



Risultati 2006, 1° Trimestre 2007 e piano investimenti pluriennali

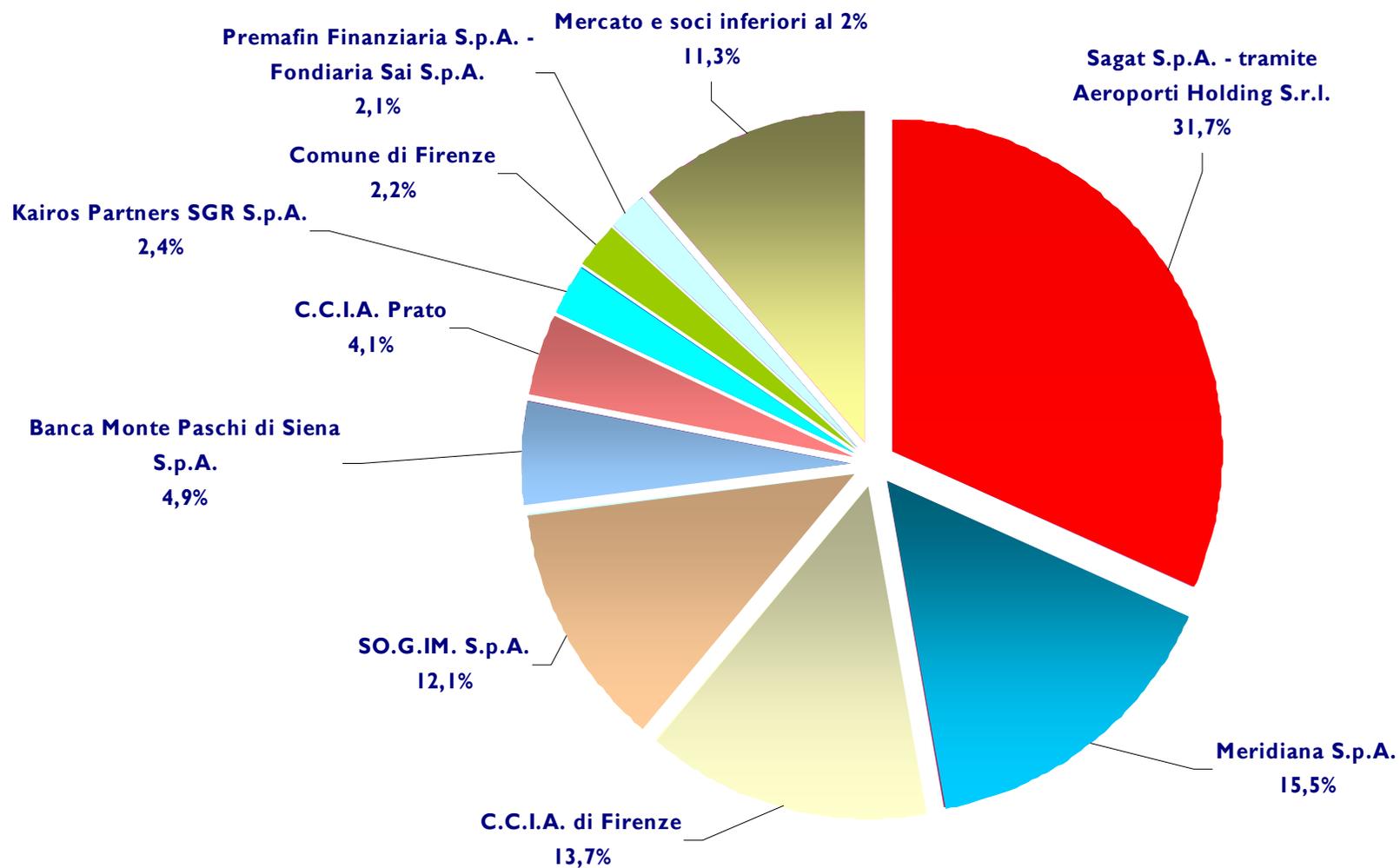
Milano, 30 Maggio 2007

Indice

	<i>pag.</i>
• Bilancio consolidato 2006	3
• Primo trimestre consolidato 2007	23
• Il quadro normativo	28
• Piano investimenti pluriennale	34

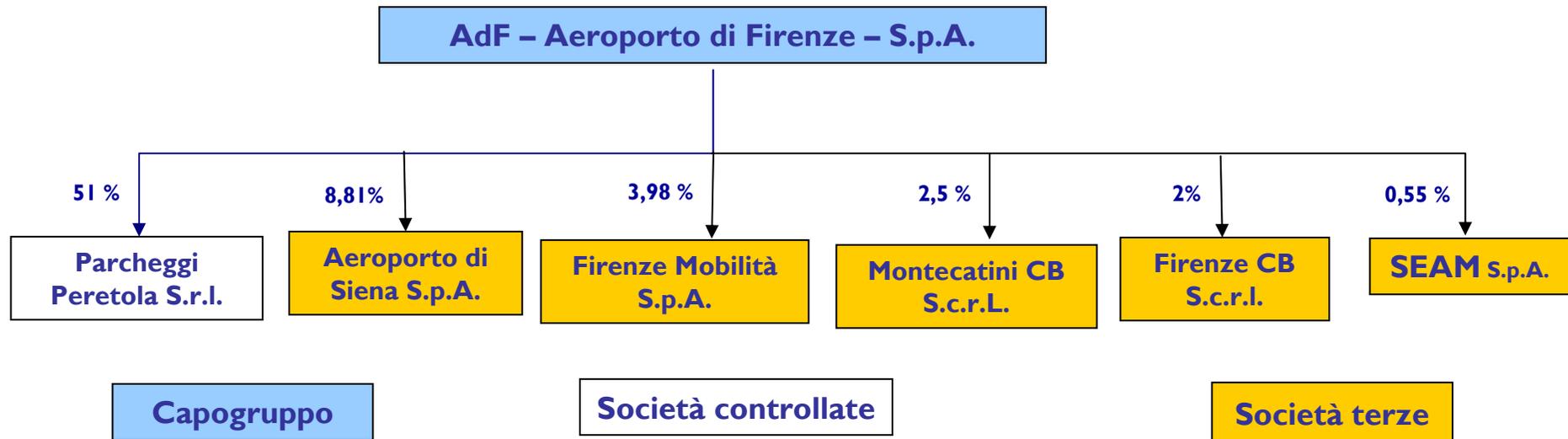
Bilancio consolidato 2006

Capitale Sociale Aeroporto di Firenze S.p.A.



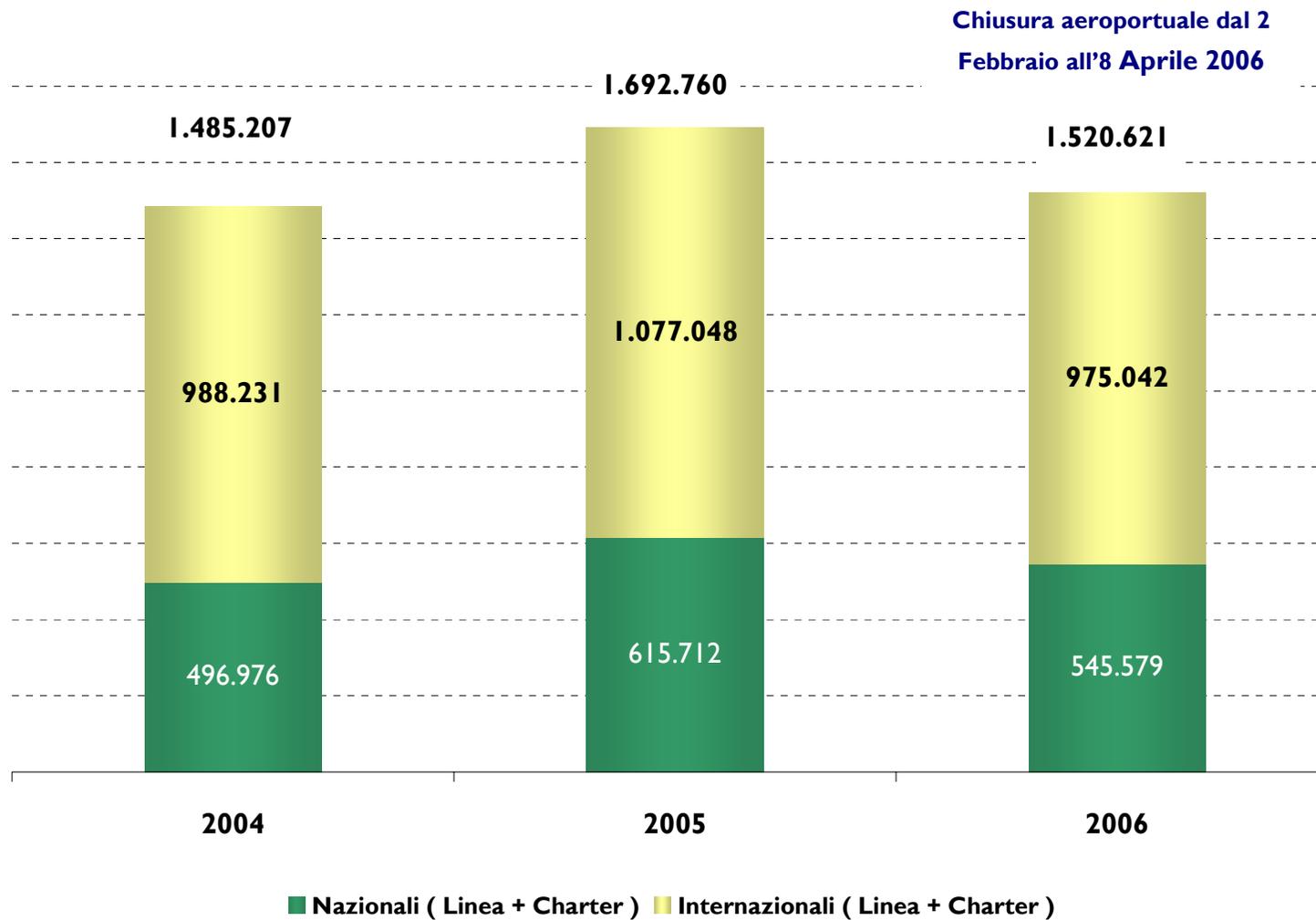
Al 26 aprile 2007

Struttura del gruppo ADF

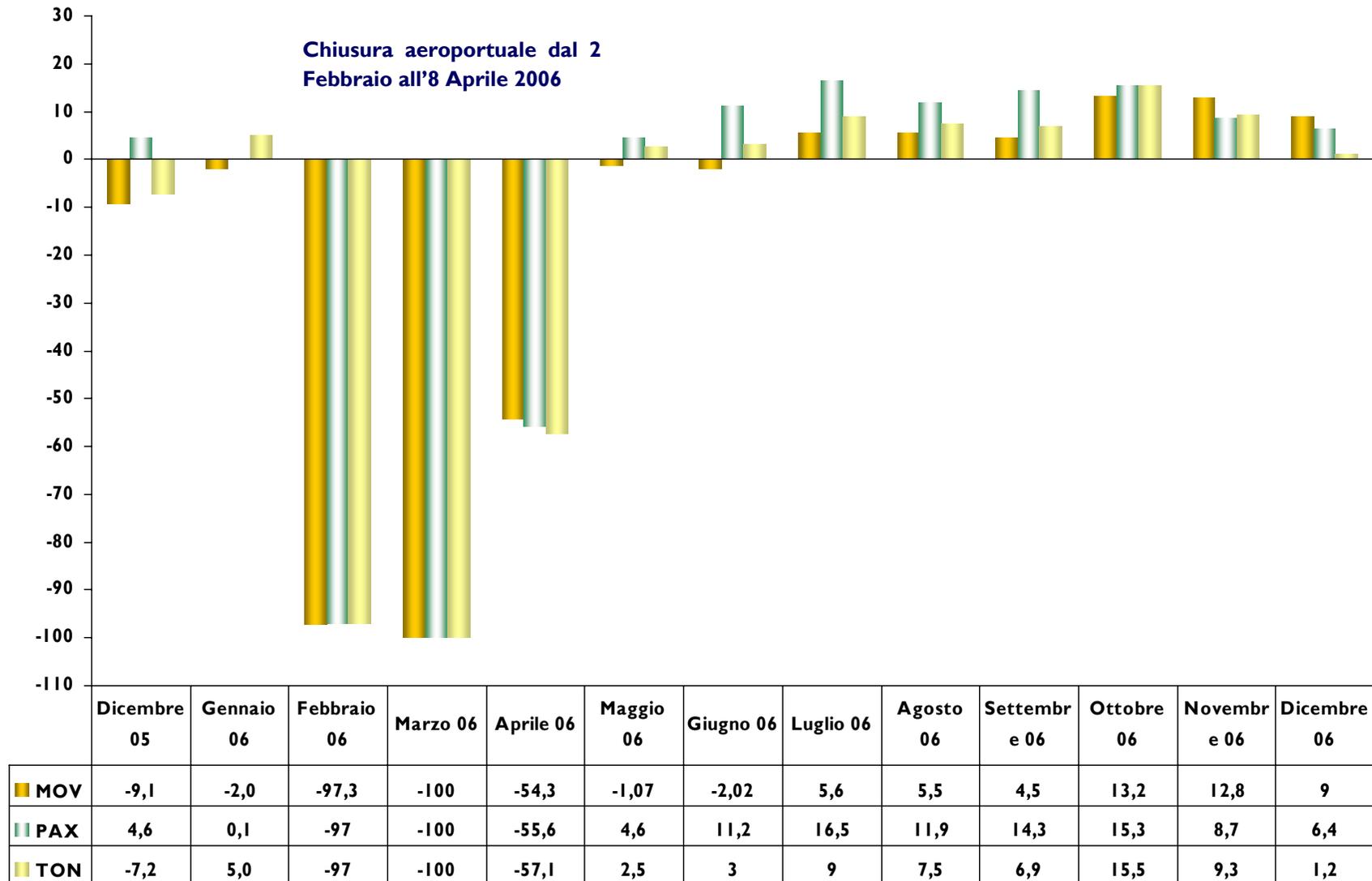


Al 31 marzo 2007

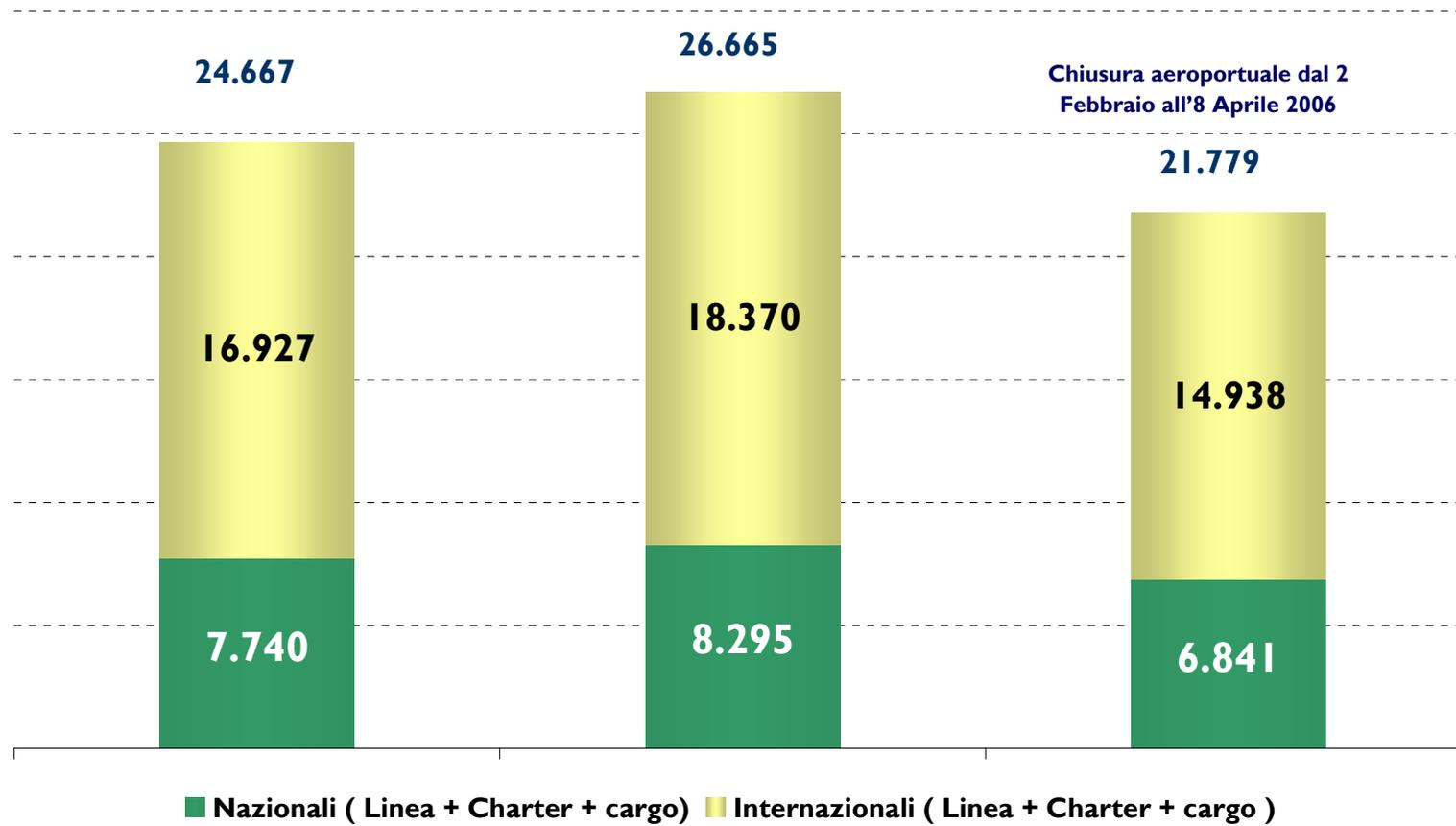
Traffico passeggeri



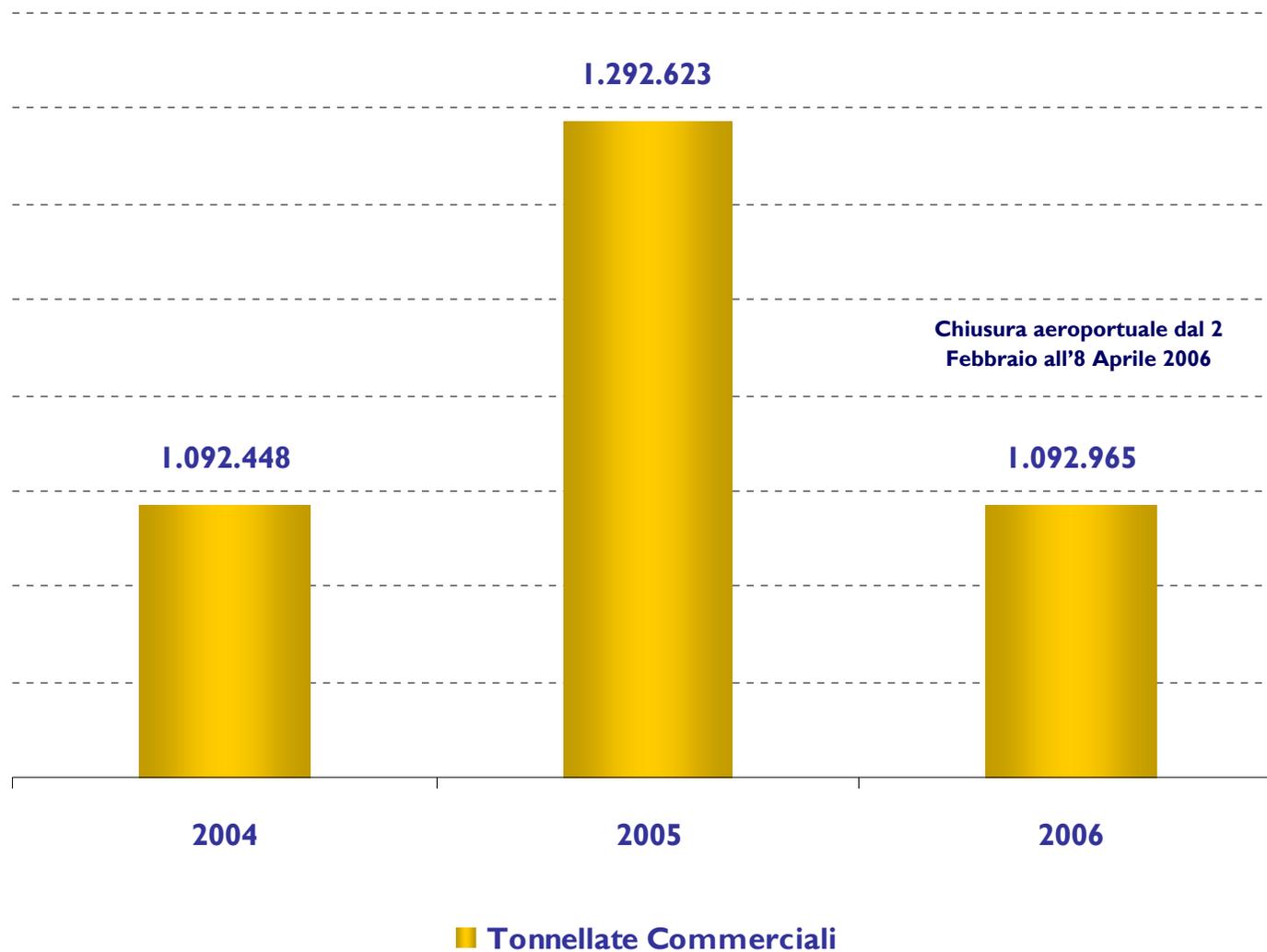
Traffico passeggeri 2006 – andamento mensile



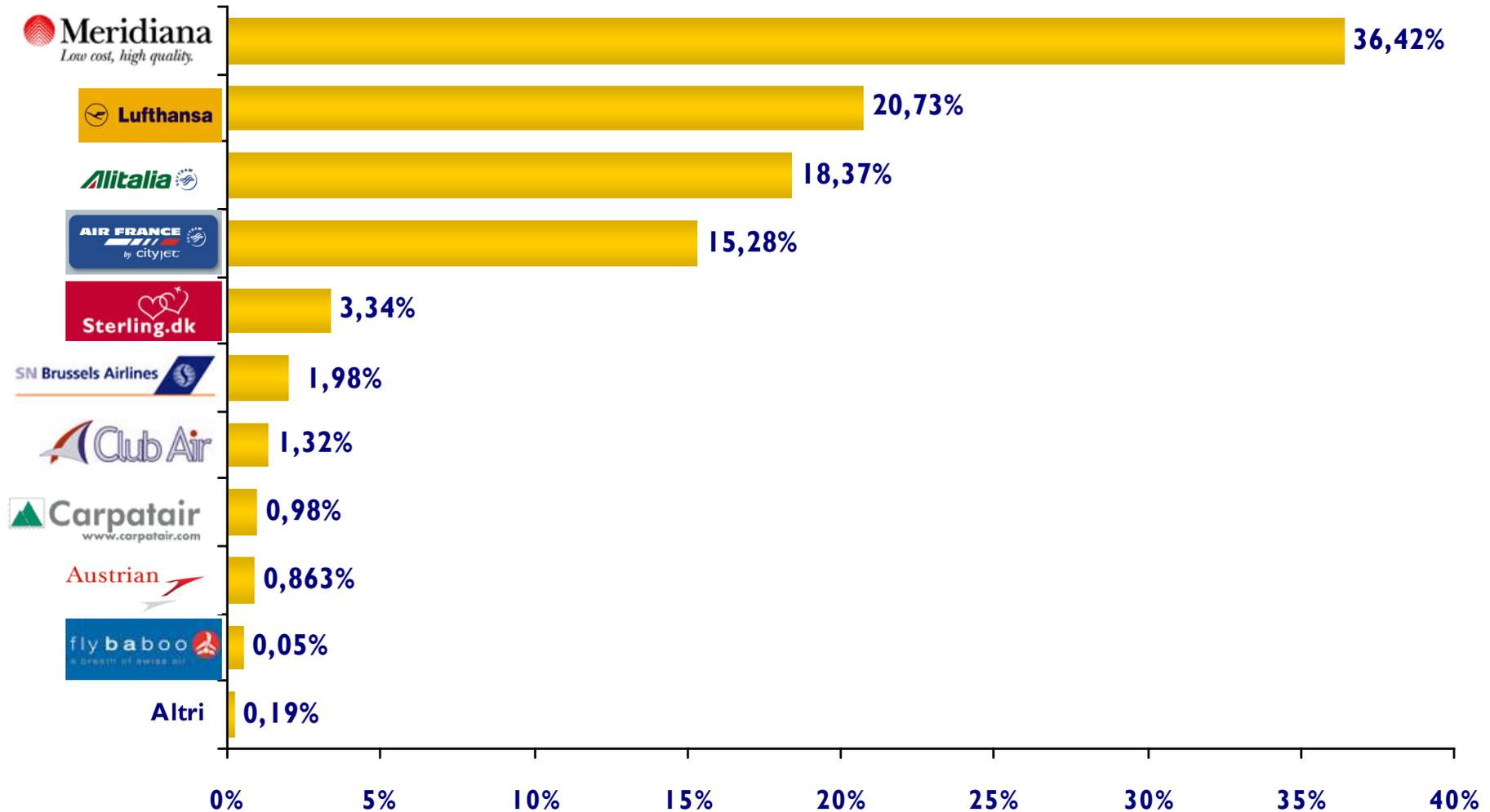
Movimenti Aeromobili



Tonnellaggio Aeromobili



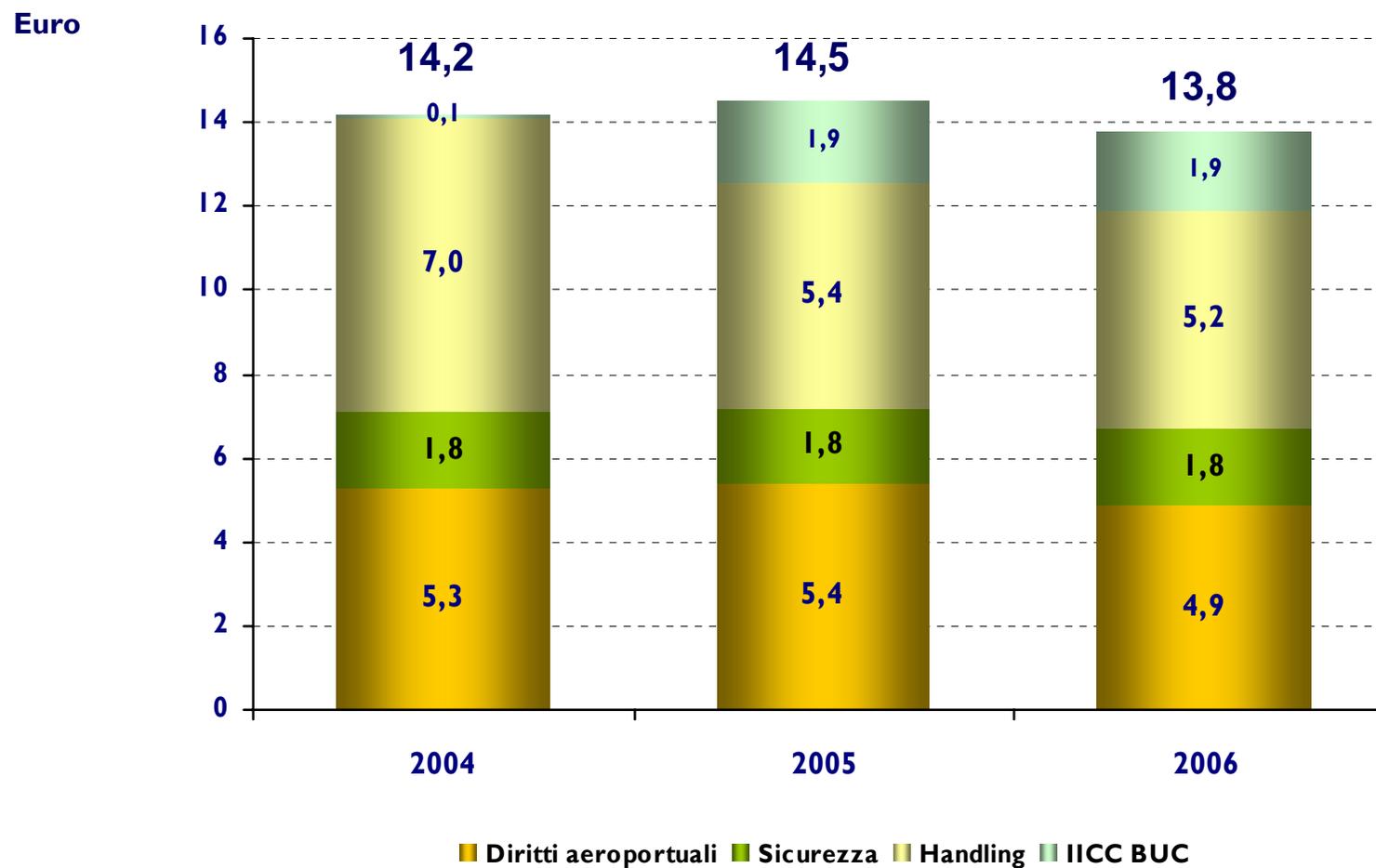
Traffico 2006 per compagnia



Principali indicatori economico finanziari

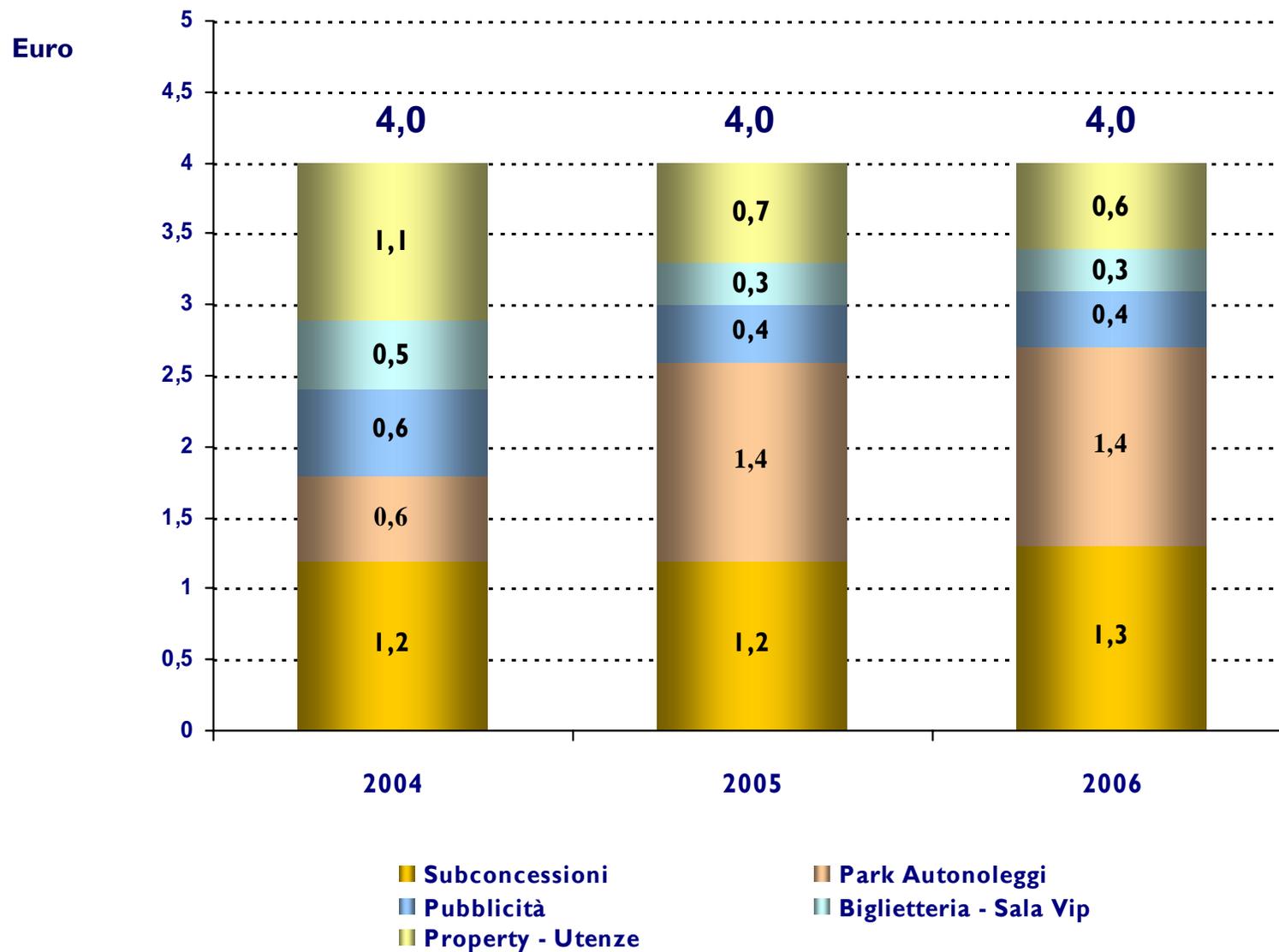
Euro mln	2006 IAS	2005 IAS	var. ass.	var %
Ricavi	28,1	32,0	(3,9)	-12,1%
Costi Operativi	9,1	9,2	(0,1)	-0,7%
Costo del Personale	10,8	10,4	0,4	3,8%
Ebitda	8,2	12,4	(4,2)	-33,9%
<i>in % dei ricavi</i>	29,1%	38,8%		
Reddito Operativo	3,3	5,3	(2,0)	-37,7%
<i>in % dei ricavi</i>	11,7%	16,6%		
Utile (Perdita) Consolidato	1,2	2,4	(1,2)	-51,3%
<i>in % dei ricavi</i>	4,2%	7,5%		
Flusso netto di cassa	(11,1)	6,0	(17,1)	-286,7%
Capex	19,4	4,2	15,2	362,2%
PFN - (indebitamento netto)	(3,6)	8,8	(12,4)	-140,7%

Ricavi aeronautici a passeggero

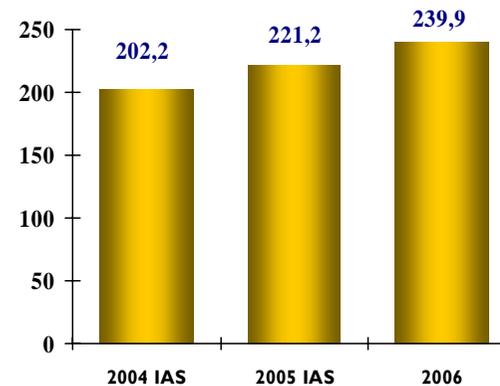
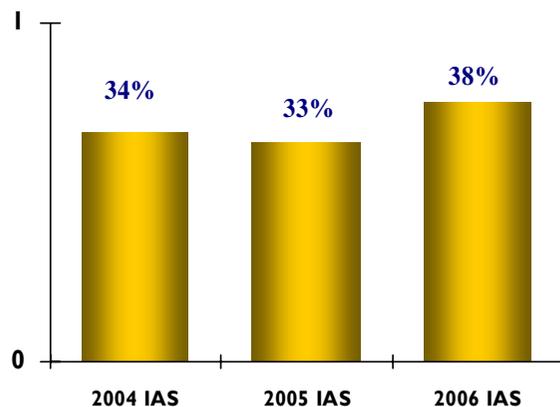


- Chiusura aeroportuale dal 2 Febbraio all'8 Aprile 2006
- Diminuzione diritti ex Legge 248/05 in misura pari all'abbattimento del 75% del canone aeroportuale

Ricavi non aeronautici a passeggero



Costo e Indici del Personale

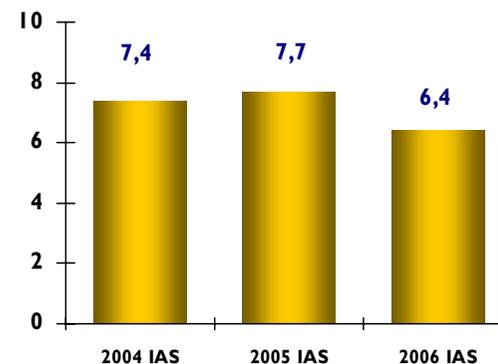
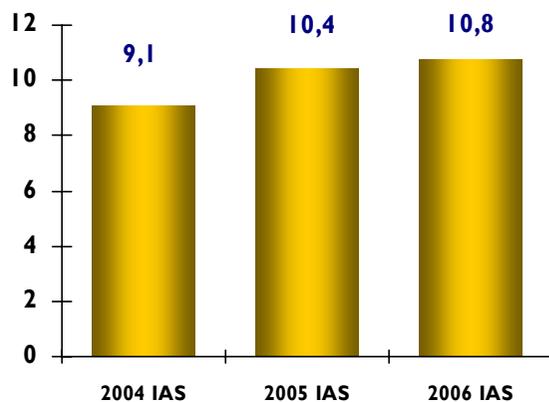


Personale in % dei ricavi totali

EFT medi

Euro
mln

Novembre 2005 firma contratto di full handling IG e ADF con insourcing delle attività di handling front line prima in autoproduzione (+ 17,41EFT nel 2006)

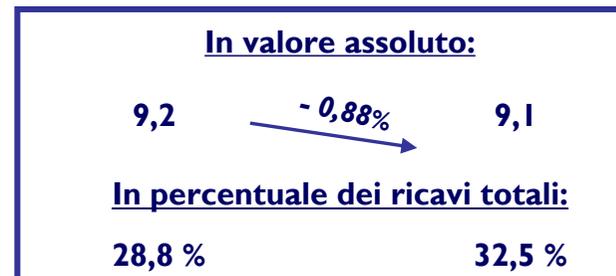


Costo del personale

Pax/EFT

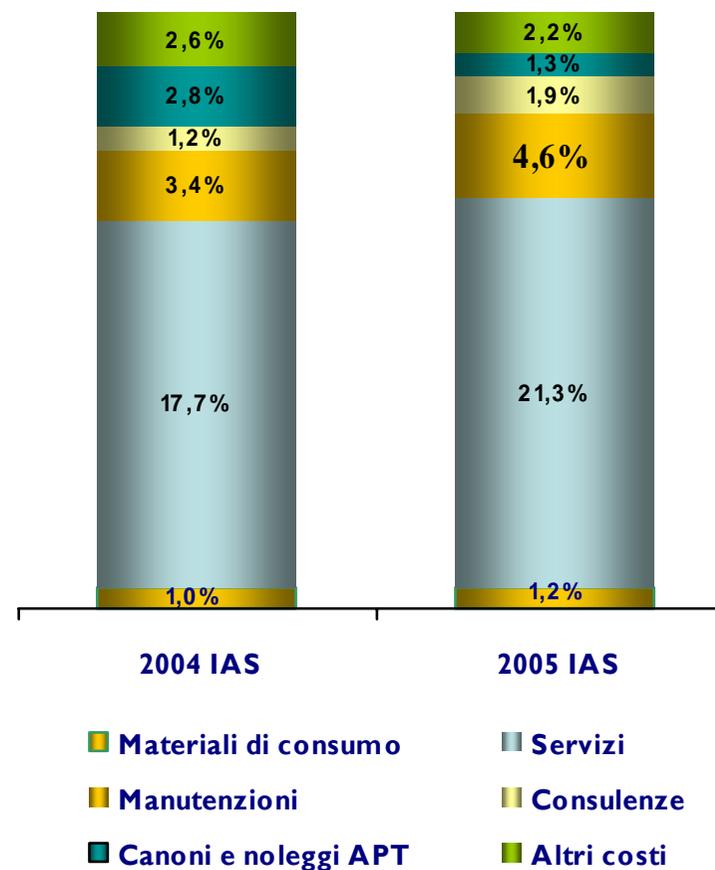
Composizione dei Costi operativi

Euro
Mln.



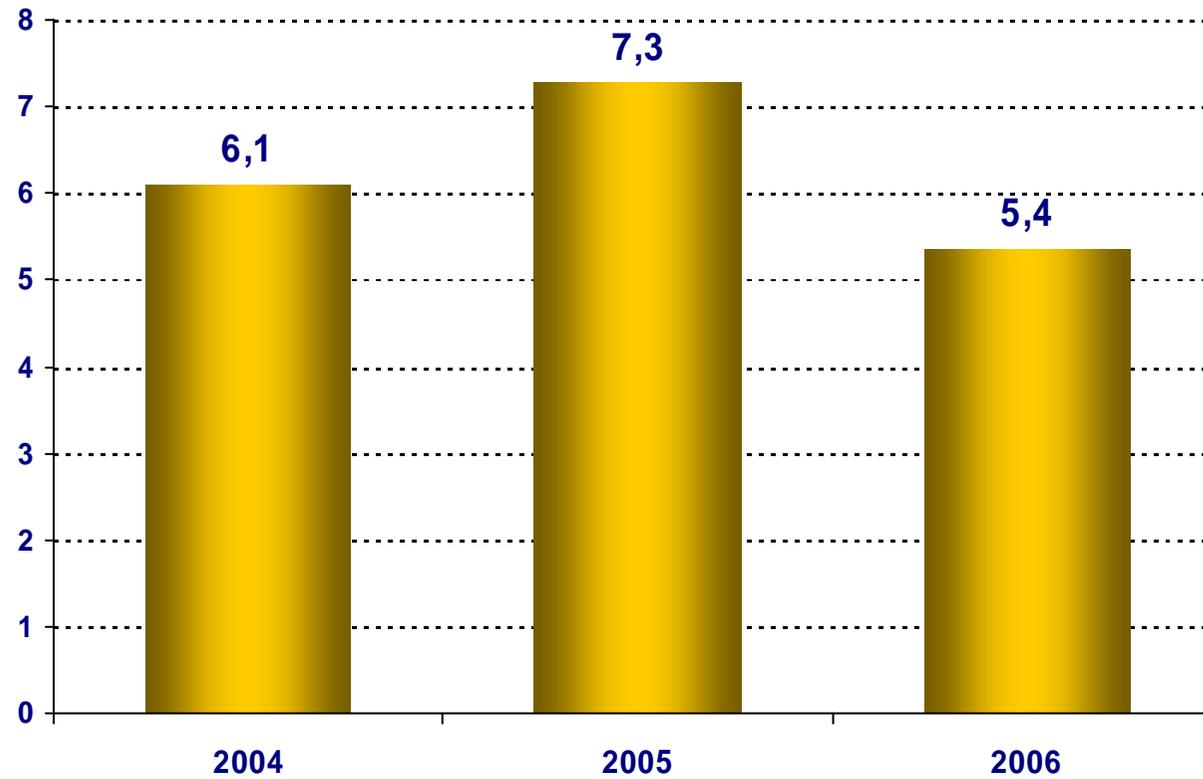
Costi operativi

- < **Canoni e Noleggi APT:** Effetto 248/05: diminuzione canone aeroportuale.
- > **Consulenze** - Consulenze straordinarie per OPA e separazione attività Handling;
- > **Manutenzioni** – Incremento superfici nastri aree terminali



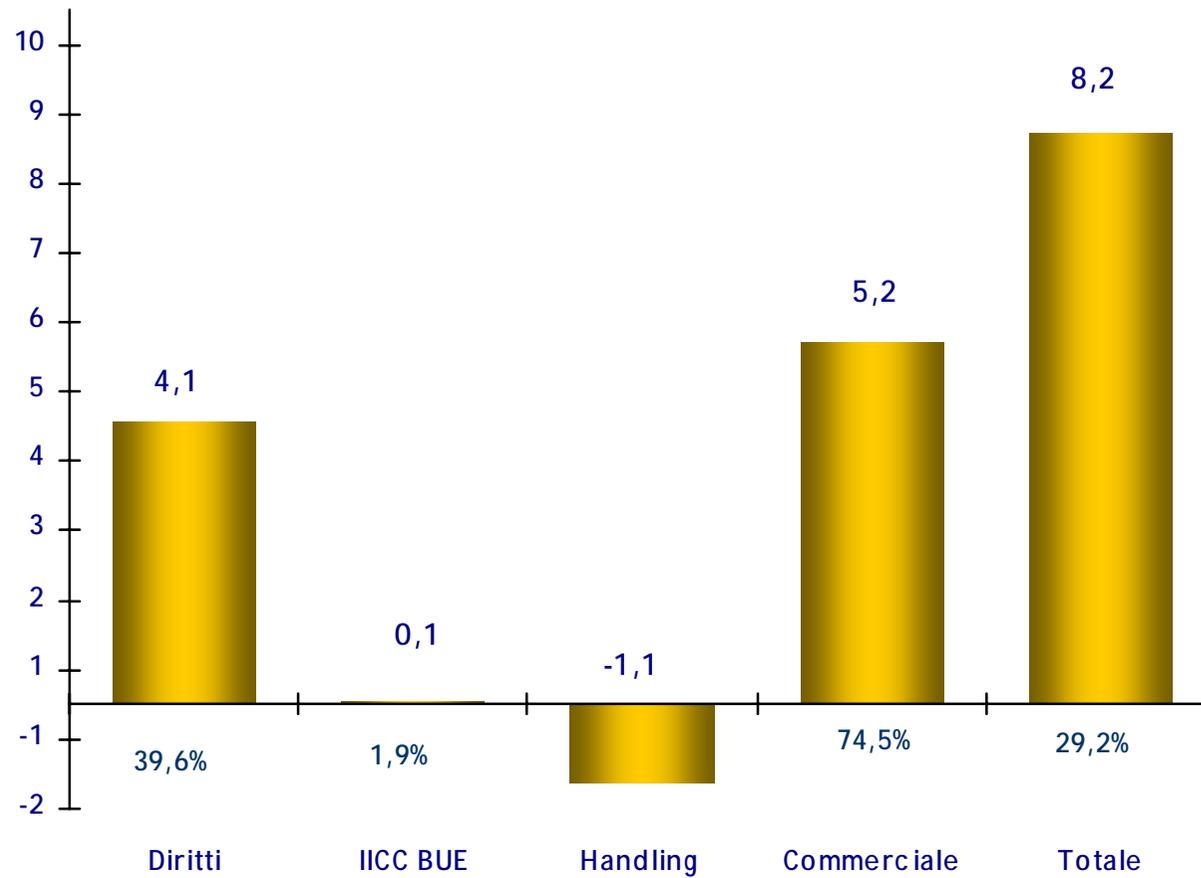
EBITDA a passeggero

Euro



EBITDA di settore 2006

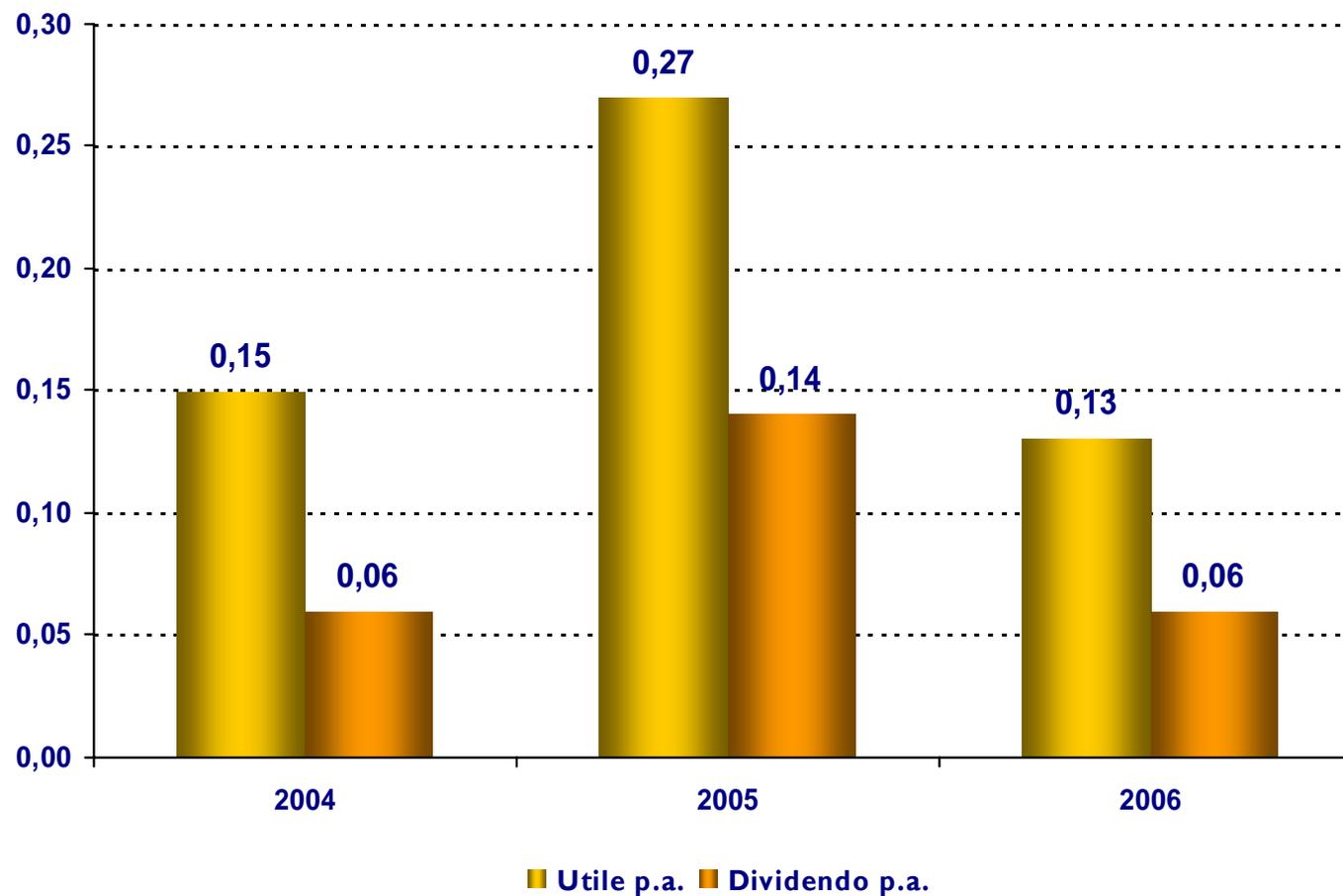
Euro
mln



■ Ebitda % ricavi totali

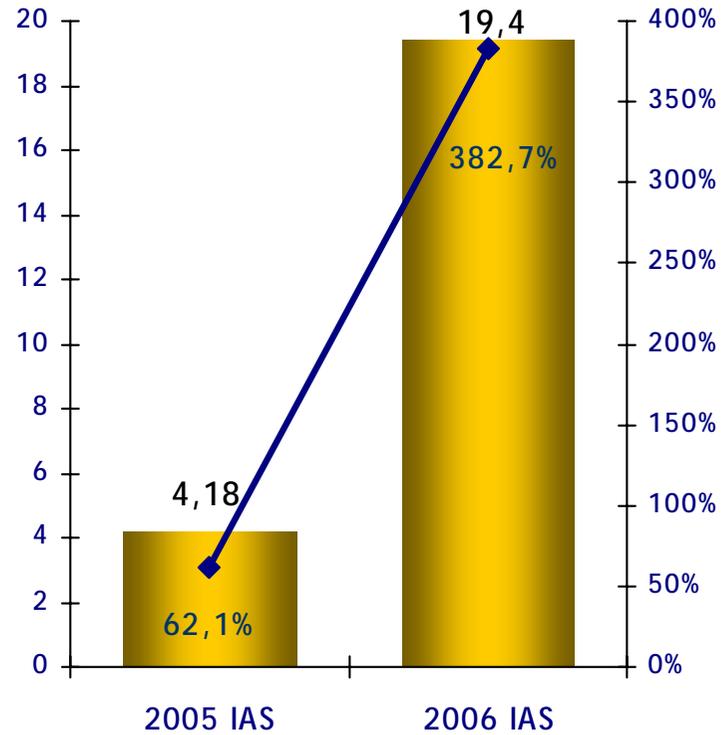
Utile netto e dividendo per azione

Euro

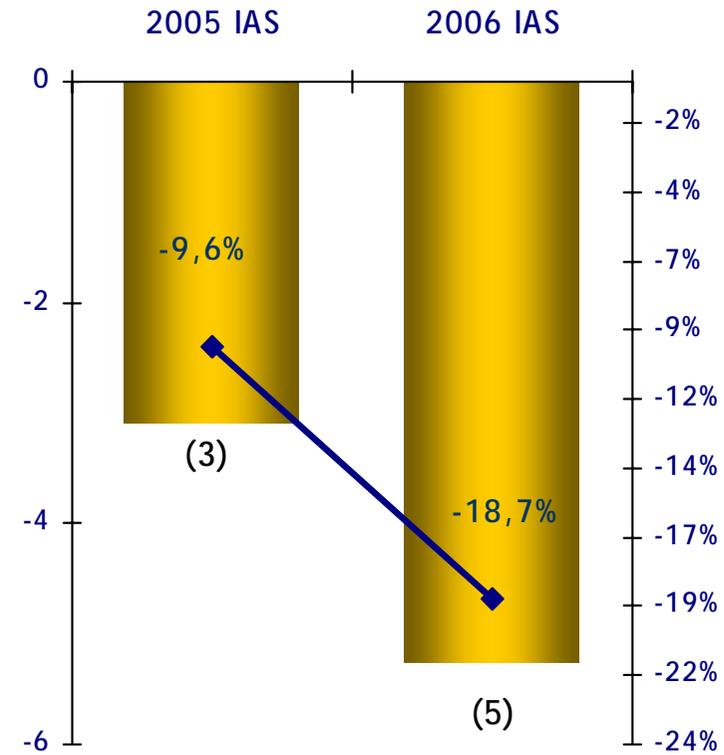


Investimenti e Capitale Netto di esercizio

Euro
mln



■ Capex
◆ Capex/Ammortamenti e Svalutazioni

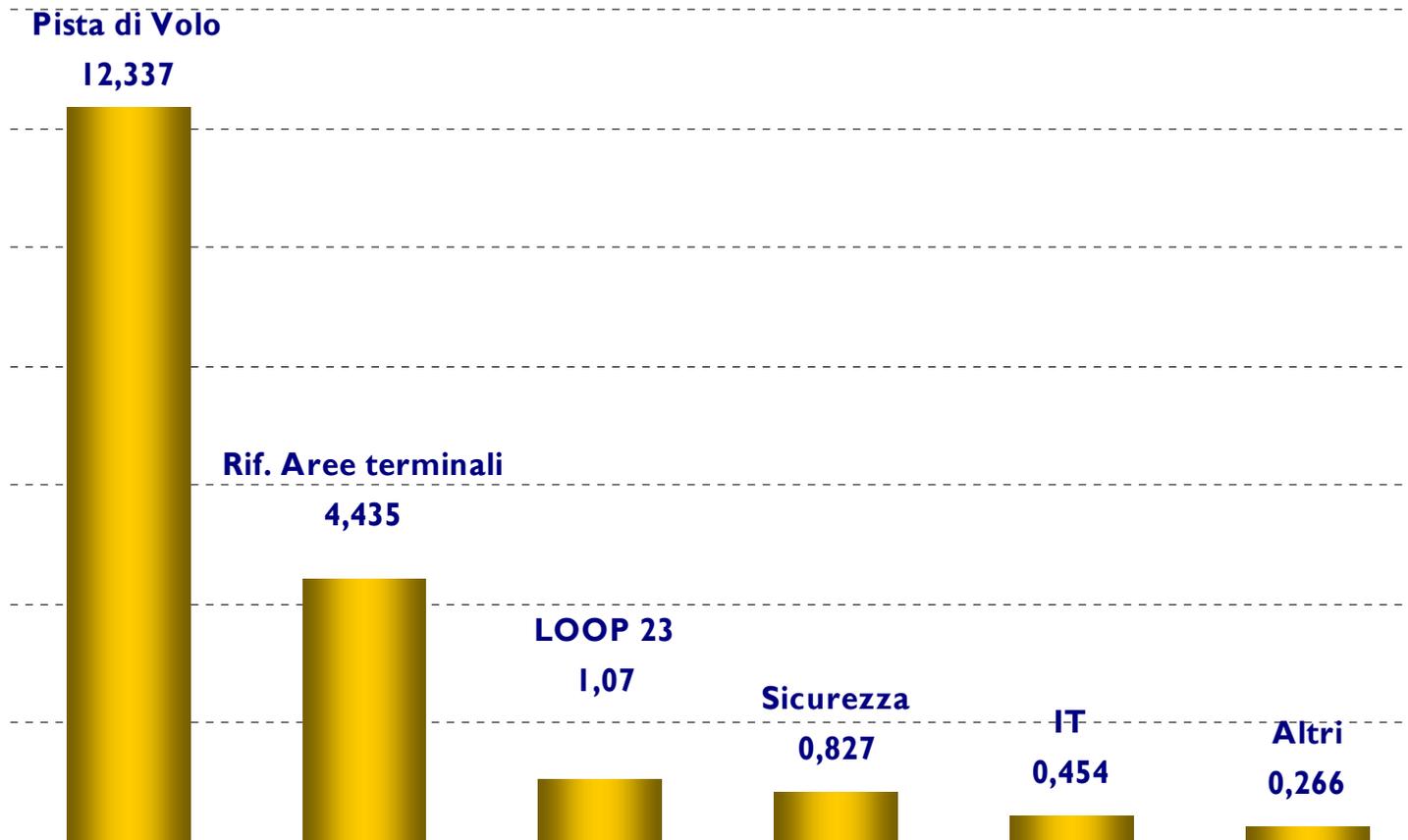


■ Capitale netto di esercizio
◆ % ricavi totali

Principali Investimenti 2006

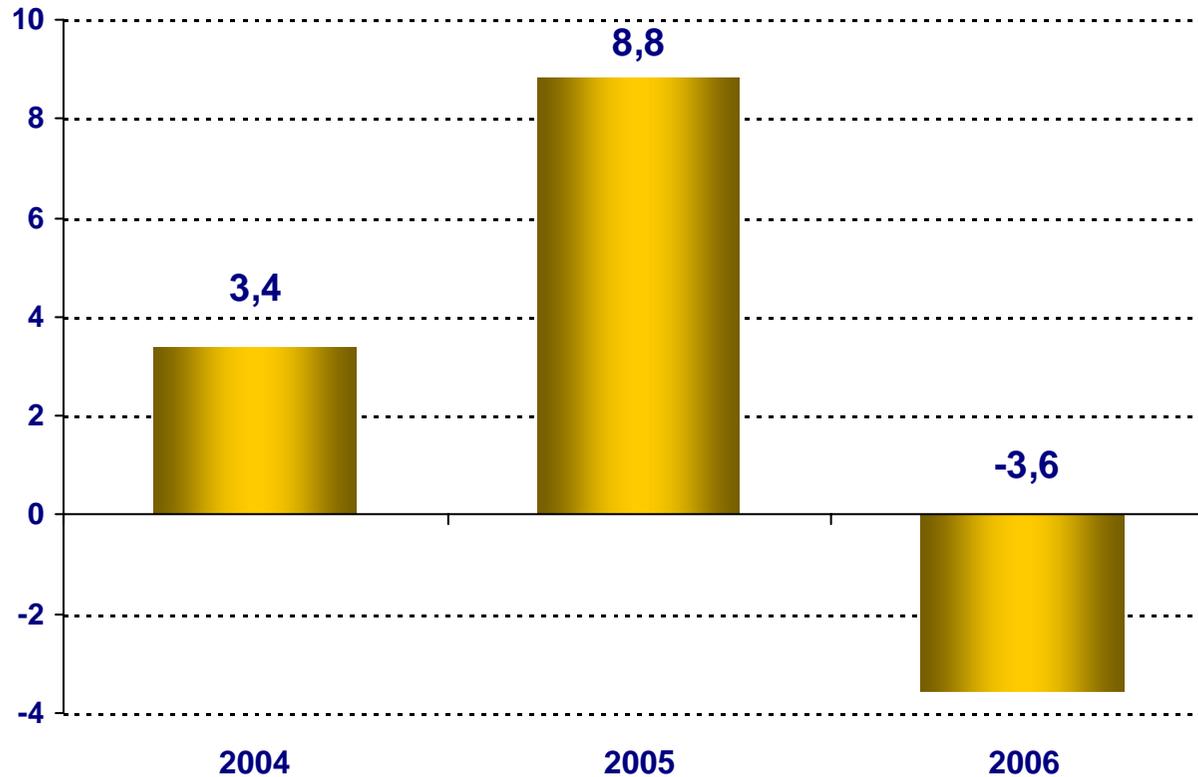
Euro
mln

Totale 2006: 19,4 € mln



Posizione finanziaria netta (Indebitamento finanziario netto)

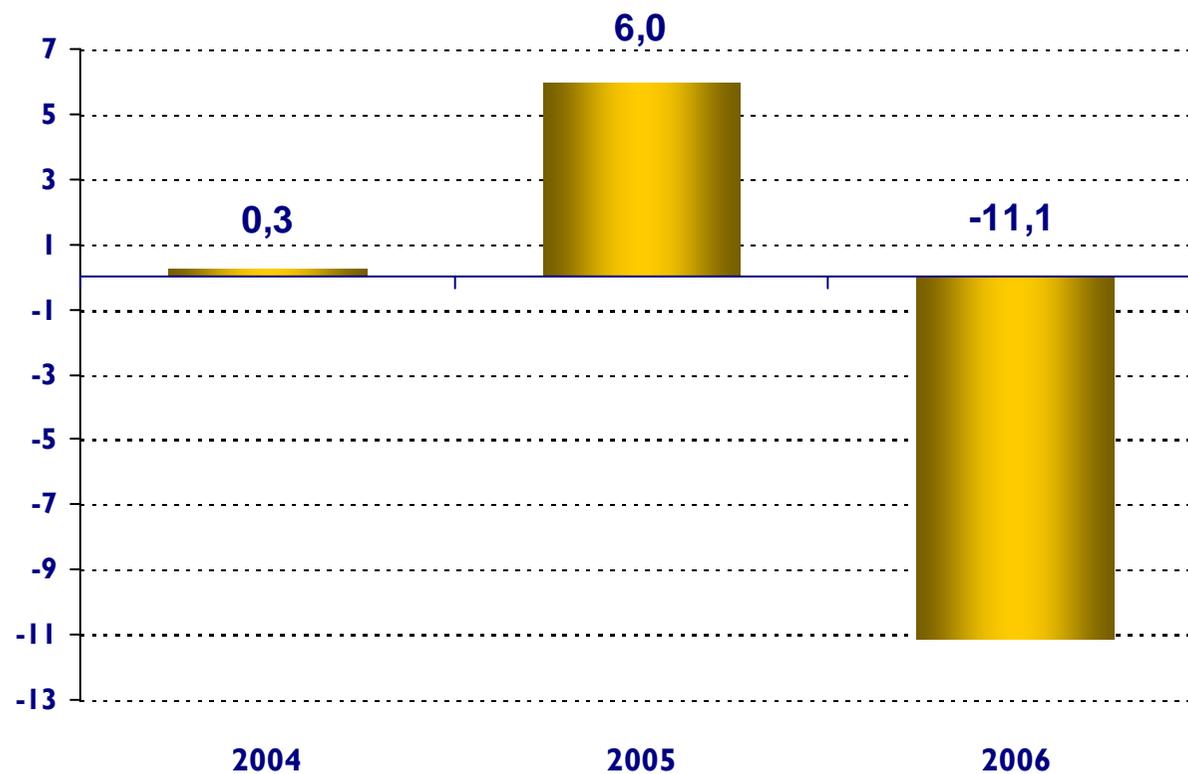
Euro
mln



Dati consolidati, con il debito della controllata rispettivamente di 2,2 nel 2004, 2,05 nel 2005 e 0,6 nel 2006.

Flusso monetario netto della gestione

Euro
mln



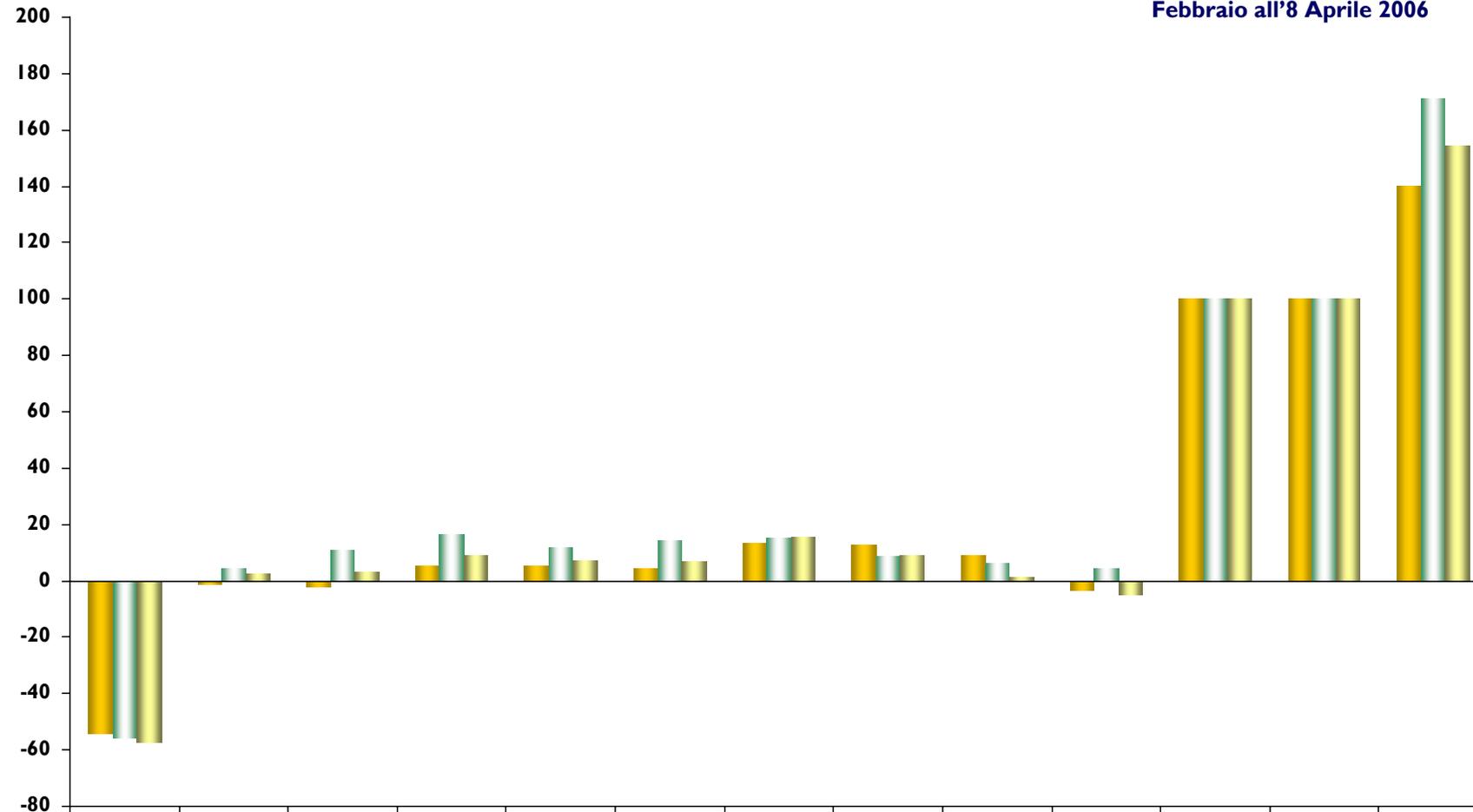
Primo trimestre consolidato 2007

Dati di Traffico al 30/04/2007

	30/04/2007	30/04/2006	Var. 2007/2006
Passeggeri commerciali	550.439	186.825	194,6%
Nazionali (Linea + Charter)	184.223	75.431	144,2%
Internazionali (Linea + Charter)	366.216	111.394	228,8%
Passeggeri aviazione Generale	3.488	1.707	104,3%
Totale passeggeri	553.927	188.532	193,8%
Movimenti commerciali	8.397	3.027	177,4%
Nazionali (Linea + Charter)	2.473	1.098	125,2%
Internazionali (Linea + Charter)	5.924	1.900	211,8%
Cargo	-	29	-100,0%
Movimenti aviazione generale	2.101	816	157,5%
Totale movimenti	10.498	3.843	173,2%
Tonnellaggio commerciale	413.414	152.895	170,4%
Tonnellaggio aviazione generale	19.523	8.060	142,2%
Totale tonnellaggio	432.937	160.955	169,0%
Merce via aerea (kg.)	21.853	93.221	-76,6%
Merce gommata (kg.)	374.898	726.633	-48,4%
Totale Merce/Posta	396.751	819.854	-51,6%

Traffico passeggeri al 30/04/2007 – andamento mensile

Chiusura aeroportuale dal 2
Febbraio all'8 Aprile 2006



	Aprile 06	Maggio 06	Giugno 06	Luglio 06	Agosto 06	Settembre 06	Ottobre 06	Novembre 06	Dicembre 06	Gennaio 07	Febbraio 07	Marzo 07	Aprile 07
■ MOV	-54,3	-1,07	-2,02	5,6	5,5	4,5	13,2	12,8	9	-3,3	100	100	140,4
■ PAX	-55,6	4,6	11,2	16,5	11,9	14,3	15,3	8,7	6,4	4,6	100	100	171,2
■ TON	-57,1	2,5	3	9	7,5	6,9	15,5	9,3	1,2	-4,9	100	100	154,1

Primo trimestre 2007 - Principali indicatori economico finanziari

	I°trim. 2007 Consolidato	I°trim. 2006 Consolidato	var. ass.	var %
Ricavi	7,2	2,9	4,35	151,1%
Costi Operativi	2,4	1,6	0,83	53,5%
Costo del Personale	3,1	2,6	0,57	22,3%
Ebitda	1,7	(1,3)	2,94	235,5%
<i>in % dei ricavi</i>	23,4%	-43,4%		
Risultato Operativo	0,8	(2,3)	3,11	132,7%
<i>in % dei ricavi</i>	10,6%	-81,4%		
Utile (Perdita) Consolidato	0,2	(2,3)	2,52	108,3%
<i>in % dei ricavi</i>	2,7%	-80,8%		
Flusso netto di cassa	0,9	(1,7)	2,6	150,3%
Capex	0,7	13,0	(12,3)	-94,6%
PFN - (indebitamento netto)	(2,6)	7,1	(9,7)	-136,9%

Risultati economici 12 mesi mobili : aprile 2006 - marzo 2007

	aprile 2006 - marzo 2007	2005 IAS	var. ass.	var %
Ricavi	32,5	32,0	0,5	1,5%
Costi Operativi	10,0	9,2	0,8	8,3%
Costo del Personale	11,4	10,4	0,9	9,1%
Ebitda	11,2	12,4	(1,2)	-10,0%
<i>in % dei ricavi</i>	<i>34,4%</i>	<i>38,8%</i>		
Reddito Operativo	6,3	5,3	1,0	19,0%
<i>in % dei ricavi</i>	<i>19,4%</i>	<i>16,6%</i>		
Utile (Perdita) Consolidato	3,6	2,4	1,2	50,4%
<i>in % dei ricavi</i>	<i>11,1%</i>	<i>7,5%</i>		

I risultati dei 12 mesi mobili sopra esposti sono comunque negativamente influenzati dall'assenza di due dei vettori primari nel mese di aprile 2006, con il traffico ripreso a ritmo ridotto dopo la chiusura dello scalo, registrando un calo del 55,6% rispetto al corrispondente mese del 2005.

Il quadro normativo

Bozza di delibera CIPE - 2007

Elenco dei prodotti regolamentati ex delibera CIPE 2007		
Macrofamiglia	Prodotto	Driver
Diritti di approdo e decollo, sosta e ricovero (L. 248/05, art. 11 nonies)	Diritti di approdo e decollo	Tonnellaggio totale
	Diritti di sosta e ricovero	Tonnellaggio totale
Tasse di imbarco passeggeri (L. 248/05, art. 11 nonies)	Tasse di imbarco passeggeri	Pax in partenza
Tasse di imbarco e sbarco merci (L. 117/74 e L. 248/05, art. 11 nonies)	Tasse di imbarco e sbarco merci	Peso merci paganti
Operazioni di controllo e sicurezza (D.M. 85/99, art 2, co.l e L. 248/05 art. 11 duodecis)	Controllo passeggeri e bagagli a mano	Pax in partenza
	Controllo 100% del bagaglio da stiva	Pax in partenza
Beni di uso comune e Beni di uso esclusivo (*)	Beni di uso comune / Beni di uso esclusivo	-
Corrispettivi per le attività di assistenza a terra solo in caso di unico prestatore di diritto o di fatto. (*)	Handling	-
Infrastrutture centralizzate (*) (D.Lgs. 18/99, allegato B, e L. 248/05, art. 11 terdecies)	Smistamento Bagagli	n. bagagli in arrivo e partenza
	GPU - ASU	Toccate
	Sistema de Anti Icing	Tonnellaggio aeromobili
	Depurazione e distruzione dei rifiuti di bordo	Tonnellaggio aeromobili
	Sistema di informativa al pubblico	Toccate
	Sistema informatico di scalo	Passeggeri in partenza
	Coordinamento airside	Toccate

Bozza di delibera CIPE - 2007

Ai gestori vengono riconosciuti i costi direttamente e indirettamente imputabili ai servizi oggetto della regolamentazione e che includono un'equa remunerazione del capitale investito:

- I **costi direttamente imputabili** (es. personale direttamente impiegato, materiali direttamente impiegati, manutenzioni);
- La **quota di pertinenza delle spese generali** e dei **canoni concessori** dovuti all'ENAC, ripartiti tra le diverse aree quanto più oggettivamente e analiticamente possibile in relazione ai servizi ai quali tali voci si riferiscono;
- Un **equa remunerazione del capitale investito**;
- Le **quote di ammortamento** relative al capitale di cui al punto precedente, secondo le aliquote tecnico economiche, con esclusione di ammortamenti accelerati.

Tali costi sono determinati in relazione ad un anno base e seguono poi la dinamica dei parametri indicati nei contratti di programma.

I **costi unitari** derivano dal rapporto tra i costi totali e il “driver” di traffico di riferimento

I **costi unitari** ai fini della determinazione del corrispettivo unitario, **esclusivamente per i diritti aeroportuali** sono diminuiti di “una quota pari al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non soggetti a regolazione economica svolti nell'ambito del sedime”. Il “margine”, è pari alla differenza tra i ricavi e gli altri proventi conseguiti per i servizi non soggetti a regolazione economica nell'ambito del sedime e i costi, inclusa la remunerazione del capitale investito, ed è ripartito tra i diritti sulla base del relativo peso.

Bozza di delibera CIPE - 2007

W.A.C.C. Il **tasso** riconosciuto di remunerazione del capitale investito in termini **nominali** è definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale, considerato al lordo delle imposte.

- Il tasso di rendimento del capitale di debito è pari alla somma della media dei rendimenti dei BTP 10 anni benchmark riferibile agli ultimi 12 mesi + un massimo di **2%**.
- Il tasso di rendimento del capitale di rischio è determinato nella somma del tasso di rendimento di attività prive di rischio e del premio al capitale di rischio (determinato nella misura del **4%**) moltiplicato per il coefficiente beta.

Il tasso riconosciuto di remunerazione del capitale investito potrà essere applicato in termini **reali** nei contratti di programma, utilizzando il tasso programmato di inflazione per il periodo.

RAB – revenue asset base Il **capitale** da remunerare al tasso sopra definito è allocato analiticamente ai servizi cui si riferisce e include:

- Le **immobilizzazioni immateriali e immateriali** al lordo del fondo di ammortamento civilistico e al netto degli ammortamenti tecnico - economici, le lavorazioni in corso sono ammesse in base agli stati di avanzamento lavori.
- Le **immobilizzazioni figurative** relative all'eventuale capitale netto residuo che attengono a opere realizzate con finanziamenti pubblici a titolo non oneroso. L'inclusione è ammessa per i finanziamenti stanziati prima dell'entrata in vigore della Delibera Cipe 86/2000 qualora, in caso di mutamenti dell'assetto proprietario, il soggetto interessato sia entrato successivamente alla data del relativo ammortamento, purché non produca aumenti delle tariffe. I benefici devono essere accantonati in un fondo vincolato e l'inclusione delle immobilizzazioni è ammessa nei limiti del valore contabile netto.
- Gli **oneri di concessione** e le voci di **“avviamento”** non possono essere allocate ai servizi regolamentati per importi superiori al valore di quanto esplicitamente previsto nelle convenzioni.
- La **remunerazione dei costi sostenuti per l'espropriazione** in forza di previsioni di legge o convenzionali, di aree strumentali al servizio della navigazione area o della mitigazione del danno ambientale, che siano gratuitamente devolute al termine della concessione e comunque entro i limiti di esproprio della normativa vigente.
- Il **saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori**, nella misura massima del 25% dei costi per prodotto.

Bozza di delibera CIPE - 2007

L'**ENAC** entro 60 giorni dalla data della delibera (presunta fine maggio 2007) sottopone all'approvazione dei Ministri dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, che acquisiscono il parere del NARS, le linee guida per la corretta elaborazione del sistema di contabilità analitica, corredata di piani di investimento e di traffico

I **Contratti di Programma** sono approvati con decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze, previo parere del CIPE. Hanno **durata quadriennale**, stipulati dall'**ENAC**, aeroporto per aeroporto, e approvati dai Ministri competenti, stabiliscono per ciascun servizio regolamentato:

- Il **livello iniziale di riferimento dei corrispettivi** e le attività che tali corrispettivi remunerano;
- I **piani d'investimento** per i servizi soggetti a regolazione con importi previsti e relativi cronoprogrammi;
- I parametri che definiscono il profilo temporale della **dinamica dei corrispettivi** nel corso del periodo regolatorio che coincide con il periodo di vigenza del contratto di programma. La dinamica dei corrispettivi ammessi per ciascuno dei servizi regolamentati si basa sull'applicazione di una formula regolatoria che tenga in considerazione l'inflazione programmata, i miglioramenti di produttività, il fabbisogno per investimenti, gli obiettivi di qualità, e ove previsto, gli obiettivi di tutela ambientale.

In caso di mancata stipula dei Contratti di Programma, i Ministri competenti possono determinare annualmente la misura dei diritti aeroportuali sulla base delle risultanze della Contabilità Analitica se disponibile.

Impatto sulle tariffe ADF della Legge 248/05 e della Bozza Delibera CIPE 2007

248/05 anno 2006

Royalties petrolieri	(405)	(*)
Tariffa Enac pro litro	225	
Soppressione della maggiorazione notturna	(282)	
Copertura costi attività notturna	256	
Diminuzione diritti aeroportuali	(486)	
Diminuzione canone aeroportuale	539	
Subtotale	(153)	

Effetto contratto di programma base 2005

50% del margine commerciale (RAB inclusa)	(1.064)
Gap tariffario Diritti Aeroportuali	667
Gap tariffario altre BU regolamentate	673
Subtotale	276

(*) Alla conclusione dell'istruttoria dell'ENAC, ADF applica un corrispettivo in "connessione ai costi" pari a 5,70 €/m³ erogato, rispetto a quello precedente di 10,08 €/m³.

Piano Investimenti pluriennale



La pianificazione degli interventi e il master plan 2000-2010

- ➔ Per quanto riguarda l'area **air side** con l'integrale riqualifica della pista di volo, delle aree di sicurezza, dei raccordi e con la realizzazione del loop in testata 23 si sono completati tutti gli interventi previsti nel master plan non legati a specifiche prescrizioni in sede VIA
- ➔ Per quanto riguarda le **aree terminali** gli interventi del 2006 da un lato hanno risolto le principali criticità operative manifestatesi nel corso del biennio precedente dall'altro hanno posto le basi per il futuro ulteriore ampliamento delle infrastrutture in linea con le previsioni del master plan aeroportuale che prevedeva un livello di 2.700.000 passeggeri/anno al 2010.

Riqualifica strutturale della pista di volo - Opere Aggiuntive Realizzate

In linea con le prescrizioni dell'ENAC in sede di approvazione del progetto sono state realizzate in aggiunta alle opere in progetto:

- Ampliamento degli shoulders in testata pista 23;
- Drenaggio nella parte nord della pista (dalla testata pista 23 alla piazzola di inversione) al fine di assicurare un maggior controllo delle infiltrazioni di falda;
- Nuovo drenaggio dal raccordo H verso la testata pista 05 per la raccolta delle acque di falda affioranti nella zona.
- Consolidamento della RESA pista 23;
- Consolidamento della CGA della pista (intervento completato per circa l'80% nell'ambito dei lavori; la restante parte sarà completata in orario notturno nel corso del 2006);
- Predisposizione infrastrutturale delle luci di asse pista a 15 mt e delle luci asse raccordi G,H,M e back track in testata 23 (gli AVL sono stati installati dall'ENAV);
- Predisposizione infrastrutturale di un loop in testata 23 per una migliore gestione operativa delle operazioni di decollo ed atterraggio.

Le criticità residuali dopo gli interventi effettuati

Pista e piazzali:

- **Riconfigurazione piazzali aeromobili ed ampliamento piazzale ovest**

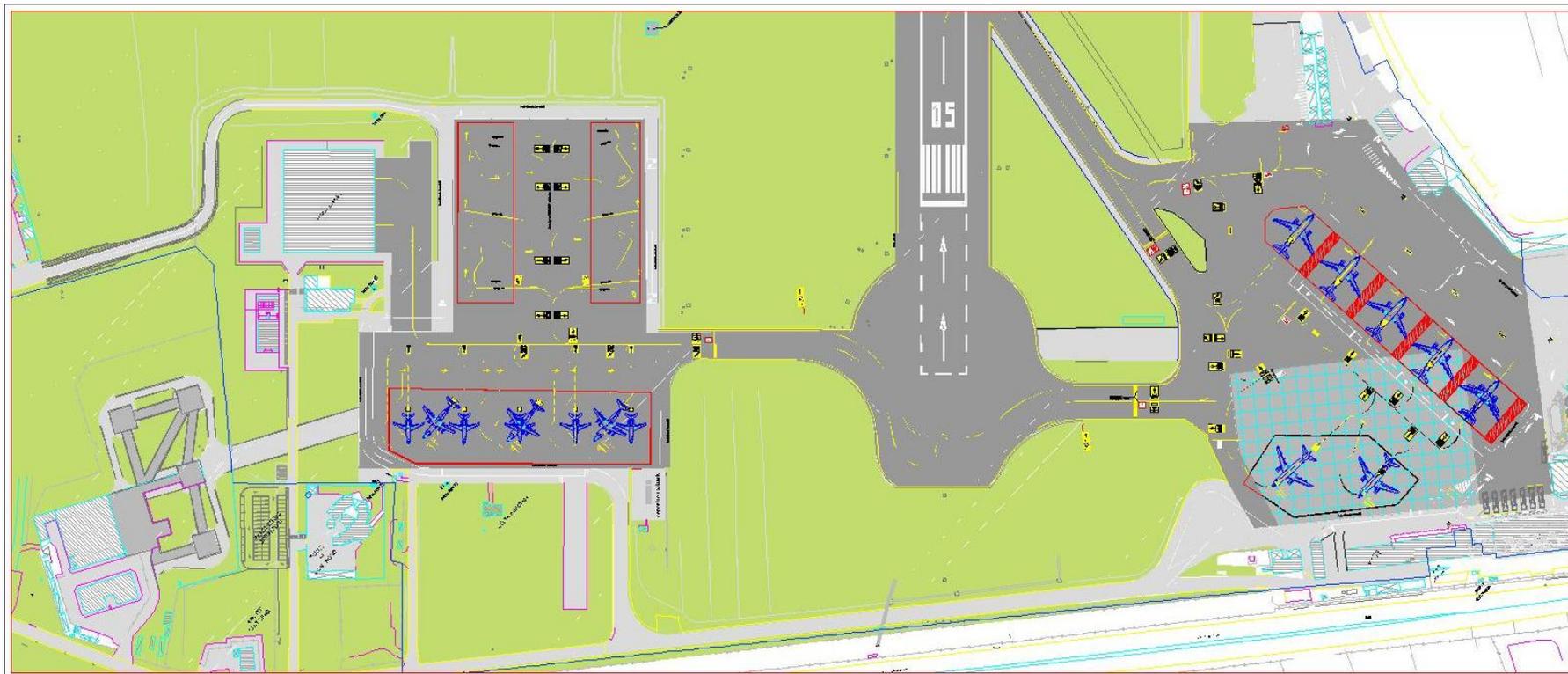
per incremento delle piazzole di sosta A319/B737;
- **Installazione barriere antisoffio loop in testata 23 e messa in**

esercizio del loop.

Studio di Risk Assessment sulla distribuzione piazzole aamm

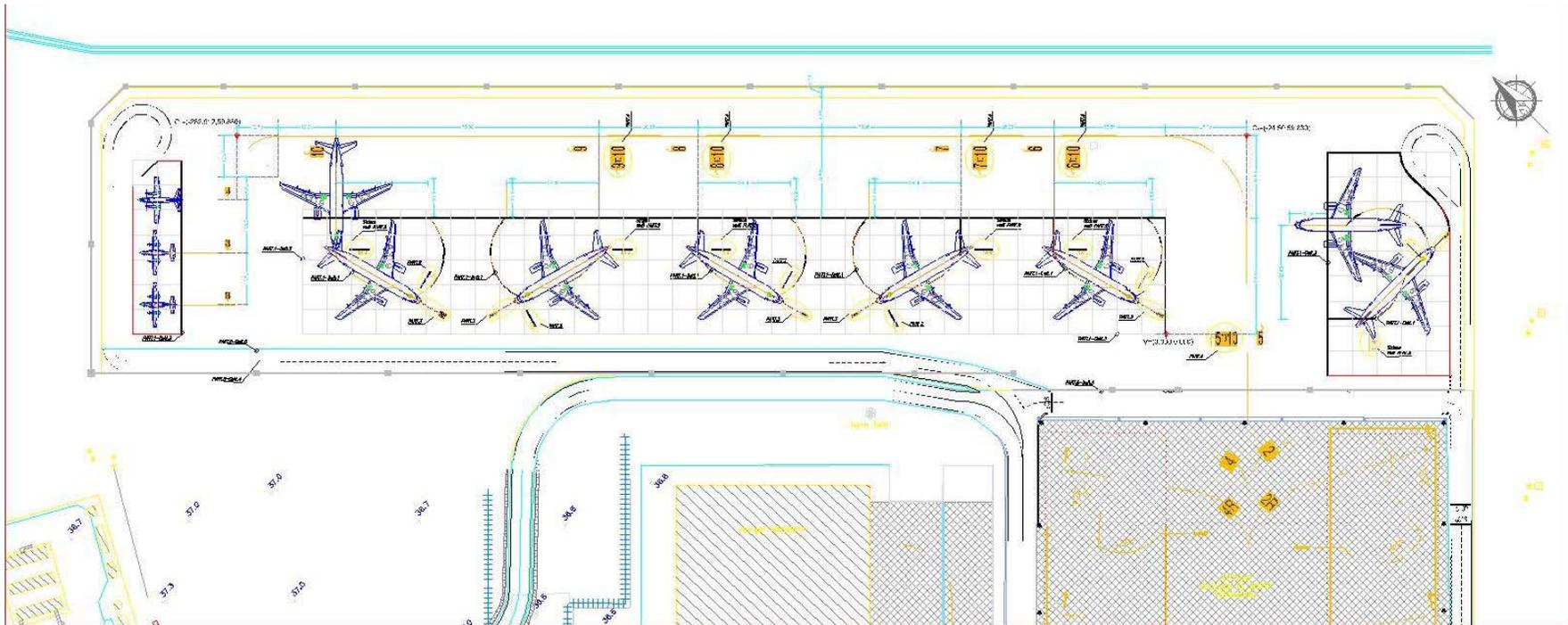
- E' stato redatto uno studio di risk assessment con lo scopo di determinare la probabilità di rischio per possibili collisioni tra aeromobili in fase di atterraggio e decollo sulla RWY 05-23 e gli aeromobili A319 posizionati sugli attuali stalli. La finalità dello studio è quella di quantificare il rischio aggiuntivo indotto sugli aeromobili in atterraggio/decollo in modo tal da individuare le soluzioni progettuali di distribuzione delle piazzole di sosta che, pur massimizzando la capacità, riduca il rischio aggiuntivo a livelli di accettabilità.
- Lo studio è stato condotto da apposito gruppo di lavoro cui hanno partecipato tecnici ADF, Transtech, NATS di Londra e CAA UK.
- Lo studio di rischio ha fornito valori molto bassi di rischio per le piazzole nella attuale configurazione. Tale rischio è stato ulteriormente ridotto mediante la individuazione di una soluzione progettuale di distribuzione delle piazzole sul piazzale est che aumenta la capacità ma al tempo stesso riduce ulteriormente le interferenze con i piani di protezione ostacoli della pista. Vengono inoltre determinati dei punti attesa intermedi sui piazzali che consentiranno una maggiore flessibilità nella movimentazione degli aamm in rullaggio verso i raccordi di ingresso in pista. I risultati dello studio ed il progetto di riconfigurazione sono al momento all'approvazione dell'ENAC.

Ampliamento Capacità Airside – 2007: redistribuzione piazzole di sosta



→ Il n. totale di piazzole di sosta per A319/B737 passa da 6 attuali ad 11 rimanendo pressoché invariato il n. totale di piazzole

Ampliamento Capacità Airside - 2009: ampliamento piazzale ovest



→ Il n. totale di piazzole di sosta per A319/B737 passa da 11 a 17 con un ampliamento del piazzale ovest. Come da direttive ENAC l'ampliamento del piazzale ovest prevede anche una parte dedicata al posizionamento di aeromobili di Aviazione Generale.

Terminal: gli interventi realizzati

Area check in e commerciale piano terra

- Nuova area food in land side;
- Nuovo lost & found;
- Nuova segnaletica luminosa interna.

Nuova area check in primo piano e varchi di sicurezza

- Nuova area check in AZ al primo piano;
- Nuovi varchi di sicurezza (5).

La nuova area imbarchi – aree operative

- 10 gates d'imbarco;
- Nuovi monitors di informazione;
- Scala mobile in discesa agli imbarchi.
- Nuovi spazi commerciali

La nuova area arrivi

- 3 nastri riconsegna;
- Servizi igienici a servizio pax;
- Aumento mq disponibili

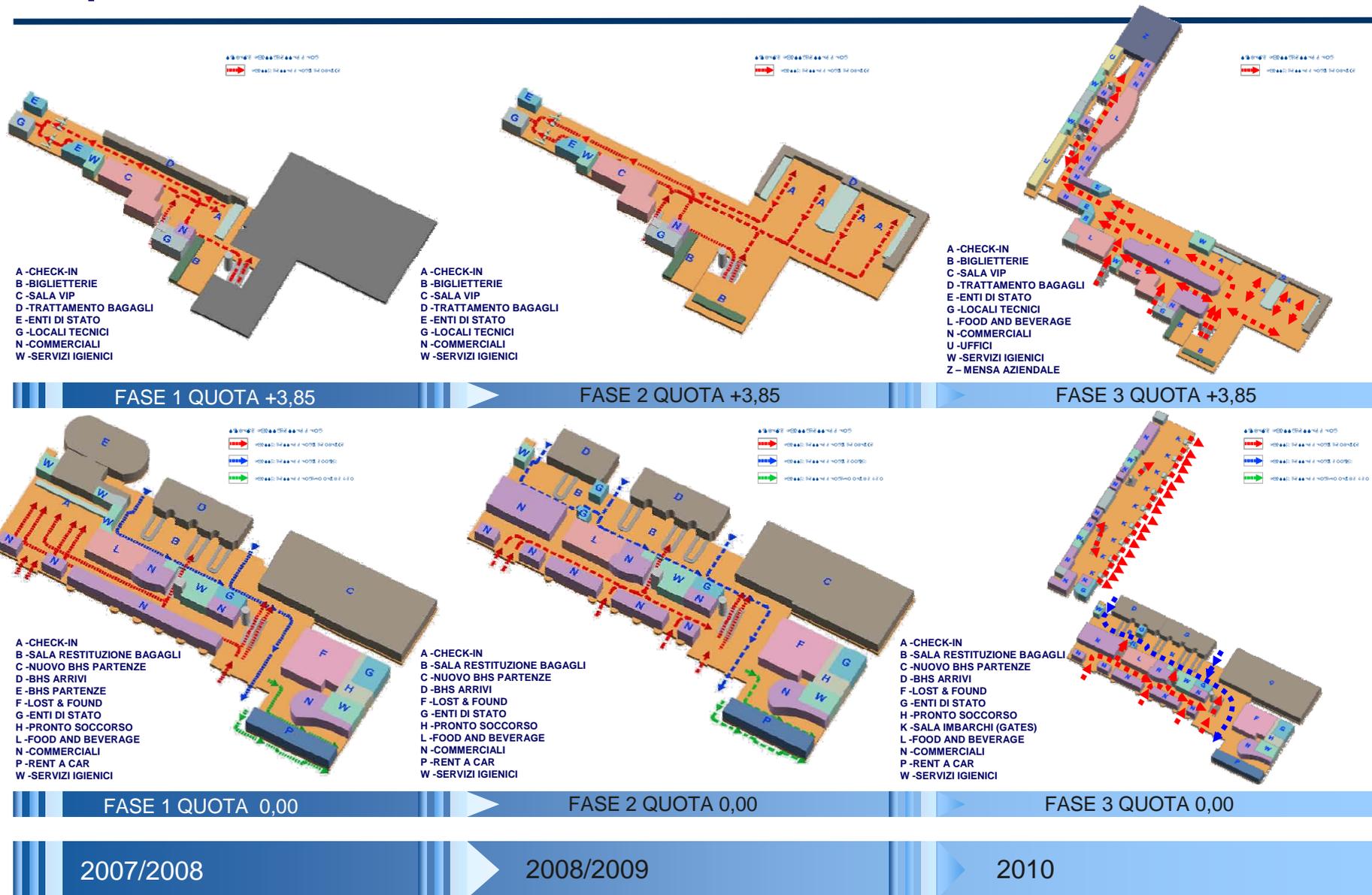
	STATO 2004	STATO 2006
PASSEGGERI	1.500.000	2.200.000
PARTENZE	1.100 mq n°6 GATES	1.600 mq N°10 GATES
ARRIVI	900 mq 2 nastri	1.100 mq 3 nastri
CHECK IN /ATTESA	800 mq N°15 BANCHI	1.700 mq N°23 BANCHI
UFFICI AdF	440 mq	//
VARCHI SICUREZZA	3 da agosto 2004	5
SERVIZI E SUPPORTI	1.390 mq	1.800 mq (biglietteria)

Le criticità residuali dopo gli interventi effettuati

Terminal:

- **Mancanza area attesa arrivi che risulta eccessivamente costretta;**
- **Area ristorazione/servizi ai passeggeri ed operatori in area land side ed air side;**
- **Completamento collegamenti verticali in aerostazione lato land side;**
- **Ampliamento BHS.**

Ampliamento Terminal - studio funzionale



Ampliamento Terminal - studio funzionale



2007/2008 PIANTA



2008/2009 PIANTA



2009/2010 PIANTA



2010 PIANTA



2007/2008 VISTA 3D



2008/2009 VISTA 3D

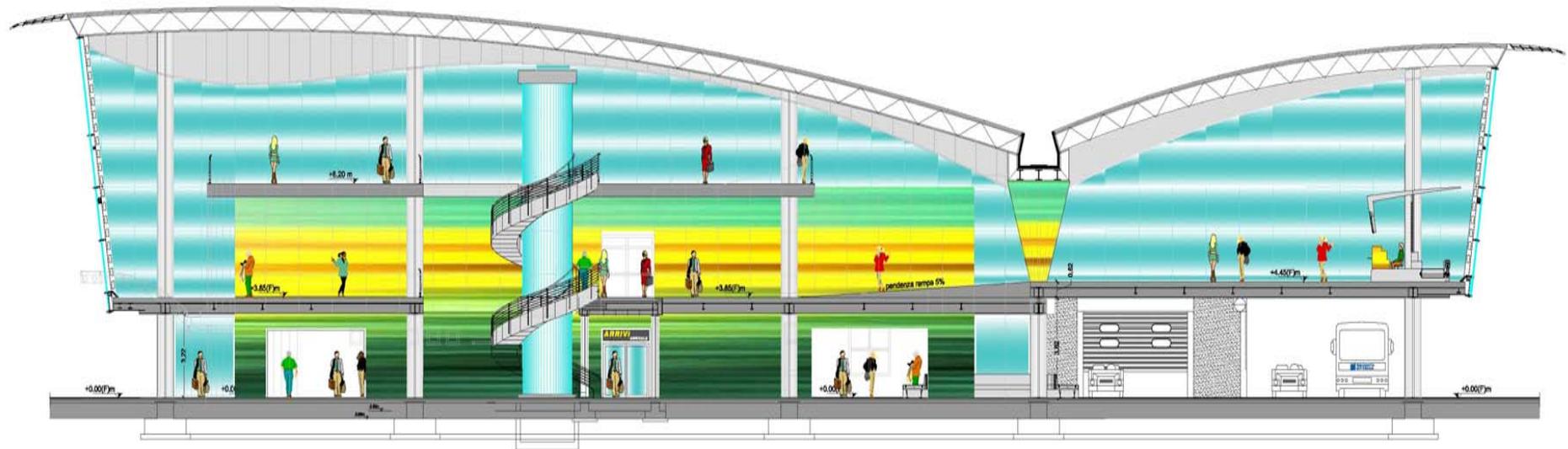


2009/2010 VISTA 3D



2010 VISTA 3D

Ampliamento Terminal - sezione longitudinale al 2010



Ampliamento Terminal – ipotesi al 2010



Ampliamento Terminal – 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

	FASE 3 2010	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”

2010

Livelli di servizio iata

Livelli di servizio

Viabilità e logistica: gli interventi realizzati

- Estrazione di parte dell'area ovest del sedime aeroportuale dal circuito doganale con nuovo accesso diretto;
- Riqualifica parcheggio passeggeri fronte aerostazione con aumento di disponibilità posti auto a 241 posti;
- Acquisizione 51% di Parcheggi Peretola srl concessionaria di gestione di 640 posti auto fronte aerostazione.

Le criticità residuali dopo gli interventi effettuati

Viabilità e logistica:

- **Ampliamento disponibilità parcheggi auto;**
- **Miglioramento viabilità di accesso;**
- **Ampliamento e rilocalizzazione area logistica merci.**

Miglioramento viabilità di accesso al sedime aeroportuale - 2008-2009

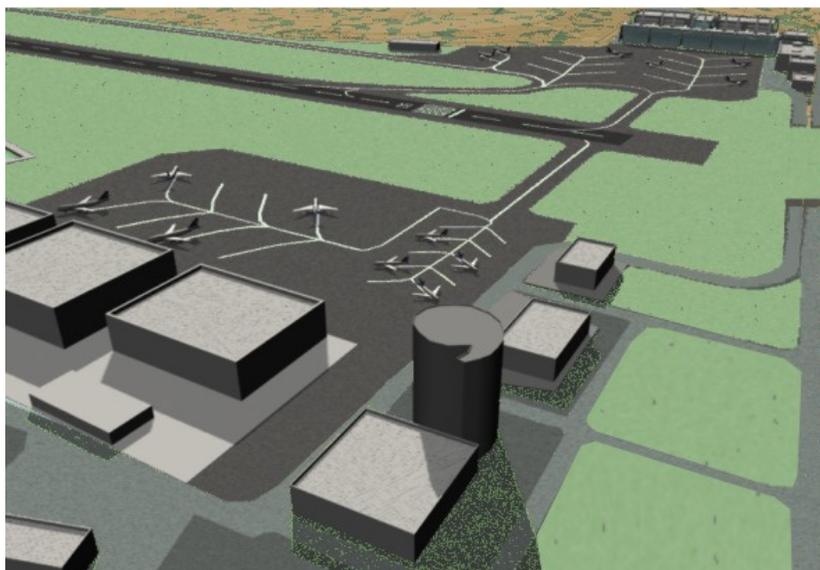
➔ La realizzazione del nuovo accesso in aeroporto consentirà di migliorare nettamente l'ingresso in aeroporto immettendosi in un anello evitando controflussi e l'attuale stop semaforico in autostrada (con disagi sia per i passeggeri che per gli utenti dell'autostrada stessa).
Insieme a questo intervento lo spostamento delle merci in area ovest (vedi slide successiva) completerà l'intervento di decongestionamento e miglioramento delle infrastrutture. Si pongono in questo modo le basi per la viabilità a due livelli (accesso per le partenze al livello più alto ed arrivi a quota strada) previsto nel master plan aeroportuale.

Il sistema della logistica e viabilità a servizio dei passeggeri



→ In figura è rappresentato il sistema finale di logistica e viabilità servizio degli utenti dell'Aeroporto di Firenze che sarà delineato a seguito degli interventi precedentemente descritti. Si tratta di un sistema organico che integra i diversi sistemi di trasporto da e verso il sedime aeroportuale (auto, bus, tramvia, treno). Si prevede la possibilità di accesso in Aeroporto con arrivo sia in auto, e parcheggio in strutture multipiano o a raso, sia con arrivo in tramvia e possibilità di accesso immediato in aerostazione. Vi sarà inoltre la possibilità di parcheggio auto nell'area di Palagio degli Spini ed accesso diretto al sedime attraverso la passerella di sovrappasso autostradale facilitando pertanto l'ingresso in aeroporto dalla direttrice di Prato; la stessa area di Palagio degli Spini potrà essere raggiunta anche attraverso una futura fermata del sistema ferroviario.

Ampliamento Area Logistica Merci – 2008-2010



→ Il Master Plan 2000-2010 prevedeva la rilocazione e l'ampliamento dell'area merci in zona Ovest. Tuttavia l'eccezionale crescita verificatasi del traffico merci, in particolare sui cosiddetti voli gommati, rende inadeguata la previsione di accesso per tale tipo di attività lungo Via dei Giunchi.

Ampliamento Area Logistica Merci – 2008-2010



→ Vista la inadeguatezza della Via dei Giunchi a sopportare il carico di traffico indotto dall'imprevisto aumento delle merci sui cosiddetti "voli gommati" si valuterà la possibilità di raggiungere l'area ovest direttamente dallo svincolo autostradale per Sesto Fiorentino (indicata in rosso lo schema della viabilità proposta).

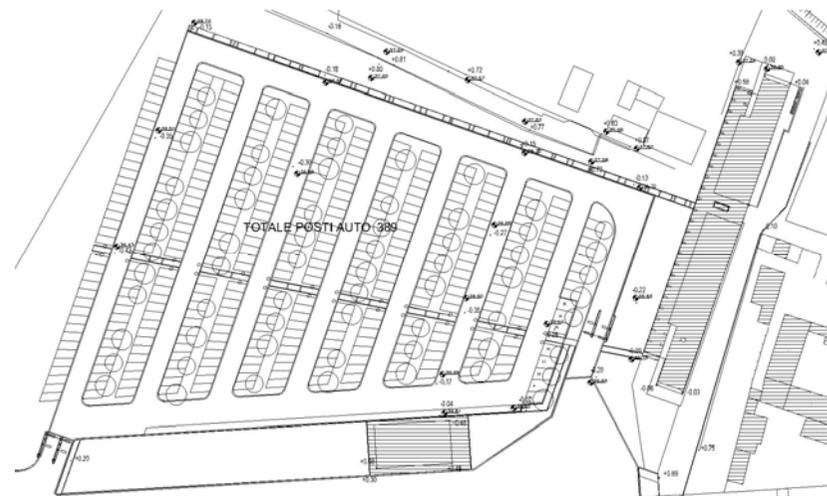
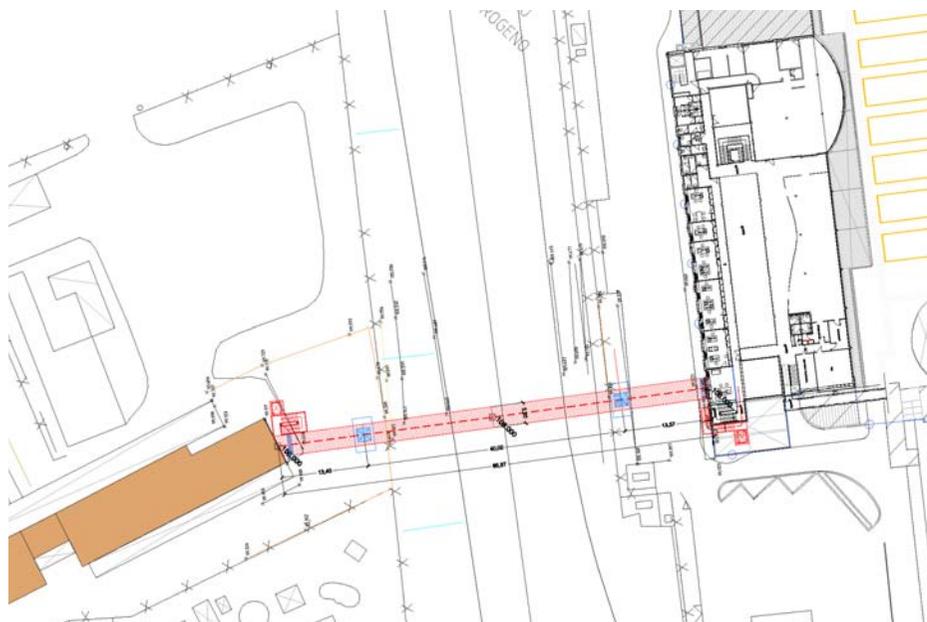
Le criticità residuali dopo gli interventi effettuati

Uffici ADF ed operatori:

→ **Disponibilità uffici ADF ed operatori;**

→ **Rifacimento Progetto passerella ed utilizzo meeting point;**

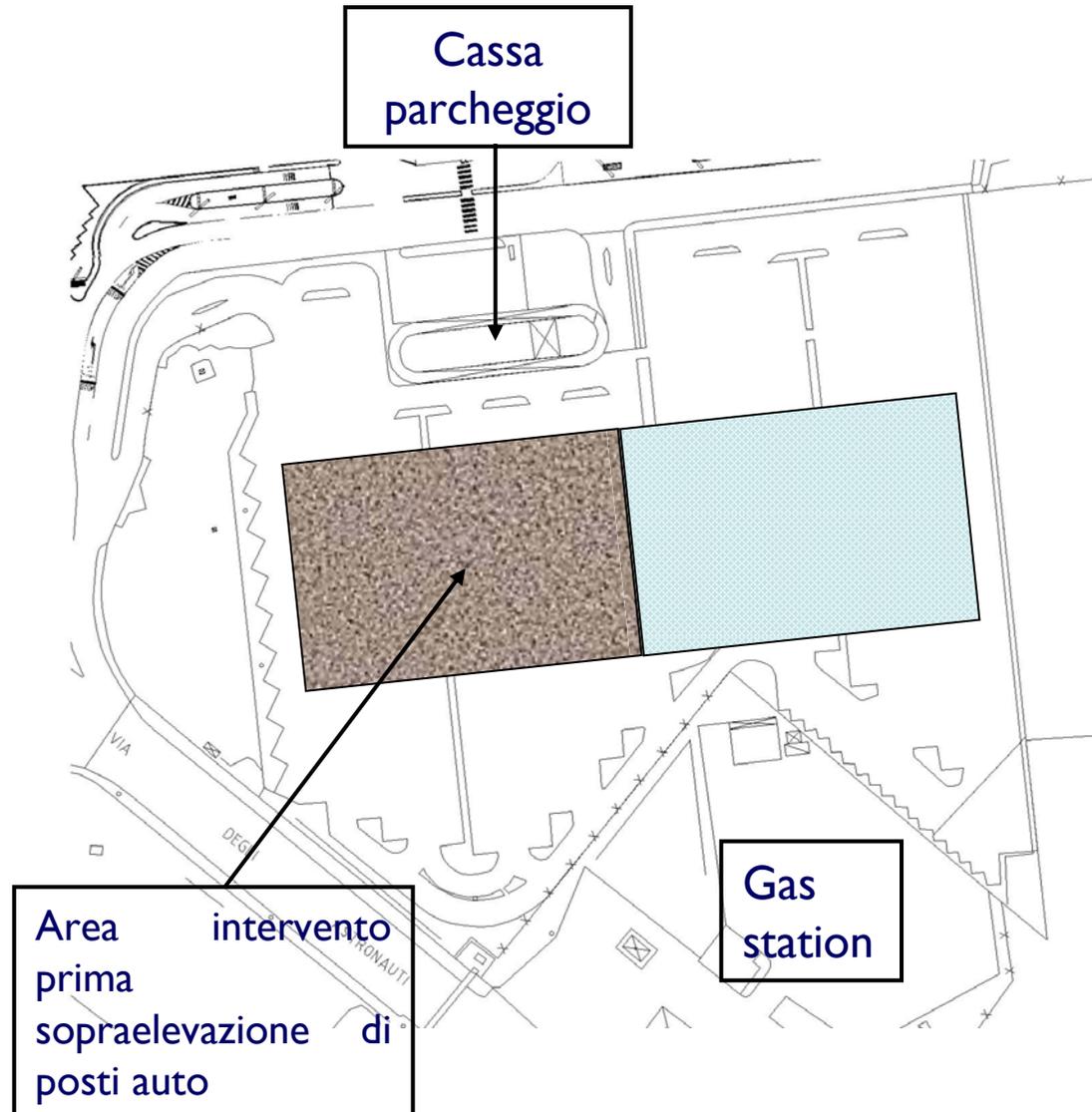
Ampliamento Uffici e disponibilità posti auto - 2007-2008



→ L'ampliamento di disponibilità di uffici e posti auto potrà derivare dall'utilizzo della palazzina in Palagio degli Spini e dal relativo parcheggio. E' prevista inoltre la realizzazione della passerella in sovrappasso sull'autostrada che consentirà un accesso diretto al sedime aeroportuale.

Ampliamento Uffici e disponibilità posti auto - 2007-2008

→ Si prevede la realizzazione di un primo blocco di parcheggi sopraelevati (150 circa) nell'area del parcheggio ex SCAF. L'obiettivo è quello di aumentare progressivamente il numero degli stalli disponibili con costruzioni modulari ampliabili in funzione della crescita del traffico.



Gli investimenti futuri - Sintesi

Nel periodo 2007/2010 gli interventi saranno pertanto finalizzati alla risoluzione delle criticità ancora da risolvere mentre si andranno a completare le previsioni di investimento del master plan aeroportuale 2000-2010 con necessità di pianificare un nuovo master plan al 2020.

→ **Pista e Piazzali:** Da un punto di vista di Pista e Piazzali, completati nel 2006 gli interventi di adeguamento della pista di volo, l'obiettivo sarà nel 2007 l'entrata in esercizio del loop in testata pista 23 ed l'aumento della disponibilità di stand aeromobili per A319/B737, dapprima attraverso una riconfigurazione dei piazzali esistenti a seguito dello studio di risk assessment e successivamente con l'ampliamento del piazzale ovest in seguito della crescita previsto del traffico.

→ **Terminal:** l'obiettivo sarà di ampliare con priorità l'area arrivi (2007) e lo smistamento bagagli in partenza (2007/2008) per completare poi l'ampliamento dell'aerostazione (2008-2009) con le partenze al primo piano e gli arrivi al piano terra, secondo quanto previsto nel master plan aeroportuale.

Piano investimenti al 2011

Investimenti €/000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
Nuovo piano investimenti	6.196	6.693	4.179	19.750	14.400	6.500	9.000	6.000	6.000	78.718
Piano concessione 40 anni	6.729	7.113	9.594	8.707	13.166	5.291	7.523	4.361	5.172	67.656
Master Plan 2001-2010	13.066	646	2.092	9.709	5.913	8.031	8.263	4.648		52.368
