



**Risultati 2007  
outlook primi mesi del 2008**

*Milano, 7 Maggio 2008*

# Indice

---

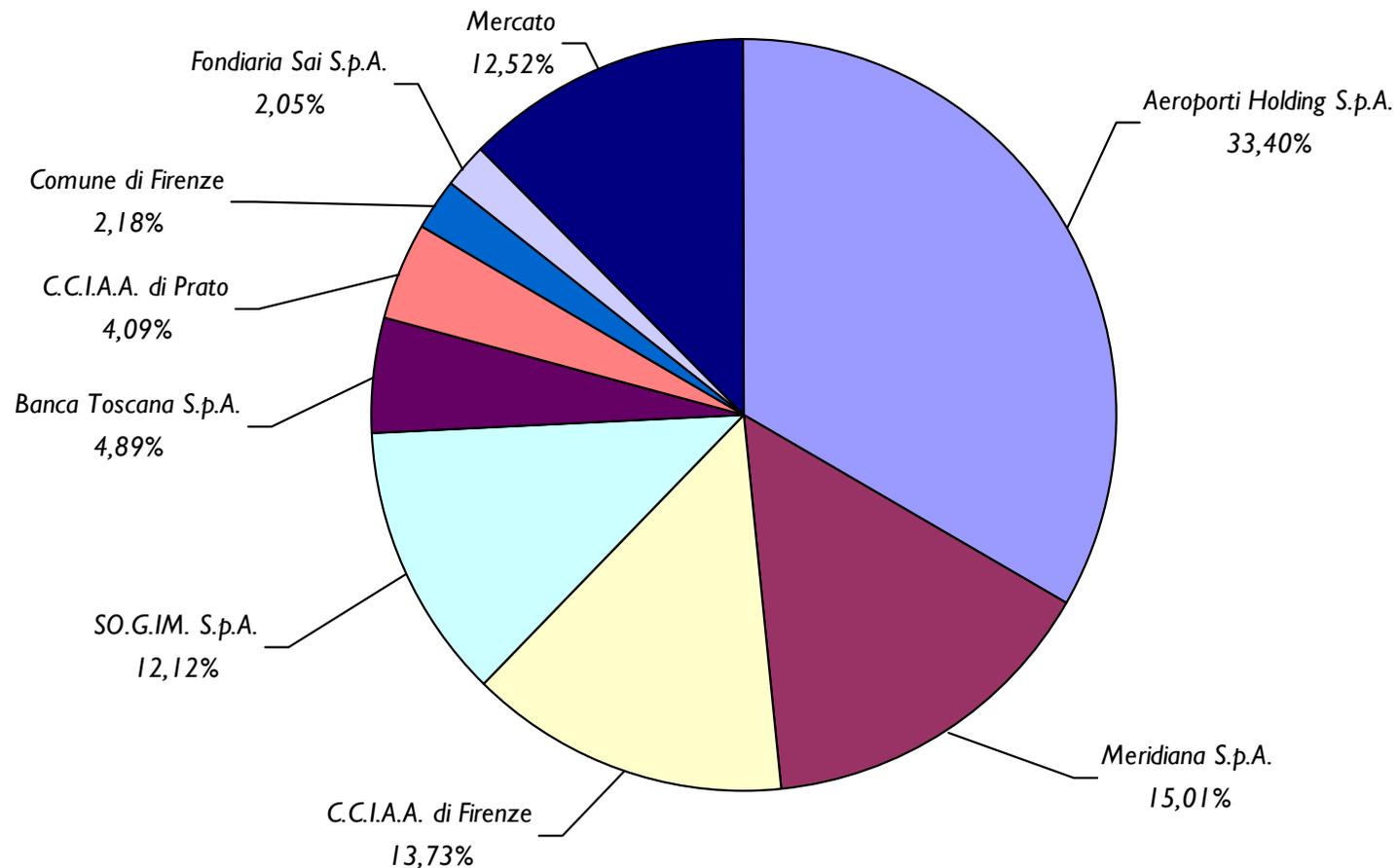
	<i>pag.</i>
• Bilancio consolidato 2007	3
• Outlook primi mesi del 2008	22
• Il quadro normativo	27
• Nuovo concept architettonico dell'aerostazione di Firenze	33

---

## **Bilancio consolidato 2007**

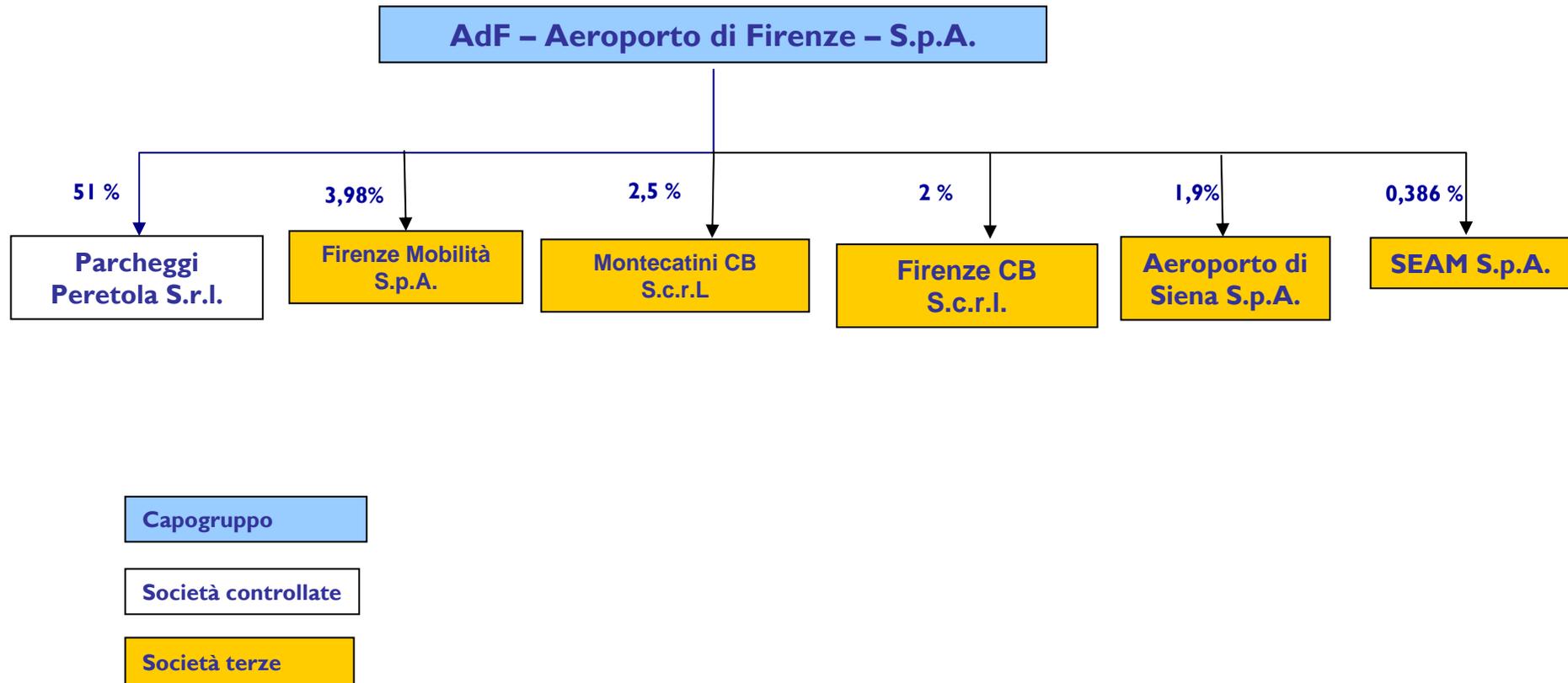
## Azionisti con quote superiori al 2% del c.s. di Aeroporto di Firenze S.p.A.

Grafico riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 28 aprile u.s., in cui si è tenuta l'Assemblea di approvazione del bilancio 2007, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 2% al capitale sociale di AdF sottoscritto rappresentato da azioni con diritto di voto secondo le risultanze del Libro dei Soci integrate dalle comunicazioni ex art. 120 D. Lgs. 58/98.



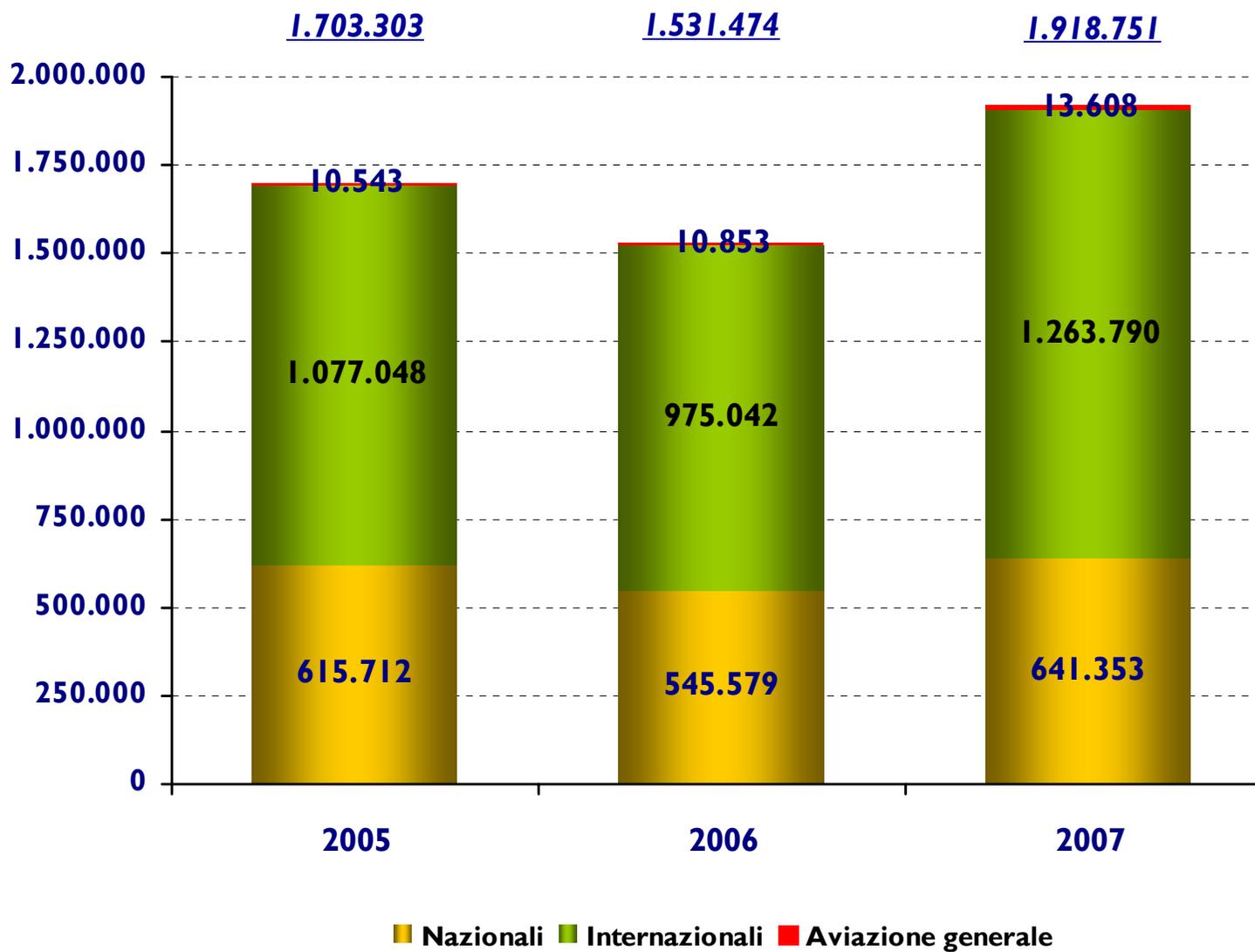
# Struttura del gruppo ADF

---

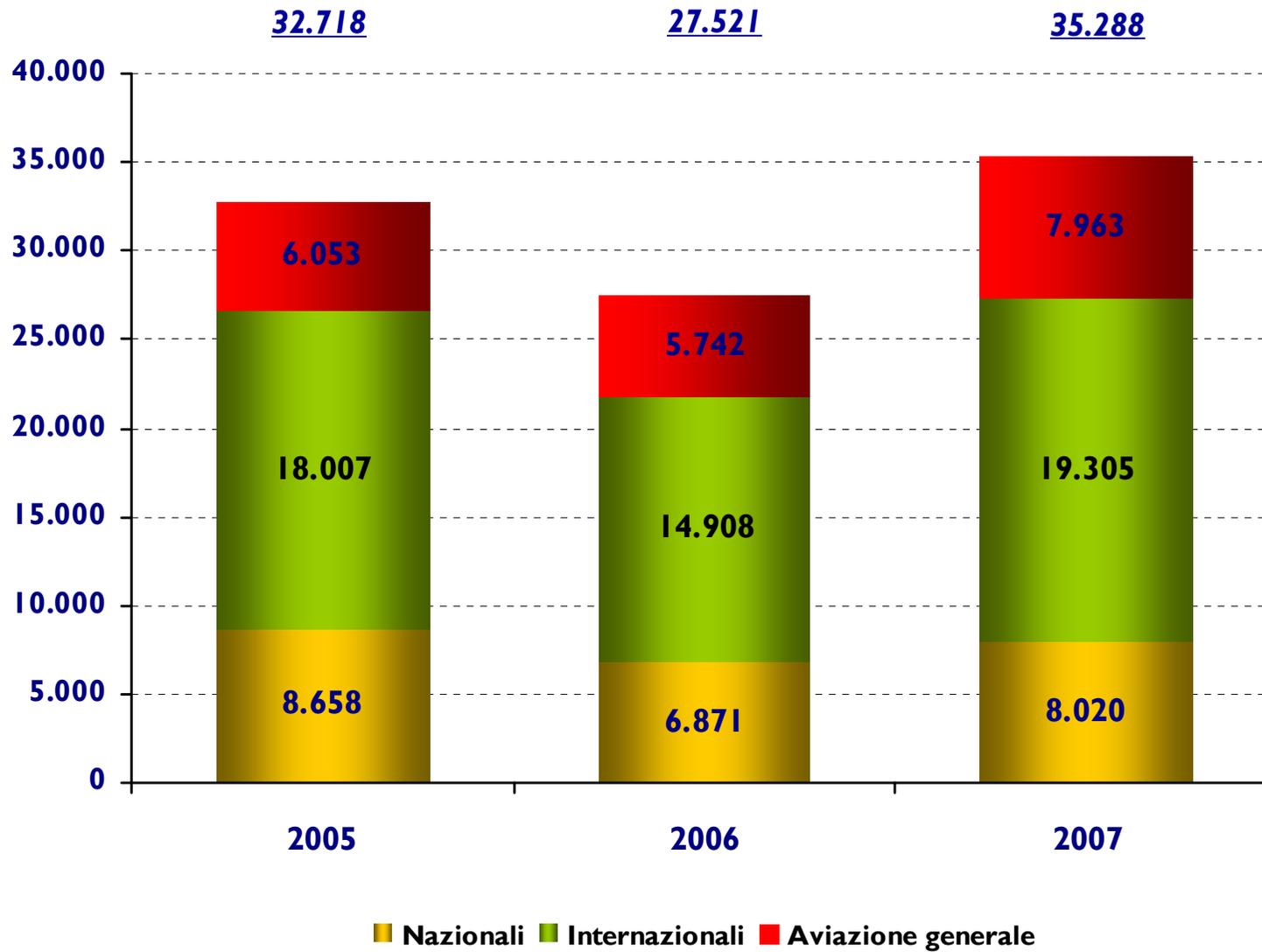


Al 31 dicembre 2007

# Passeggeri

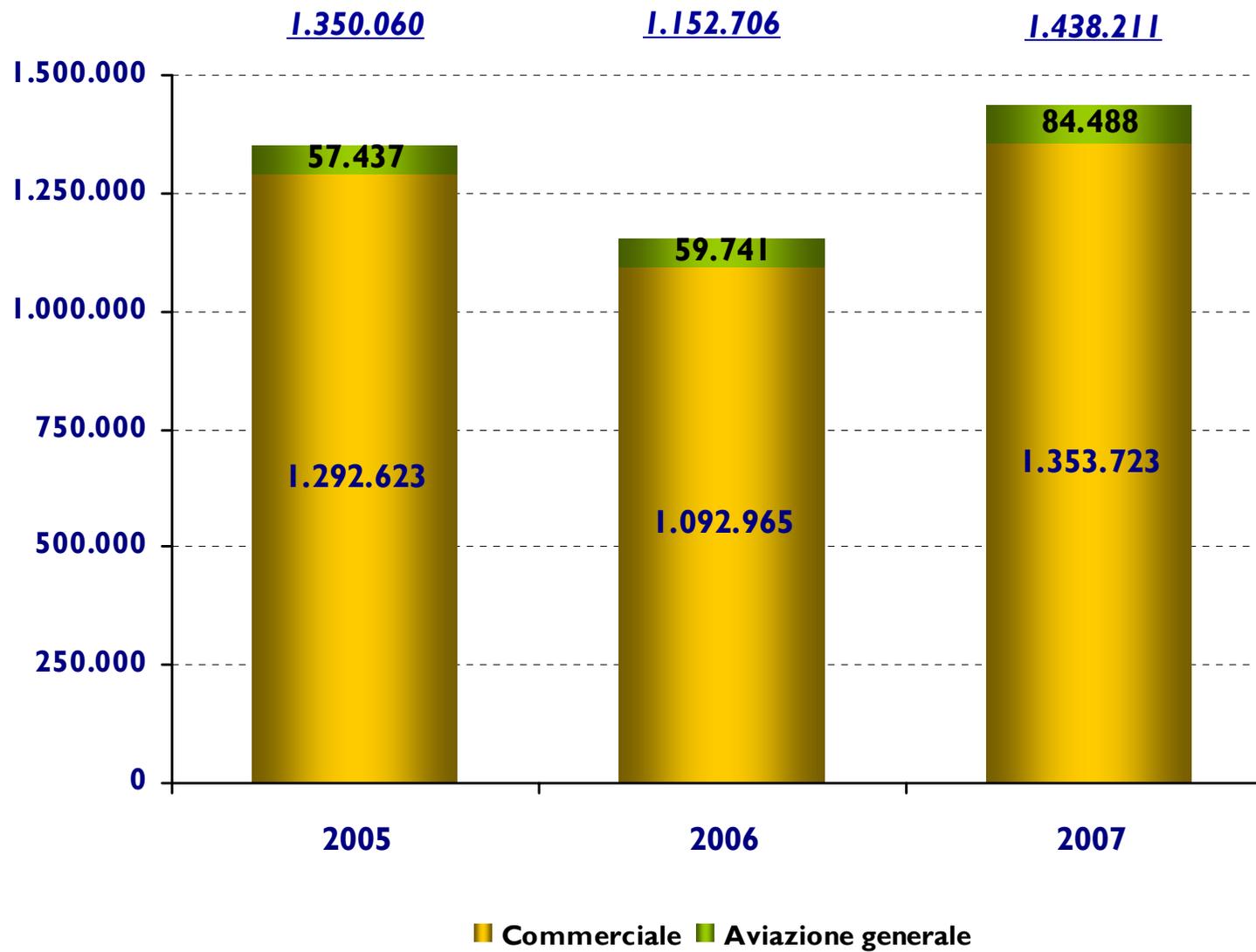


# Movimenti Aeromobili

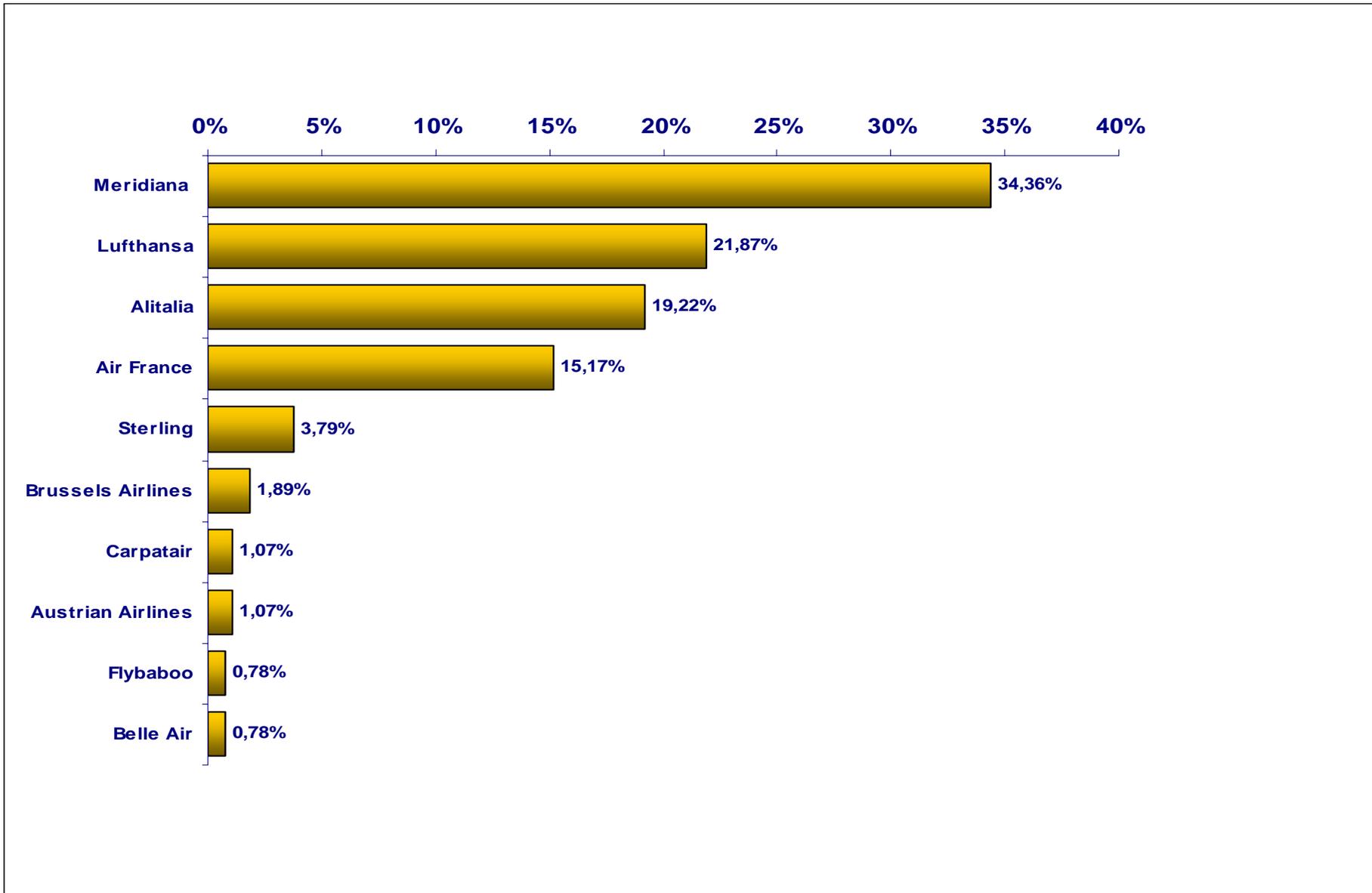


# Tonnellaggio Aeromobili

---



# Traffico 2007 per compagnia

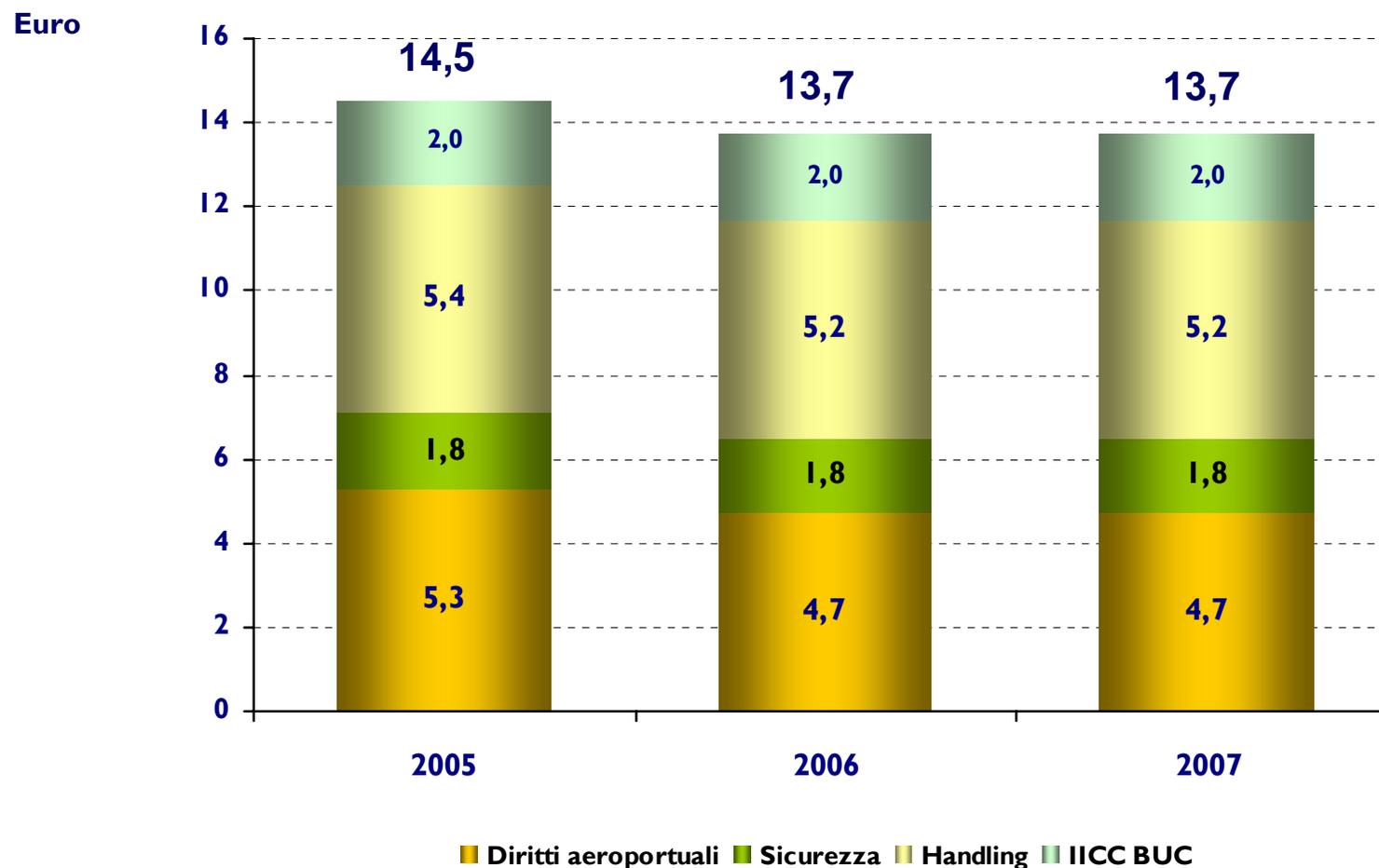


## Principali indicatori economico finanziari

<b>Euro mln</b>		<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>var. ass.</b>	<b>var %</b>
	Ricavi	37,7	28,1	9,6	34,0%
	Costi Operativi	11,7	9,1	2,6	27,6%
	Costo del Personale	12,5	10,8	1,7	15,7%
	<b>Ebitda</b>	<b>13,6</b>	<b>8,2</b>	<b>5,4</b>	<b>65,1%</b>
	<i>in % dei ricavi</i>	36,0%	29,2%		
	<b>Reddito Operativo</b>	<b>7,7</b>	<b>3,3</b>	<b>4,4</b>	<b>134,9%</b>
	<i>in % dei ricavi</i>	20,4%	11,6%		
	<b>Utile (Perdita) Consolidato</b>	<b>3,4</b>	<b>1,2</b>	<b>2,2</b>	<b>192,0%</b>
	<i>in % dei ricavi</i>	9,1%	4,2%		
	Flusso netto di cassa <sup>(1)</sup>	3,1	(11,1)	14,2	-128,1%
	Capex	3,5	19,4	(15,9)	-81,7%
	PFN - (indebitamento netto)	(1,0)	(3,6)	2,6	-70,5%

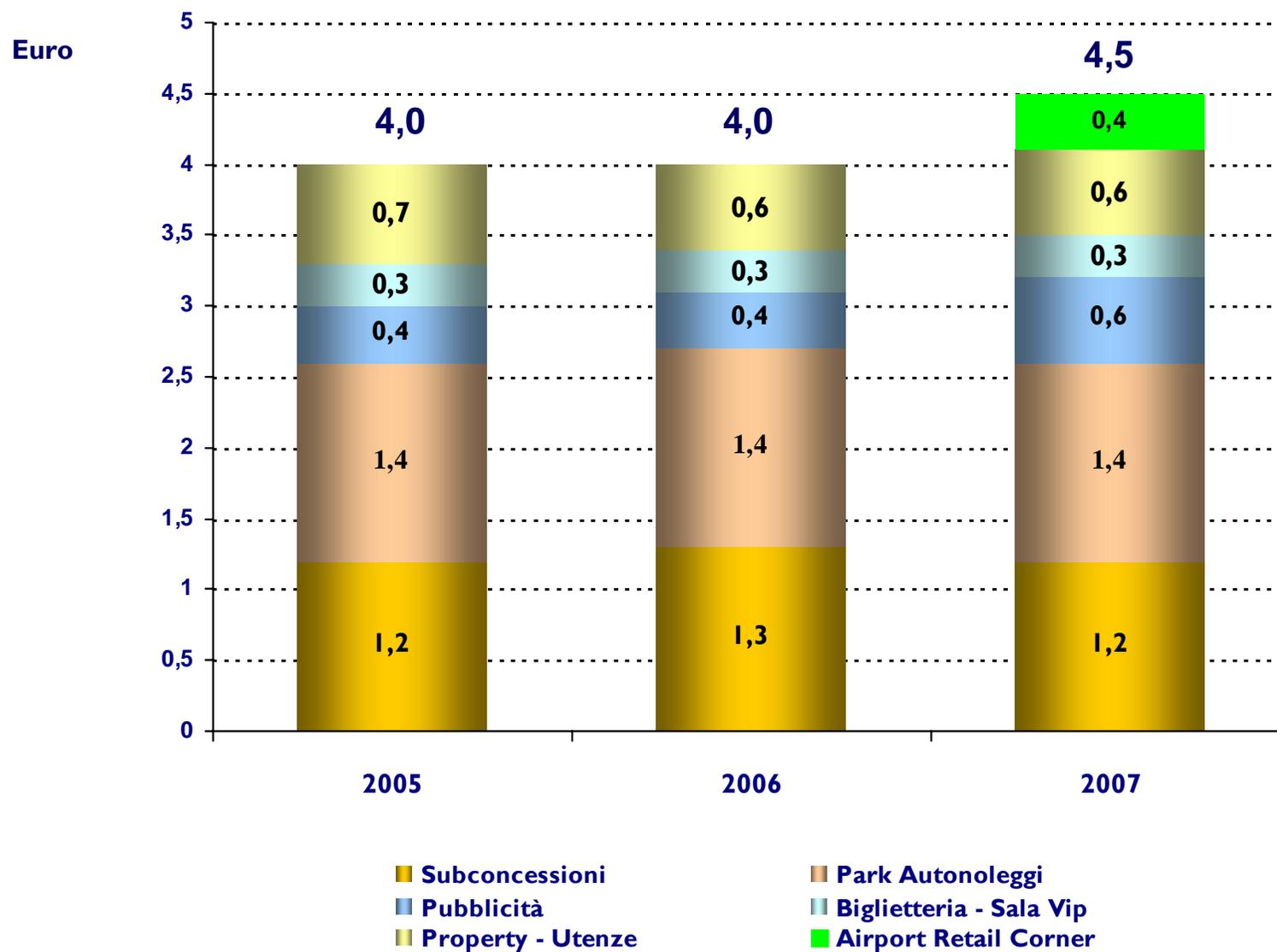
(1) Disponibilità liquide generate (assorbite) dall'attività operativa + (-)  
disponibilità liquide generate (assorbite) dall'attività di investimento

## Ricavi aeronautici a passeggero

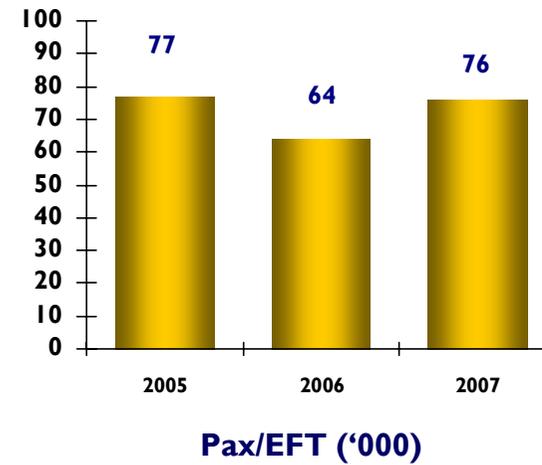
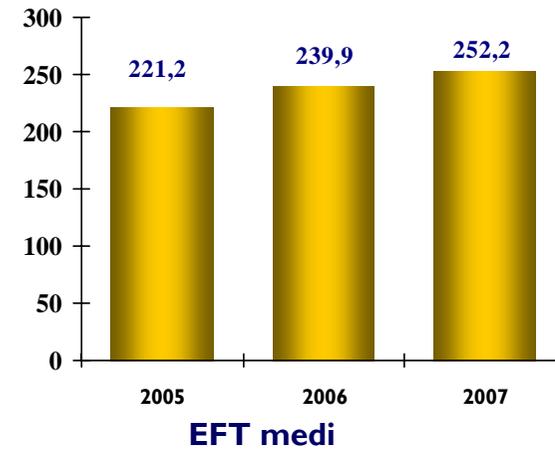
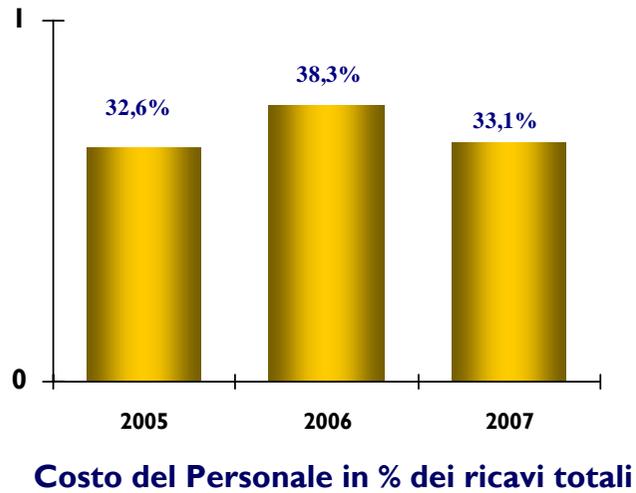


- Chiusura aeroportuale dal 2 Febbraio all'8 Aprile 2006
- A partire dal 2006 diminuzione diritti ex Legge 248/05 in misura pari all'abbattimento del 75% del canone aeroportuale

# Ricavi non aeronautici a passeggero



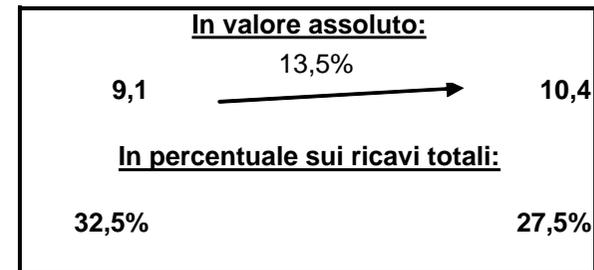
# Costo e Indici del Personale



# Composizione dei Costi operativi

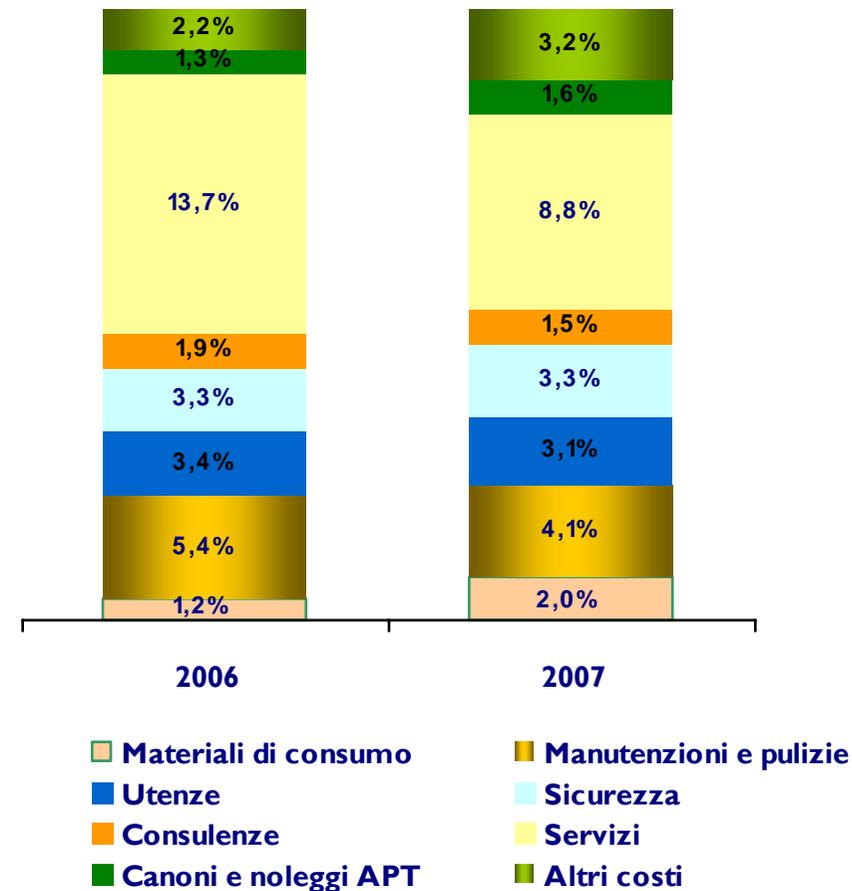
Euro

Mln.



## Costi operativi

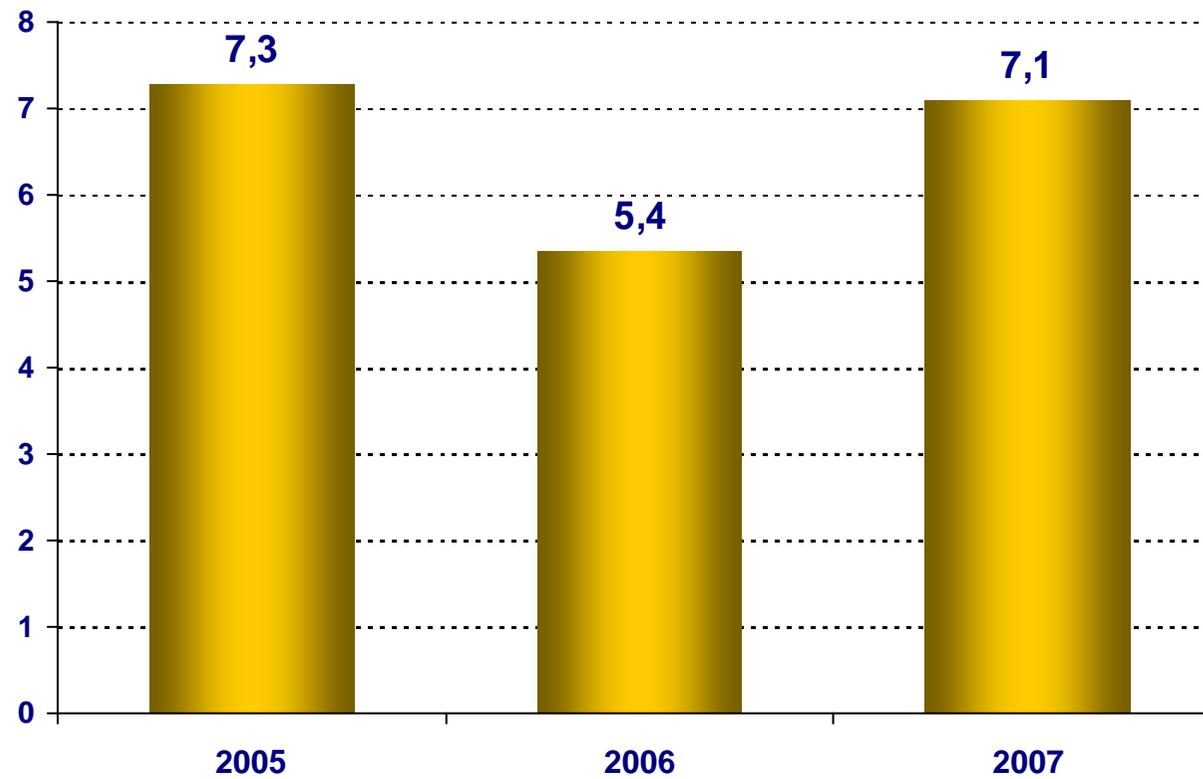
- < **Servizi, Manutenzioni e pulizie, Utenze:** maggiore efficienza rispetto al 2006, anno condizionato da chiusura aeroportuale dal 2 febbraio al 8 aprile 2006.
- > **Canoni e Noleggi APT:** Aumento canone aeroportuale per incremento WLU e incremento previsto da finanziaria 2007.
- > **Materiali di consumo:** Costi incrementali per acquisto merci da rivendere nel nuovo p.d.v. Airport Retail Corner.
- > **Altri costi:** Costi incrementali per Contributo Servizio Antincendio ex finanziaria 2007.



# EBITDA a passeggero

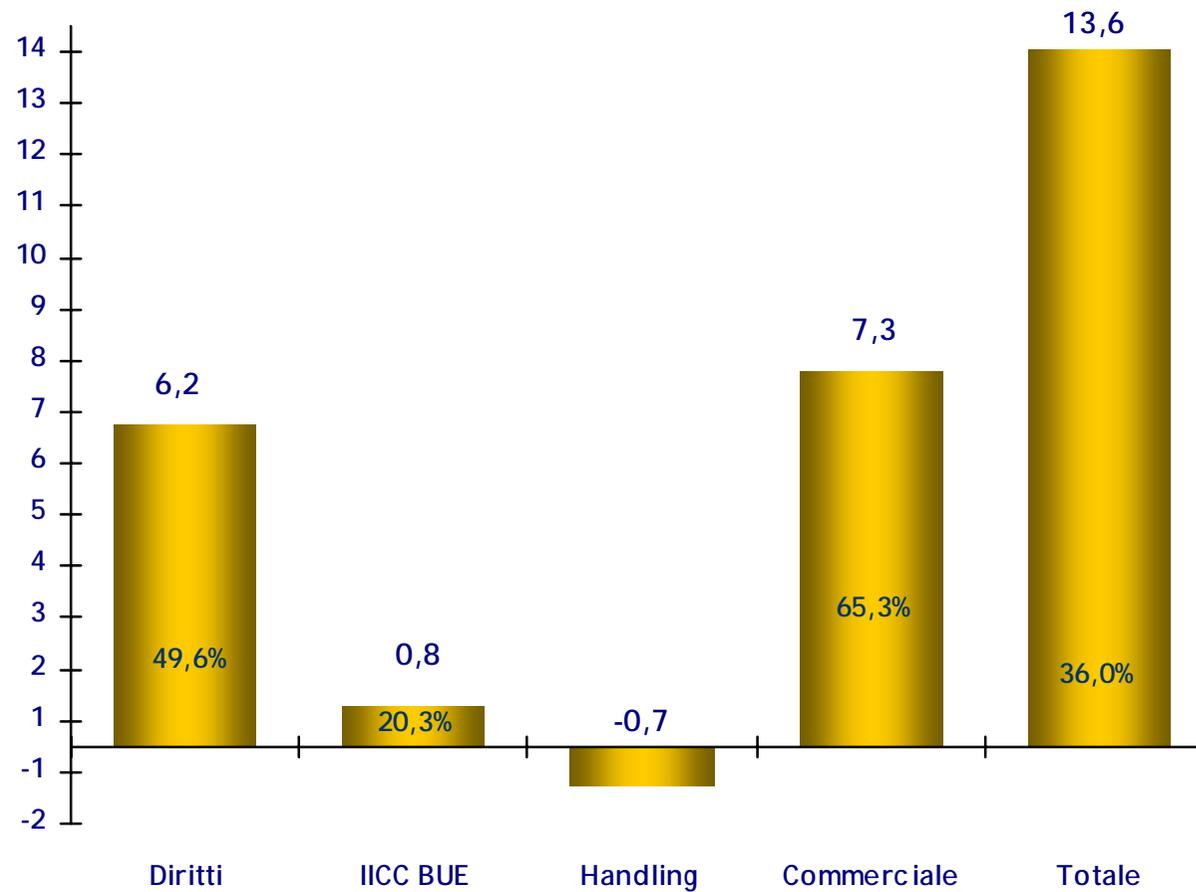
---

Euro



## EBITDA per settore di attività 2007

Euro  
mln

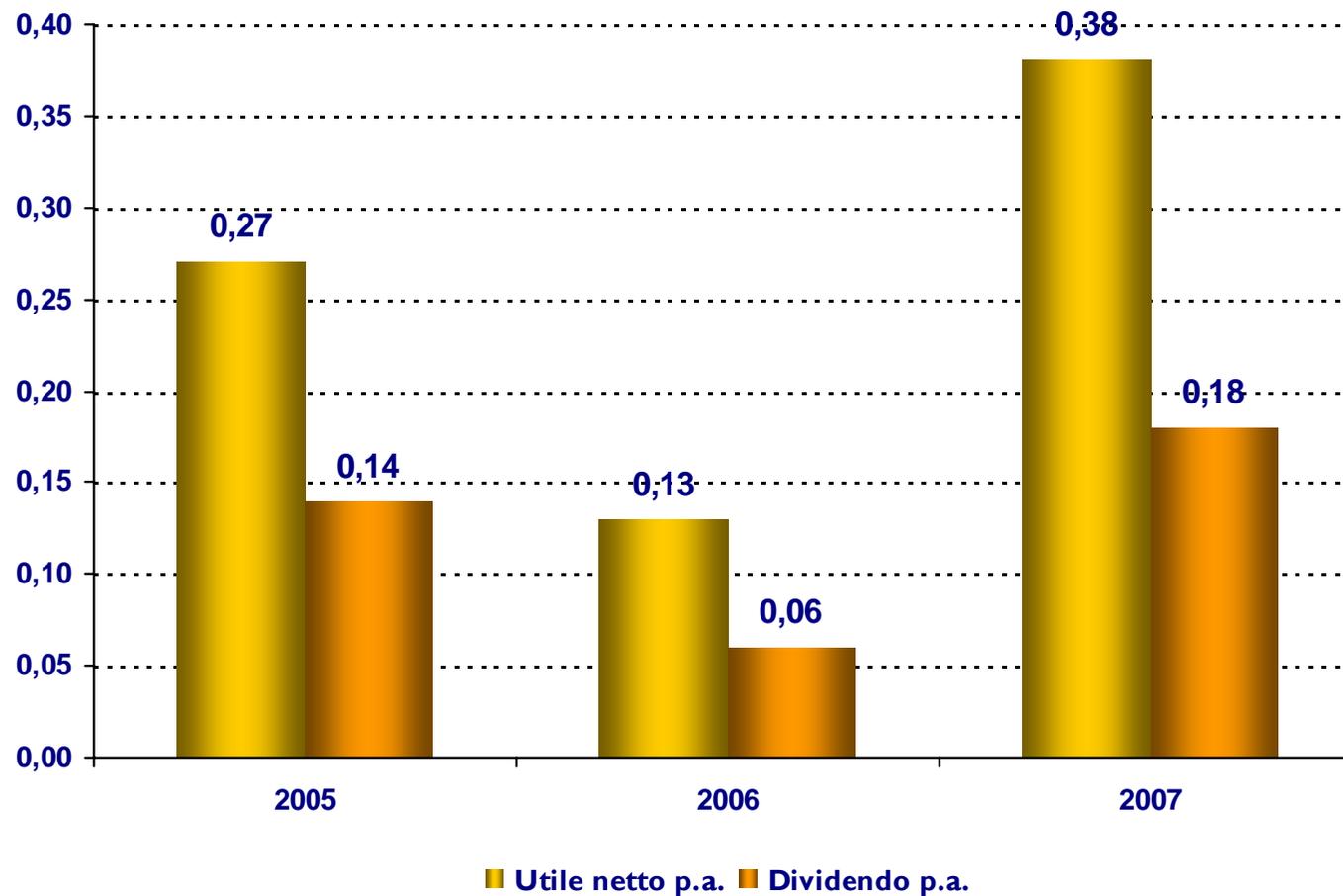


■ Ebitda    % ricavi totali

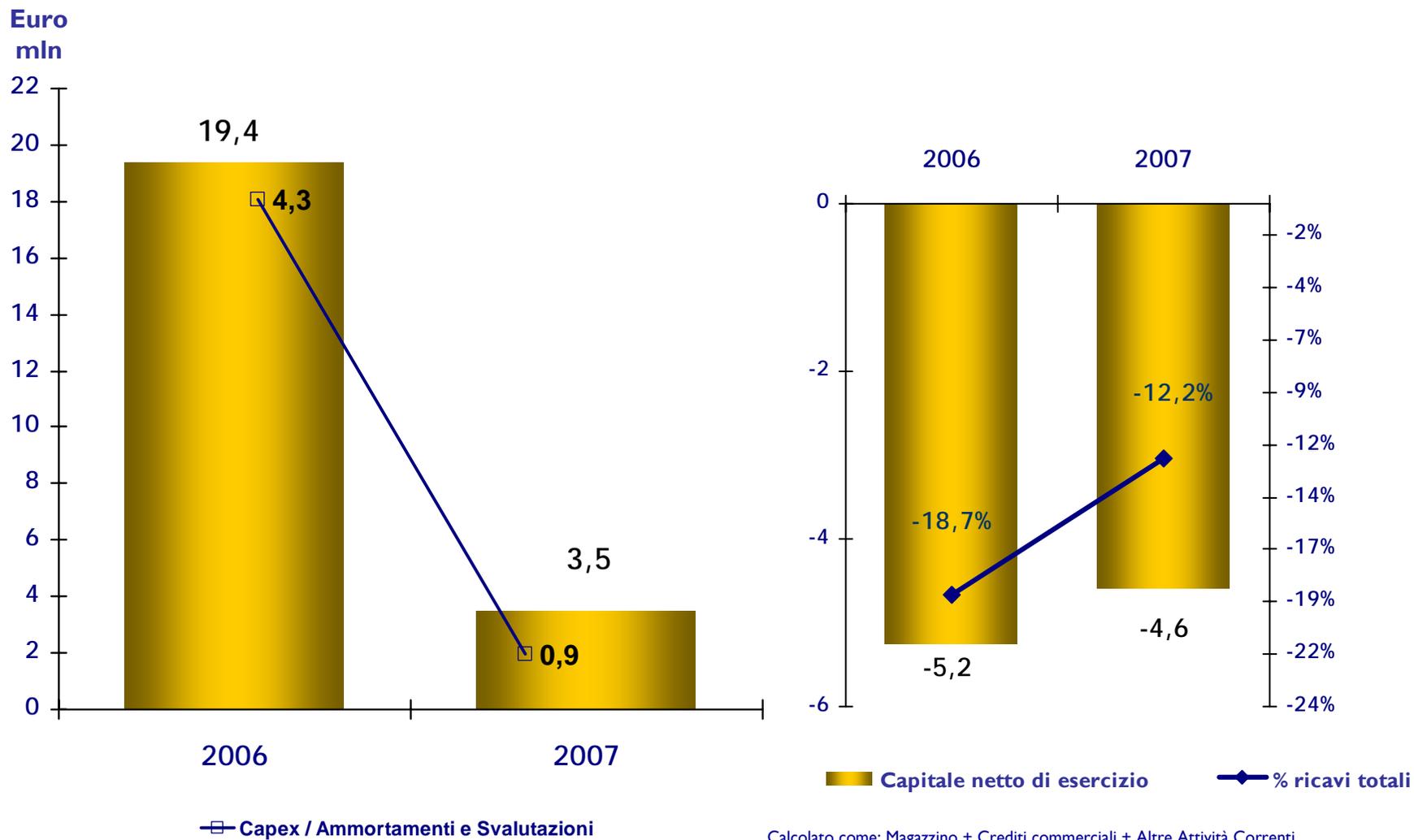
## Utile netto e dividendo per azione

---

Euro



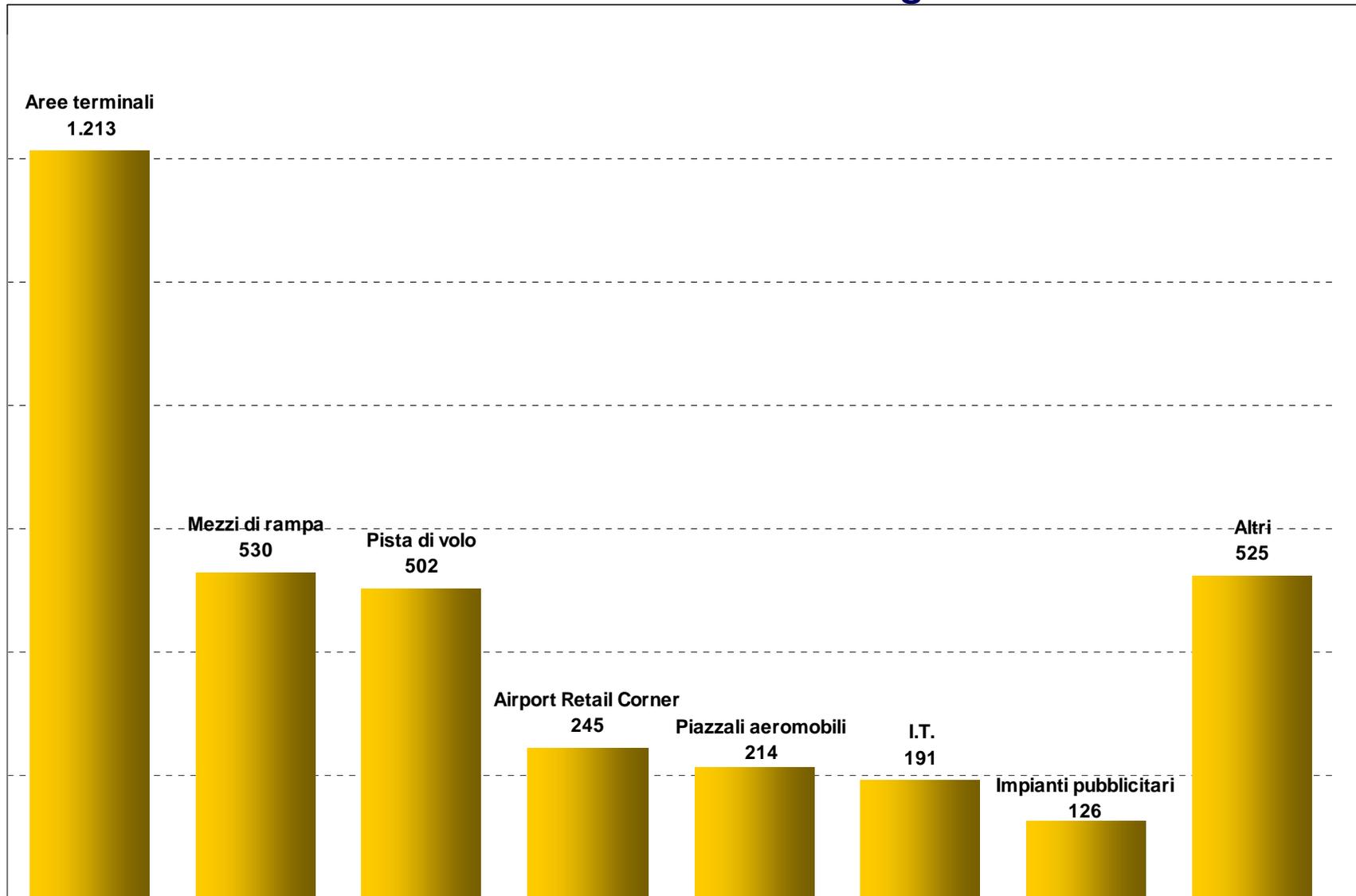
# Investimenti e Capitale Netto di esercizio



# Principali Investimenti 2007 (euro migliaia)

Euro

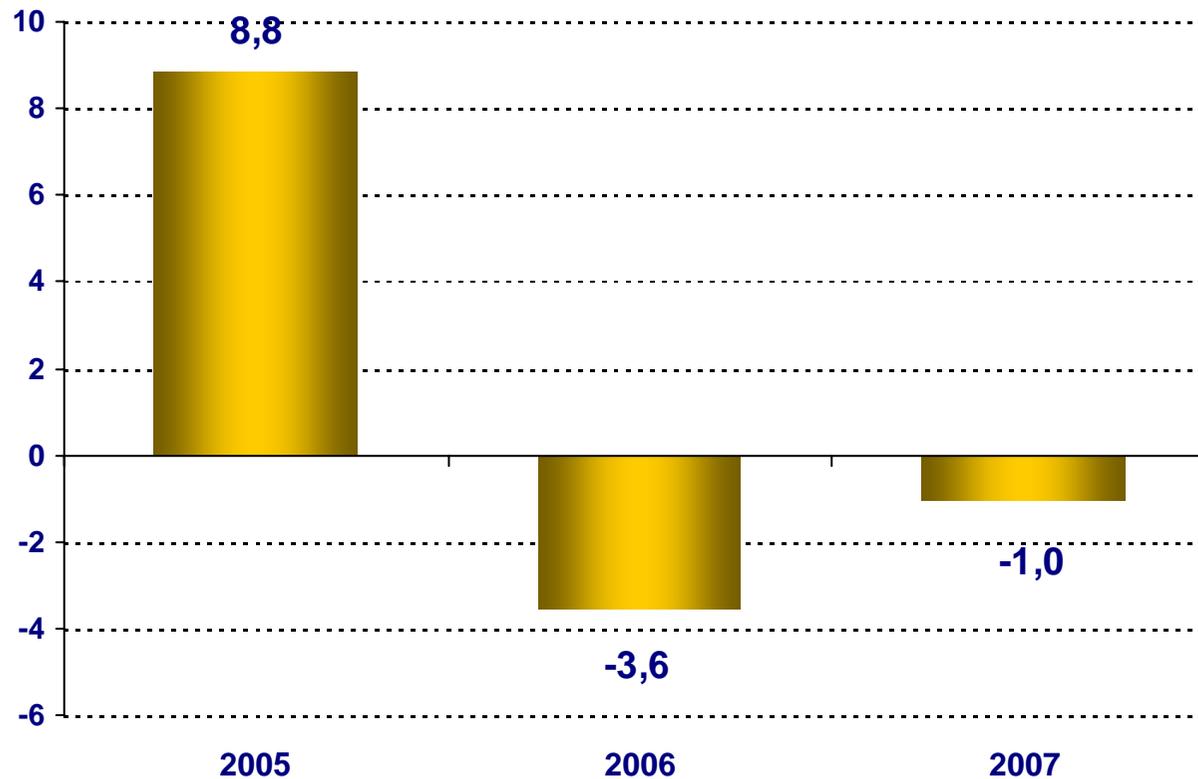
Totale 2007: 3.546 € migliaia



## Posizione finanziaria netta (Indebitamento finanziario netto)

---

Euro  
mln

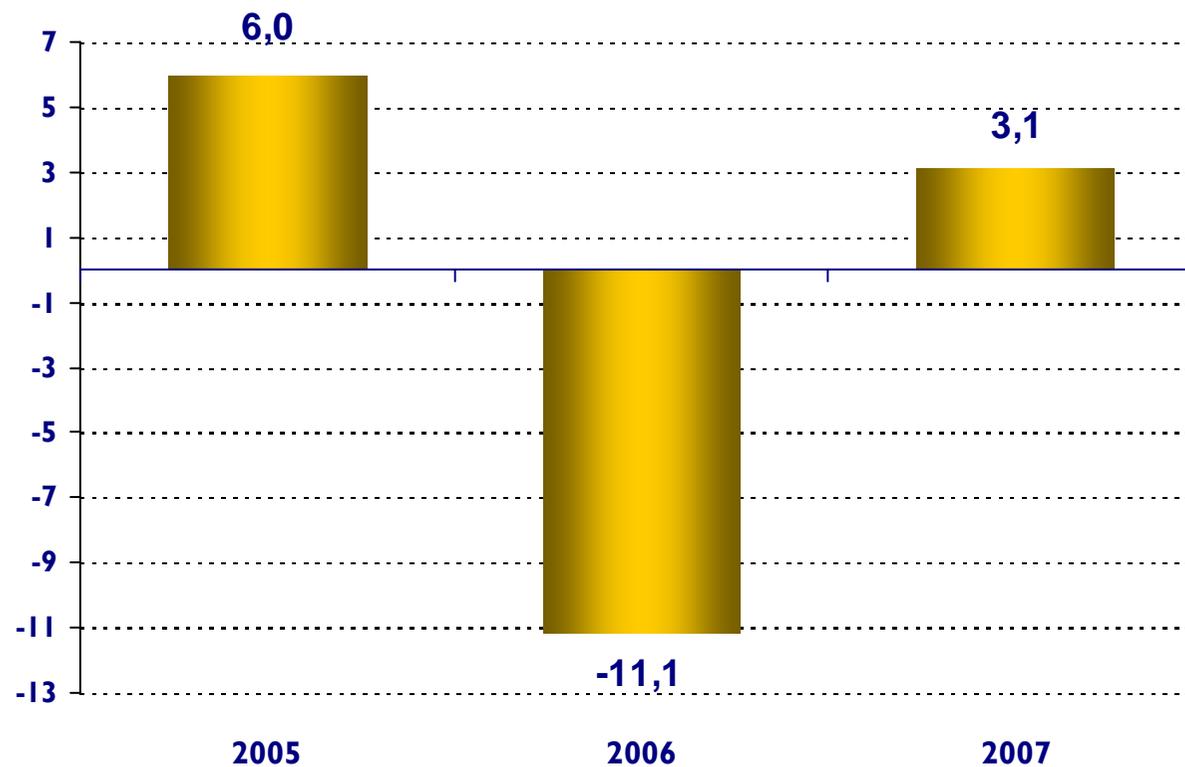


Dati consolidati, con il debito della controllata rispettivamente di euro milioni 2,05 nel 2005, 0,60 nel 2006 e 0,48 nel 2007.

# Flusso monetario netto della gestione

---

Euro  
mln



Calcolato come: Disponibilità liquide generate (assorbite) dall'attività operativa + (-)  
disponibilità liquide generate (assorbite) dall'attività di investimento

---

## **Outlook primi mesi del 2008**

## Dati di Traffico al 30/04/2008

---

	30/04/2008	30/04/2007	Var. 2008/2007
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>573.811</b>	<b>550.439</b>	<b>4,2%</b>
Nazionali ( Linea + Charter )	187.149	184.223	1,6%
Internazionali ( Linea + Charter )	386.662	366.216	5,6%
<b>Passeggeri aviazione Generale</b>	<b>3.232</b>	<b>3.488</b>	<b>-7,3%</b>
<b>Totale passeggeri</b>	<b>577.043</b>	<b>553.927</b>	<b>4,2%</b>
<b>Movimenti commerciali</b>	<b>8.996</b>	<b>8.397</b>	<b>7,1%</b>
Nazionali ( Linea + Charter )	2.655	2.473	7,4%
Internazionali ( Linea + Charter )	6.341	5.924	7,0%
<b>Movimenti aviazione generale</b>	<b>1.936</b>	<b>2.101</b>	<b>-7,9%</b>
<b>Totale movimenti</b>	<b>10.932</b>	<b>10.498</b>	<b>4,1%</b>
Tonnellaggio commerciale	433.995	413.414	5,0%
Tonnellaggio aviazione generale	19.421	19.523	-0,5%
<b>Totale tonnellaggio</b>	<b>453.416</b>	<b>432.937</b>	<b>4,7%</b>
Merce via aerea (kg.)	28.663	21.853	31,2%
Merce gommata (kg.)	494.212	374.898	31,8%
<b>Totale Merce/Posta</b>	<b>522.875</b>	<b>396.751</b>	<b>31,8%</b>

## Flash traffico ad aprile 2008

---

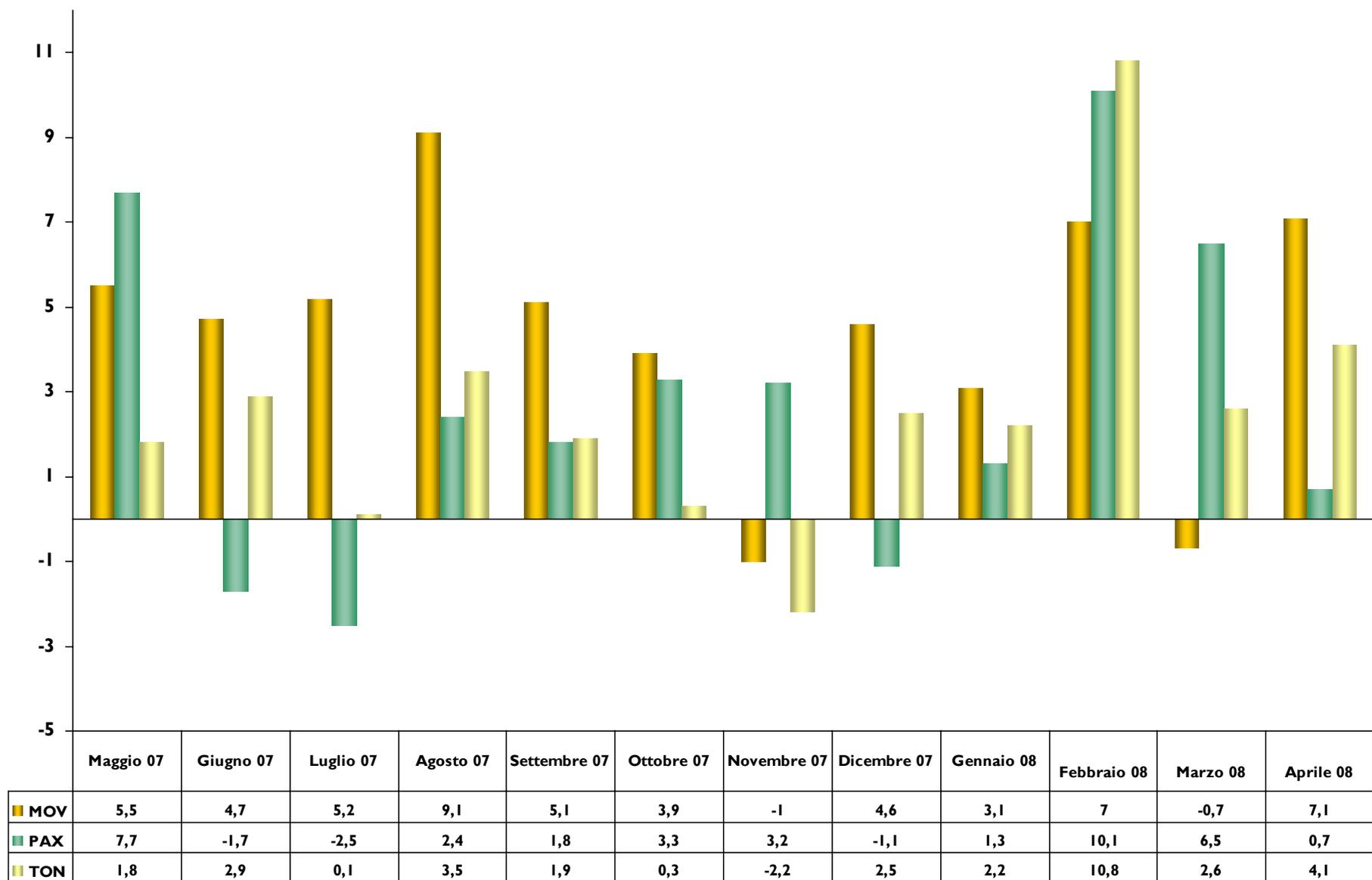
- Dal 10 marzo 2008 Sterling ha riattivato i collegamenti con Copenaghen Oslo e Goteborg già presenti durante la Summer 07, rispettivamente quattro, tre e due volte la settimana. Sterling ha inoltre istituito nuovi collegamenti bisettimanali per Malmo e quattro volte la settimana per Stoccolma. Tutti i voli vengono operati con aeromobili Boeing 737/700 da 148 posti. Con 5 diverse destinazioni e 15 voli alla settimana Firenze è il secondo scalo italiano per Sterling con una sola linea in meno rispetto a Roma;
- Dal 30 marzo 2007 Lufthansa ha reintrodotta la destinazione Stoccarda una volta la settimana, ha incrementato di un volo giornaliero la destinazione Francoforte e di diciassette frequenze settimanali la destinazione Monaco;
- Dal 30 marzo 2008 il vettore Swiss International Airlines ha aperto la destinazione Zurigo operando tre voli giornalieri con aeromobili Avro RJ100 da 100 posti;
- Dal 30 marzo 2008 Alitalia ha incrementato le frequenze sulla destinazione Roma operando la tratta esclusivamente con Airbus319 e ha invece diminuito le frequenze su Milano Malpensa operando con ATR7, poi cancellate dal 19 maggio 2008.

## Flash traffico ad aprile 2008

---

- **Con l'aumento dei voli Lufthansa, il collegamento diretto per Vienna del vettore Austrian Airlines e i tre voli giornalieri della Swiss, l'alleanza Star Alliance offre dallo scalo di Peretola un totale di 17 voli giornalieri rispetto a un totale di 10 voli giornalieri dell' alleanza Skyteam ( Alitalia/ Airfrance);**
- **Dal 30 marzo Meridiana ha introdotto la destinazione Berlino con aeromobile A319. La destinazione Cagliari, invece, è operata diciassette volte la settimana con aeromobile ATR;**
- **Il fattore di carico medio è stato pari al 61,6%, in linea con lo stesso periodo del 2007;**
- **Il fattore di prosecuzione dei passeggeri in partenza è risultato pari al 43,9%.**

## Traffico 2008 – andamento percentuale mensile 12 mesi mobili



---

## Il quadro normativo

# Legge finanziaria 2007

---

Articoli che hanno introdotto fattispecie riguardanti il settore aeroportuale, aventi un impatto economico e gestionale per AdF nel corso del 2007:

•**Art.1 comma 258:** Il canone annuo per l'uso dei beni del demanio, di cui all'art. 693, dovuto dalle società di gestione che provvedono alla gestione aeroportuale totale o parziale, anche in regime precario, è proporzionalmente incrementato nella misura utile a determinare un introito diretto per l'erario pari a 3 milioni di euro nel 2007, 9,5 nel 2008 e 10 milioni di euro nel 2009 per tutti gli aeroporti italiani;

•**Art.1** recita: 1. "I beni demaniali non strumentalmente destinati al servizio della navigazione aerea sono gestiti dall'Agenzia del Demanio in base alla normativa vigente, garantendo un uso compatibile con l'ambito aeroportuale in cui si collocano. 2. Si considerano non strumentali i beni non connessi in modo diretto, attuale e necessario al servizio di gestione aeroportuale 3. Gli introiti derivanti dalla gestione di beni di cui al comma 1 del presente articolo determinati sulla base dei valori di mercato affluiscono all'erario";

•**Art.1 comma 1328:** "Al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendio, negli aeroporti l'addizionale sui diritti di imbarco sugli aeromobili, istituita con la legge del 24 dicembre 2003, n. 350, è incrementata a decorrere dall'anno 2007 di 50 centesimi a passeggero imbarcato. Un apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in relazione ai costi correlati al traffico generato, concorre al medesimo fine per 30 milioni annui";

•Nel DL 3 ottobre 2006, n. 262, e convertito in Legge il 24 novembre 2006, n. 286, collegato alla finanziaria, all'Art. 5 si legge: "Nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale". La norma introduce la possibilità che le società di gestione aeroportuale paghino l'imposta comunale su una parte degli immobili ubicati all'interno del sedime e che i Comuni dovranno trasferire all'Erario nazionale. In tal senso si informa che AdF ha presentato, in data 3 luglio 2007, istanza di accatastamento dei beni ricevuti in concessione dal Demanio ed insistenti sul sedime aeroportuale alla Agenzia del Territorio, e finalizzata al censimento delle categorie catastali utili alla individuazione dell'importo versato a fini ICI.

## Legge 248/2005 “Requisiti di sistema”

---

Le disposizioni dei Requisiti di Sistema stabiliscono i criteri di calcolo dei diritti aeroportuali (**art. 11 nonies**), determinati tenendo conto: a) di un **sistema di contabilità analitica**, certificato da società di revisione contabile, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati; b) del **livello qualitativo e quantitativo dei servizi** offerti; c) delle **esigenze di recupero dei costi**, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture aeroportuali; d) dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di tutela **ambientale**; e) **di una quota non inferiore al 50 per cento del margine conseguito dal gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate**” (principio del ‘single till’”).

Inoltre prevede: (i) **soppressione della maggiorazione del 50% dei diritti aeroportuali** per approdo e partenza nelle ore notturne (art. 11 nonies c.1); (ii) abrogazione del comma 190 dell'art. 2 della legge 662/96 (che prevedeva l'adeguamento annuale dei diritti nella misura pari al tasso di inflazione programmato) (art. 11 nonies c.2); (iii) **riduzione del 75% del canone di concessione ENAC, con contestuale riduzione per un corrispondente importo dei diritti aeroportuali** (ciò, nell'ottica del legislatore doveva comportare un effetto neutro sui conti economici delle imprese aeroportuali) (art. 11 decies); (iv) **divieto per i gestori aeroportuali e per i fornitori di servizi, di applicare sovrapprezzi, in particolare royalties** sulla fornitura dei carburanti, non effettivamente connessi ai costi sostenuti per l'offerta del medesimo servizio (art. 11 terdecies).

## Delibera CIPE n. 38/2007

---

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 n. 38 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 n. 38 fissa in 60 giorni dalla Pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il termine entro il quale l’ENAC deve elaborare le Linee Guida recanti i criteri applicativi della medesima Direttiva, sentiti i soggetti interessati di cui all’art. 9 della legge 241/1990 ovvero: “Qualunque soggetto, portatore di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dal provvedimento, hanno facoltà di intervenire nel procedimento”.

A tal fine si fa presente come l’ENAC, in seguito al procedimento di consultazione delle parti suddette, ha pubblicato sul proprio sito web il 7 Aprile 2008 il testo definitivo delle suddette **Linee Guida approvate con D.M. 41/T del 14 febbraio 2008, previo parere favorevole espresso dal NARS**.

Inoltre ENAC ha provveduto alla predisposizione dello Schema tipo di Contratto di Programma, da sottoporre alla consultazione delle parti interessate, pubblicato in data 22 aprile 2008 sul sito ufficiale dell’Ente, dando 15 giorni di tempo per far pervenire eventuali osservazioni.

# Impatto sulle tariffe ADF della Finanziaria 2007, della Legge 248/05 e della Delibera CIPE 38/2007

---

		Migliaia di euro
<b>Legge Finanziaria 2007</b>		
Incremento canone aeroportuale ex art. I comma 258	(29)	
Contributo per Servizio Antincendio ex art.I comma I 328	(396)	
<b>Subtotale</b>	<b>(425)</b>	
<b>248/05 anno 2007</b>		
Royalties petrolieri	(486)	
Tariffa Enac pro litro	275	
Soppressione della maggiorazione notturna	(341)	
Copertura costi attività notturna	336	
Diminuzione diritti aeroportuali	(638)	
Diminuzione canone aeroportuale	682	
<b>Subtotale</b>	<b>(172)</b>	
<b>Effetto contratto di programma base 2005</b>		(*)
50% del margine commerciale (RAB inclusa)	(1.064)	
Gap tariffario Diritti Aeroportuali	667	
Gap tariffario altre BU regolamentate	673	
<b>Subtotale</b>	<b>276</b>	
<b>Effetto Complessivo</b>	<b>(321)</b>	

(\*) Ultima annualità piena certificata (2006 interruzione operazioni dal 2 febbraio all'8 aprile; 2007 in corso di certificazione).

# Decreto legge n. 248 del 31 Dicembre 2007 (c.d. “Milleproroghe”)

---

## **Art. 21 bis - (Diritti aeroportuali) dispone che:**

«Fino all’emanazione dei decreti di cui al comma 10 dell’articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, come da ultimo sostituito dal comma 1 dell’articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, da adottare entro il 31 dicembre 2008, il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, all’aggiornamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato».

---

## **Principali interventi infrastrutturali**

## Premessa - Gli investimenti realizzati nel 2007

---

### → Pista e Piazzali:

**Nel corso del 2007 sono stati portati a termine gli interventi conclusivi sulla pista di volo**, fra cui la realizzazione di barriere antisoffio/antirumore, e la completa riconfigurazione dei Piazzali Aeromobili Est e Ovest, con un incremento del numero **totale di piazzole di sosta per aeromobili A319/B737 da 6 a 11**.

In data 20 settembre 2007, in seguito ai lavori sopradescritti, con il completamento delle aerostazioni svolto tra il 2006 e il 2007, il comitato di coordinamento aeroportuale di Firenze ha elevato la capacità oraria dell'aeroporto per la Summer 2008 a **15 movimenti misti/ora**, con bilanciamento di un massimo di 10 arrivi – 5 decolli, rispetto ai precedenti 8 movimenti misti/ora. Con tale provvedimento inoltre vengono rimossi tutti gli altri vincoli di capacità, quali 12 decolli massimi in sequenza, 8 atterraggi massimi in sequenza, oltre all'obbligo del follow me in orario notturno.

Questo rappresenta un **ulteriore importante impulso allo sviluppo futuro dello scalo**, volto alla offerta di una capacità ricettiva **maggiormente adeguata alla crescita della domanda del bacino di riferimento**.

## Gli investimenti in corso di realizzazione

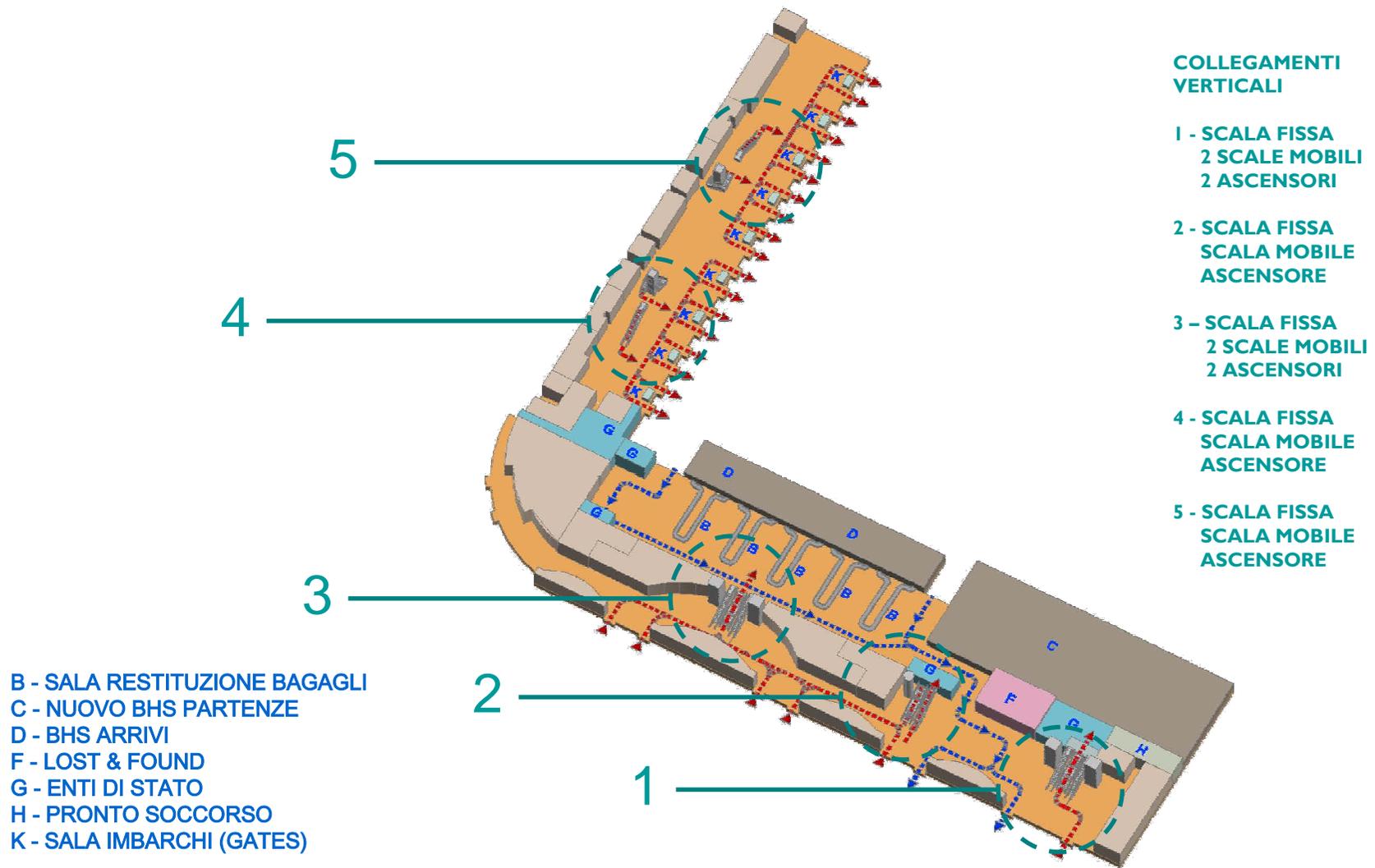
---

### → Terminal:

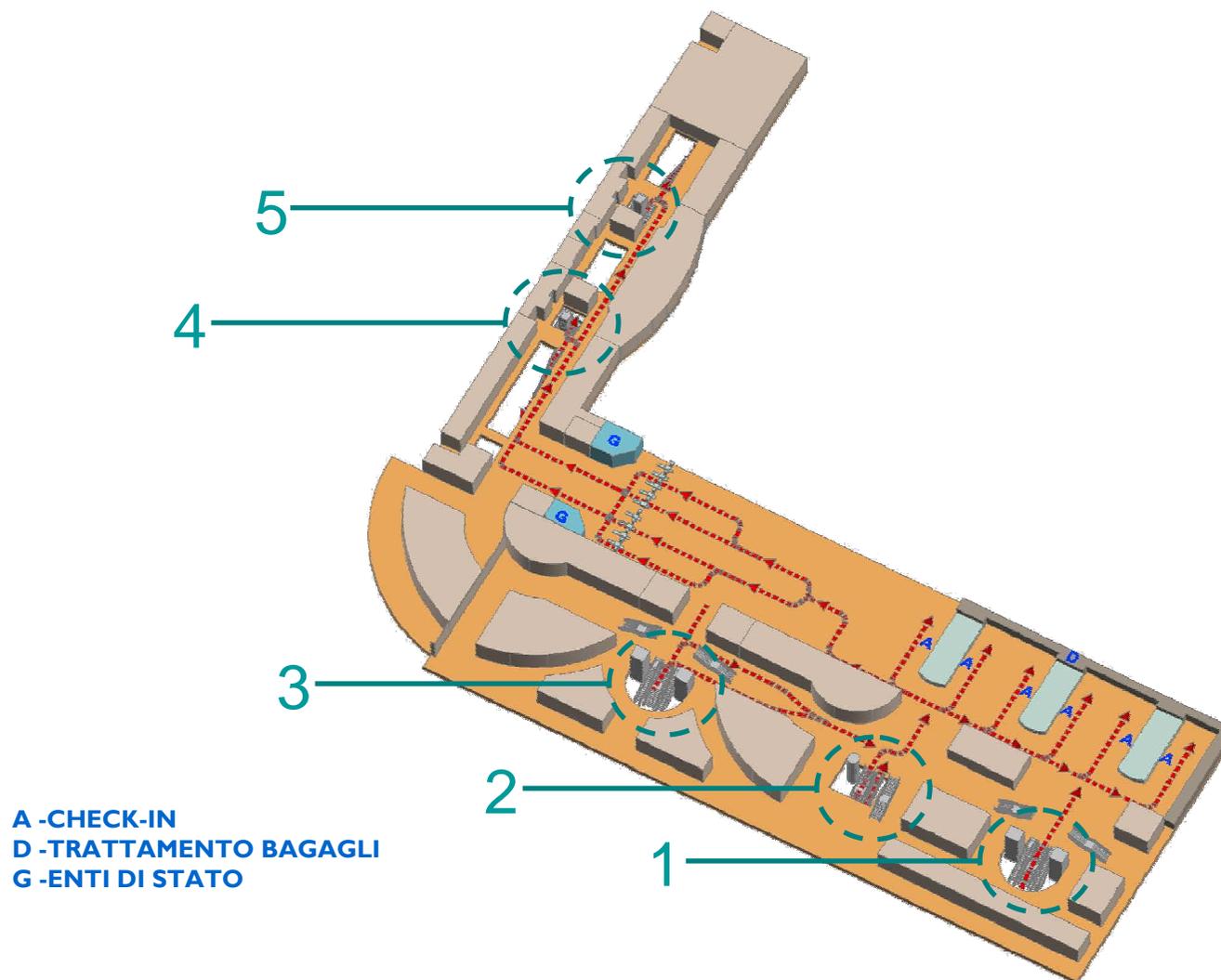
In data 22 Gennaio 2008 si è concluso nei tempi previsti, il concorso di idee, indetto per l'ideazione del concept architettonico esterno dell'aerostazione dell'aeroporto 'Amerigo Vespucci'. Tale concorso ha visto la partecipazione di professionisti di fama internazionale, esperti in progettazione di grandi infrastrutture pubbliche come aeroporti, stazioni, porti, uffici pubblici, ma è stato anche dato spazio alla creatività di giovani professionisti.

In particolare AdF ha annunciato che il **progetto vincitore del Concorso di idee** è stato realizzato dal raggruppamento costituito da **Pascall+Watson Architects Limited – Ausglobe Formula S.p.A.**, al quale verrà assegnato un premio di 250.000 € a fronte dell'acquisizione da parte di AdF dei diritti di proprietà sugli elaborati presentati e dell'espletamento delle future attività di direzione artistica del progetto e di supervisione delle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dei lavori.

# Schema funzionale finale – Piano terra



# Schema funzionale finale – Primo piano



## COLLEGAMENTI VERTICALI

1 - SCALA FISSA  
2 SCALE MOBILI  
2 ASCENSORI

2 - SCALA FISSA  
SCALA MOBILE  
ASCENSORE

3 - SCALA FISSA  
2 SCALE MOBILI  
2 ASCENSORI

4 - SCALA FISSA  
SCALA MOBILE  
ASCENSORE

5 - SCALA FISSA  
SCALA MOBILE  
ASCENSORE

A - CHECK-IN  
D - TRATTAMENTO BAGAGLI  
G - ENTI DI STATO

# Livelli di servizio

	STATO ATTUALE	LIVELLI DI SERVIZIO				
		A	B	C	D	E
PASSEGGERI	2.200.000	2.200.000				
HALL PARTENZE + AREA ATTESA CHECK-IN	1.450 mq	2.445 mq	2.090 mq	1.736 mq	1.382 mq	1.027 mq
N° BANCHI CHECK-IN	23	18	18	13	10	10
N° MACCHINE X-RAY	5	4	3	3	2	2
HALL PARTENZE + GATE HOLD ROOM	1.300 mq	1.283 mq	1.095 mq	907 mq	718 mq	530 mq
ARRIVI AIRSIDE	650 mq	716 mq	634 mq	551 mq	469 mq	387 mq
N° NASTRI	3	3	2	2	2	1
HALL ARRIVI LANDSIDE	150 mq	887 mq	788 mq	690 mq	591 mq	493 mq
SERVIZI IGENICI	430 mq	333 mq	288 mq	243 mq	198 mq	152 mq
COMMERCIALI	1.206 mq	1.666 mq	1.440 mq	1.204 mq	988 mq	762 mq

	STATO FINALE	LIVELLI DI SERVIZIO				
		A	B	C	D	E
PASSEGGERI	3.000.000	3.000.000				
HALL PARTENZE + AREA ATTESA CHECK-IN	3.660 mq	3.334 mq	2.850 mq	2.367 mq	1.884 mq	1.401 mq
N° BANCHI CHECK-IN	40	38	35	30	25	20
N° MACCHINE X-RAY	8	6	5	5	4	3
HALL PARTENZE + GATE HOLD ROOM	2.000 mq	1.617 mq	1.379 mq	1.142 mq	904 mq	666 mq
ARRIVI AIRSIDE	1.100 mq	976 mq	864 mq	752 mq	640 mq	480 mq
N° NASTRI	4	5	4	4	3	3
HALL ARRIVI LANDSIDE	1.265 mq	1.210 mq	1.075 mq	941 mq	806 mq	672 mq
SERVIZI IGENICI	470 mq	446 mq	386 mq	325 mq	265 mq	201 mq
COMMERCIALI	2.186 mq	2.230 mq	1.928 mq	1.626 mq	1.321 mq	1.006 mq

## VERIFICHE DIMENSIONALI DEI LIVELLI DI SERVIZIO SULLA BASE DELLE METODOLOGIE:

- [IATA](#) (Airport Terminals References Manual)
- [FAA](#) (Federal Aviation Administration)

Sono considerati *accettabili* i livelli da “A” a “C”.

Sono considerati di *congestione* i livelli da “D” ad “E”

## **Requisiti di carattere generale richiesti nella elaborazione del concept design**

---

- Caratterizzazione internazionale dell'edificio;**
- Connotazioni specifiche di legame al territorio;**
- Funzionalità, semplicità di realizzazione e costo complessivo dell'opera;**
- Soluzioni tecnologiche connesse al risparmio energetico ed al ridotto impatto ambientale;**
- Facilità di connessione all'intermodalità.**

## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista diurna (I)



## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista diurna (2)

---



## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista diurna (3)

---



## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista notturna (I)

---



## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista notturna (2)

---



## Progetto nuovo terminal passeggeri: vista notturna (3)

