tali servizi sono prestati i costi e ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità allo IAS 11.

A fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi il concessionario riceve un corrispettivo, da rilevare al suo fair value, che può consistere in diritti su:

- a) un'attività finanziaria (cd. modello dell'attività finanziaria) o
- b) un'attività immateriale (modello dell'attività immateriale).

Il modello dell'attività finanziaria si applica quando il concessionario ha un diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente per i servizi di costruzione, a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura.

Il concessionario deve rilevare un'attività immateriale, invece, nella misura in cui, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, ottiene il diritto di far pagare gli utenti del servizio pubblico.

Tale diritto, pertanto, non è incondizionato né garantito dal concedente, ma è correlato all'effettivo utilizzo dei servizi da parte degli utenti.

Se il concessionario è pagato per i servizi di costruzione in parte con un'attività finanziaria e in parte con un'attività immateriale, si configura un modello contabile misto. Ai contratti di concessione di cui è titolare il Gruppo risulta applicabile il modello dell'attività immateriale, in quanto entrambi gli accordi prevedono la realizzazione o l'ampliamento di un'infrastruttura e la gestione e manutenzione della stessa, e per i servizi prestati il concessionario è remunerato unicamente mediante le tariffe addebitate agli utenti del servizio pubblico.

Sintesi delle principali voci impattate o presentate per la prima volta

In relazione a quanto illustrato, i principali impatti applicativi dell'IFRIC 12 sulle voci patrimoniali del bilancio consolidato del Gruppo sono relativi a:

- a) **attività materiali:** eliminazione della rappresentazione dei beni devolvibili e delle altre attività materiali precedentemente iscritti quali beni di proprietà strettamente connessi all'infrastruttura in concessione e che quindi rappresentano beni sotto il controllo del concedente;
- b) **attività immateriali:**
 - iscrizione dei diritti concessori derivanti dai servizi di costruzione e/o miglioria che sono stati e saranno recuperati attraverso i corrispettivi richiesti agli utenti del servizio pubblico. Come anzidetto, tali diritti concessori sono riconducibili alla categoria dei diritti maturati a fronte di servizi di costruzione resi (misurati al fair value) per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi e per i quali il concessionario rileva un incremento dell'attività immateriale man mano che i servizi di costruzione sono prestati. Coerentemente con quanto stabilito dallo IAS 38, le attività immateriali sopra illustrate sono ammortizzate lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette le modalità con cui i benefici economici dell'attività affluiscono all'impresa. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici;
 - riclassifica alla voce "Concessioni" dell'avviamento emerso in sede di acquisizione della controllata Parcheggio Peretola Srl;

- c) **fondi per rischi e oneri futuri:** in relazione al nuovo modello contabile di rappresentazione degli accordi di concessione, si è provveduto conseguentemente a rilevare le consistenze dei fondi ripristino e sostituzione dei beni in concessione che rappresentano l'obbligo convenzionale per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura.

Gli effetti maggiormente significativi sulle voci del conto economico consolidato del Gruppo, oltre quelli già precedentemente descritti e relativi all'assenza degli ammortamenti dei beni materiali devolvibili e di parte delle attività materiali (non più presenti), all'iscrizione degli ammortamenti dei diritti concessori e alle modifiche apportate agli accantonamenti netti ai fondi per ripristino e sostituzione dell'infrastruttura aeroportuale, sono rappresentati da:

- a) **ricavi e costi per servizi di costruzione:** i ricavi e i costi per servizi di costruzione sono rilevati nel conto economico facendo riferimento allo stato di avanzamento delle commesse. I ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria rappresentano il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata e sono valutati al loro fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi del lavoro relativi al personale interno dedicato a tali attività; tali costi sono classificati nel conto economico in base alla loro natura;
- b) **proventi e oneri finanziari:** rispetto al modello contabile ante IFRIC 12, i proventi e gli oneri finanziari risultano modificati per gli oneri maturati nel periodo in relazione all'attualizzazione del fondo ripristino e sostituzione relativo al mantenimento in efficienza dei beni in concessione.

Coerentemente a quanto stabilito dallo IAS 12, per tutti gli effetti rilevati in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12, determinati applicando i criteri precedentemente descritti, sono state iscritte imposte anticipate e differite.

Riconciliazione del patrimonio netto consolidato al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto consolidato dell'esercizio 2009

(migliaia di euro)

	Note	Patrimonio netto 01.01.2009	2009		Patrimonio netto 31.12.2009
			Risultato netto	Altre variazioni patrimonio netto	
Valori netto ante IFRIC 12		32.818	3.496	(1.000)	35.314
Rettifiche IFRIC 12 al lordo dell'effetto fiscale		(1.029)	(112)		(1.141)
Eliminazione beni devolvibili e altre attività materiali e immateriali	1	(32.412)	(603)		(33.015)
Rilevazione concessioni - investimenti su infrastruttura in concessione	2	36.480	733		37.213
Rilevazione fondo ripristino e sostituzione concessione aeroportuale	3	(5.097)	(173)		(5.270)
Altre minori			(69)		(69)
Effetto fiscale su rettifiche IFRIC 12		323	35		358
Valori post IFRIC 12		32.112	3.419	(1.000)	34.531
Variazione assoluta		(706)	(77)	-	(783)
Variazione percentuale		(2,2%)	(2,2%)	-	(2,2%)

42

Note di commento circa la natura delle rettifiche presentate nel prospetto riepilogativo

1. Attività materiali e altre attività immateriali

Per le motivazioni sopra illustrate si è proceduto a eliminare integralmente la voce "Beni devolvibili" e altre attività materiali e immateriali, strettamente connesse alle infrastrutture in concessione, per 32.412 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 33.015 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, riferibili alla Capogruppo Aeroporto di Firenze SpA per 29.993 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 30.646 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, e alla controllata Parcheggi Peretola Srl per 2.419 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 2.370 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

2. Attività immateriali

Rappresenta l'iscrizione di attività immateriali per diritti maturati a fronte della realizzazione di servizi di costruzione per 36.480 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 37.212 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, e riferibili alla Capogruppo Aeroporto di Firenze SpA per 34.009 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 34.782 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, e alla controllata Parcheggi Peretola Srl per 2.471 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 2.430 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

3. Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione

Al fine di far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, e in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, il fondo per ripristino e sostituzione beni in concessione è stato coerentemente rilevato. Ciò ha comportato la rilevazione dello stesso per complessivi 5.097 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 5.270 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, riferibile essenzialmente alla Capogruppo Aeroporto di Firenze SpA.

Dichiarazione ex art. 154-bis comma 2 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58

Il sottoscritto Marco Gialletti, in qualità di Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Aeroporto di Firenze SpA, dichiara che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

14 maggio 2010

/F/ Marco Gialletti
*Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari*
Marco Gialletti



**Aeroporto
di Firenze**

Via del Termine, 11 - 50127 Firenze - Tel. +39.055.30615 - Fax +39.055.3061355
<http://www.aeroporto.firenze.it> - E-mail: vespucci@aeroporto.firenze.it