

Bilancio

TRIMESTRALE

31.03.2009



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 2009

2. Notizie di carattere generale	5
2.1 Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze	5
2.2 Quadro normativo	5
2.3 Ulteriori informazioni	8
2.4 L'andamento del traffico aereo sull'Amerigo Vespucci di Firenze	9
3. Analisi dei risultati reddituali consolidati	11
3.1 I ricavi "Aeronautici"	12
3.2 I ricavi "Non Aeronautici"	14
3.3 I costi operativi e gestionali	16
4. Analisi della struttura patrimoniale	18
5. Analisi dei flussi finanziari	20
6. Informativa per settore di attività	21
7. L'organizzazione	22
8. La privacy	23
9. Gli investimenti	23
10. Altre informazioni	24
10.1 Le partecipazioni	24
10.2 Partecipazioni dei "soggetti rilevanti"	24
10.3 Rapporti con società consociate e correlate	24
10.4 Partite intercompany	26
10.5 Valore del titolo della Capogruppo	27
10.6 Ambiente e sicurezza sul lavoro	27
11. Fattori di rischio	28
12. Principali informazioni sulle società del Gruppo	28
13. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2009	29
14. Prevedibile evoluzione della gestione	30

Prospetti contabili consolidati

Conto economico consolidato	31
Stato patrimoniale consolidato	32
Rendiconto dei flussi finanziari consolidati	33
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto di Gruppo e terzi	34

Cariche sociali della Capogruppo

alla data di approvazione del Bilancio al 31 marzo 2009

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Michele Legnaioli

Amministratore Delegato

Fabio Battaglia

Consiglieri

Tea Albini	Maurizio Montagnese
Piero Antinori	Aldo Napoli
Alberto Cammilli	Carlo Panerai
Aldighiero Fini	Saverio Panerai
Carlo Longo	Ivano Pippobello
Maurizio Magnabosco	Gianni Rossi
Francesco Marinari	Paolo Roverato
Mario Mauro	

Collegio Sindacale

Presidente

Carla Rosina Landucci

Sindaci Effettivi

Matteo Caratozzolo	Marco Seracini
Luigi Fici	Luca Tesi

Sindaci Supplenti

Paolo Biancalani	Alessandro Braja
------------------	------------------

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

Il rinnovo delle cariche sociali

In data 26 aprile 2007 l'Assemblea degli Azionisti ha nominato i nuovi consiglieri di Amministrazione. Il successivo Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2007 ha nominato il Presidente del CdA, l'Amministratore Delegato e i Comitati di controllo e di remunerazione ai sensi del Codice di Autodisciplina per le società quotate e ha inoltre attribuito le deleghe di Amministrazione. Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica sino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2009.

A seguito delle dimissioni rassegnate in data 29 agosto 2008 dal Consigliere Sig. Roversi Monaco, in conformità con quanto previsto all'art. 10, comma 2, lettera b) dello statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione del 7 novembre 2008, ai sensi di quanto previsto all'art. 2386 del codice civile, con l'approvazione del Collegio Sindacale, ha deliberato all'unanimità di nominare per cooptazione come Consigliere di AdF il Sig. Maurizio Montagnese che ha accettato. L'Assemblea di AdF tenutasi in data 27 aprile 2009 ha confermato la nomina del Consigliere Sig. Maurizio Montagnese.

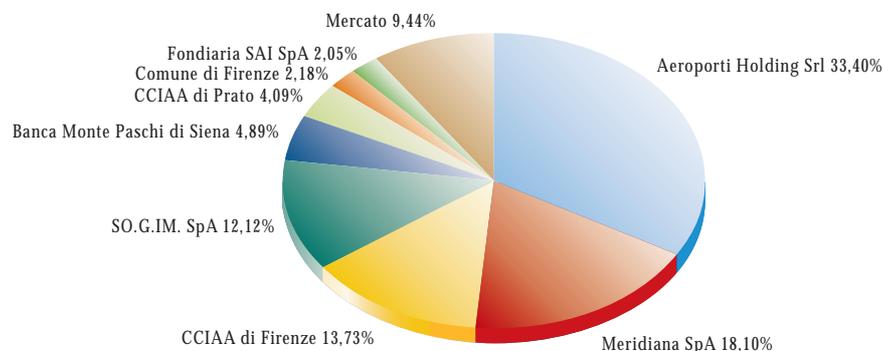
Infine si segnala che AdF, a seguito dell'abrogazione dell'art. 2450 del codice civile, con apposito ricorso dinanzi al TAR della Toscana, ha chiesto l'annullamento, previa sospensione, dei decreti di nomina di un sindaco ciascuno da parte del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Economia. Il TAR della Toscana, in data 23 maggio 2007, ha respinto l'istanza di sospensione degli atti impugnati. L'udienza di merito non è ancora stata fissata.

I patti parasociali

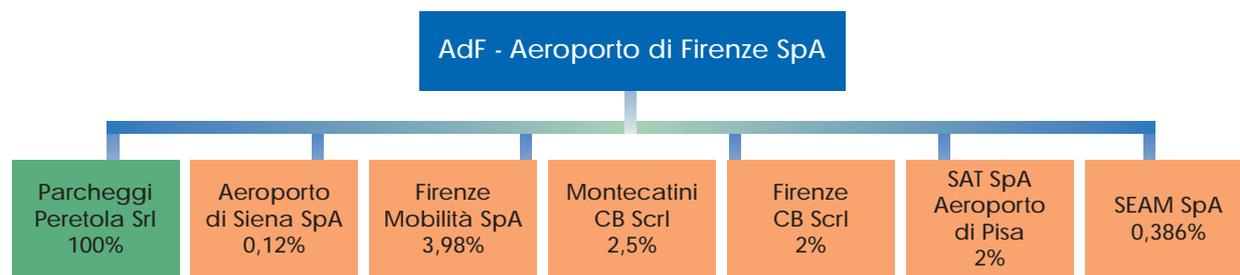
Il 5 gennaio 2007 Aeroporti Holding Srl e SO.G.IM. SpA che, a quella data, rispettivamente detenevano il 31,1% e il 12,1% del capitale sociale di Aeroporto di Firenze SpA, hanno sottoscritto un patto parasociale (sindacato di voto e di consultazione) della durata di tre anni.

In data 30 ottobre 2008 gli azionisti pubblici, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e il Comune di Firenze, che rispettivamente detengono il 13,73%, il 4,09% e il 2,18% 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.

Si riporta infine di seguito un prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data dell'Assemblea del 27 aprile 2009, 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	32.969.842	Capogruppo
Parcheggi Peretola Srl	Firenze	50.000	794.100	100

Il 30 settembre 2008 AdF ha acquisito dal socio di minoranza SCAF Srl il 49% del capitale sociale della Parcheggio Peretola Srl raggiungendo una quota pari al 100%.

La partecipazione nel capitale sociale di Aeroporto di Siena SpA è passata dall'1,9% allo 0,12% nel corso del 2008 a seguito di aumento di capitale sociale riservato e sottoscritto dal nuovo socio privato di controllo Galaxy Sarl.

1. Highlights

Risultati economici consolidati al 31 marzo 2009

- › **Ricavi** pari a 7.683 migliaia di euro, in diminuzione di 309 migliaia di euro rispetto a 7.992 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008.
- › **MOL** pari a 1.603 migliaia di euro, in diminuzione di 383 migliaia di euro rispetto a 1.986 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008.
- › **Risultato operativo** pari a 636 migliaia di euro, in diminuzione di 384 migliaia di euro rispetto a 1.020 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008.
- › **Risultato ante imposte** pari a 505 migliaia di euro, in diminuzione di 439 migliaia di euro rispetto a 944 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008.
- › **Utile netto** pari a 133 migliaia di euro, al netto delle imposte di competenza di periodo, contro un utile netto di 429 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008, con un calo di 296 migliaia di euro.
- › **Indebitamento netto** pari a 9.436 migliaia di euro al 31 marzo 2009, rispetto a 8.433 migliaia di euro al 31 dicembre 2008.

Investimenti al 31 marzo 2009

- › Nel corso del primo trimestre 2009 sono stati effettuati investimenti per complessivi 997 migliaia di euro.

Il traffico

- › A partire dal 14 gennaio Meridiana opera con 3 aeromobili A319 a base, rispetto ai 4 utilizzati in precedenza, diminuendo così le destinazioni offerte (cancellazione delle destinazioni Praga, Budapest, Berlino e Palermo).
- › Dal 29 marzo 2009 Lufthansa opera 6 frequenze giornaliere sulla destinazione Francoforte, per un totale di quarantadue frequenze settimanali, e trentaquattro frequenze la settimana la destinazione Monaco.
- › Dal 29 marzo 2009, la compagnia Blue Panorama ha iniziato a operare il sabato voli charter per Marsa Alam (Egitto). Ad agosto verrà operato, sempre il sabato, anche un collegamento con Sharm el Sheik.
- › Dal 30 marzo 2009 Cimber Sterling, compagnia aerea danese che ha acquisito alcuni assets del fallito vettore Sterling, ha riattivato il collegamento con Copenaghen precedentemente operato da Sterling.
- › Dal 30 marzo il vettore Swiss ha aperto due dei tre voli giornalieri alla merce aerea e a partire dal 28 aprile 2009 anche il vettore Lufthansa ha aperto due voli giornalieri per Francoforte alla merce aerea. Entrambi i vettori effettueranno servizio sia in import che in export.

Patti parasociali della Capogruppo

- › Si rende noto come in data 30 ottobre 2008 gli azionisti pubblici, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e il Comune di Firenze che rispettivamente detengono il 13,73%, il 4,09% e il 2,18% 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.

Evoluzione della gestione

- › La contrazione della domanda di traffico, causata dalla crisi economico-finanziaria globale, lascia prevedere un 2009 in rallentamento rispetto ai risultati del 2008. Nonostante questo, il Gruppo AdF proseguirà con gli investimenti già deliberati e 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.

Relazione Trimestrale Consolidata al 31 marzo 2009

Il presente Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2009 (di seguito "Relazione trimestrale") è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché del Regolamento Emittenti emanato dalla CONSOB.

La presente Relazione trimestrale è stata predisposta nel rispetto dei principi contabili internazionali (IFRS) emessi dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dall'Unione Europea ed è stata redatta secondo lo IAS 34 - Bilanci intermedi, applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2008.

La presente Relazione trimestrale non è stata assoggettata a revisione contabile.

I valori economici e finanziari nei prospetti e nella relazione sono riportati in migliaia di euro.

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, la cui formalizzazione seguirà prossimamente secondo le dovute tempistiche amministrative.

Nel corso dei primi mesi del 2009 sono peraltro proseguiti una serie di interventi infrastrutturali propedeutici all'ampliamento e alla riconfigurazione del terminal, meglio descritti all'interno del paragrafo 9 di tale Relazione.

5

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 censurando la decisione impugnata sotto diversi profili (le norme contenute nella legge 248/2005, ad avviso della ricorrente, costituiscono un'indebita forma di aiuto di Stato contraria ai principi comunitari in materia, violazione del principio di libertà dell'iniziativa economica sancito nella Costituzione, illegittimità dell'iter legislativo seguito per l'adozione degli atti impugnati). Sulla base di tali argomentazioni si è chiesto 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 appro-

vata 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"). I costi unitari dei prodotti regolamentati 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". 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. Nel suddetto ricorso, ferma restando la riproposizione di tutte le censure relative alla legge 248/2005 (e ai relativi provvedimenti attuativi della stessa) già esposte nel ricorso in appello dinanzi al Consiglio di Stato, AdF si è soffermata sugli specifici vizi di legittimità contenuti nella delibera CIPE nella parte attuativa della legge 248/2005 medesima con specifico riferimento all'introduzione del meccanismo del single till sopra descritto. Sulla base di tali considerazioni AdF ha chiesto al TAR del Lazio di annullare la delibera CIPE n. 38/2007 e ogni atto precedente e successivo, comunque connesso con tale delibera, e condannare le parti resistenti al risarcimento dei danni subiti e subendi da liquidarsi nella misura che sarà accertata nel corso del giudizio.

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 impugnate 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) che è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 128 del 3 giugno u.s. AdF, con apposito ricorso depositato in data 5 agosto 2008, ha chiesto al TAR del Lazio, previo rinvio delle questioni interpretative sollevate alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee e previa adozione di un'ordinanza di rinvio alla Corte Costituzionale per la declaratoria di illegittimità costituzionale della legge 2 dicembre 2005, n. 248, 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.

Da ultimo, 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, censurandone non solo i vizi procedurali, ma altresì i vizi di merito, e chiedendo la condanna delle amministrazioni responsabili all'integrale risarcimento dei danni patiti, nella misura corrispondente alle minori entrate percepite, oltre a rivalutazione e interessi, e alle relative ricadute sul piano di sviluppo e di investimento della Società.

Con atto di citazione notificato in data 25-30 ottobre 2007, AdF ha convenuto in giudizio dinanzi al Tribunale di Roma il Ministero 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. Per l'effetto AdF ha chiesto, senza istanza di sospensiva, al TAR del Lazio di annullare il suddetto decreto ministeriale, nonché di accertare l'entità economica del pregiudizio subito a causa dell'omesso, tardivo e parziale aumento dei diritti aeroportuali (calcolato tenendo conto del tasso di inflazione programmata per gli anni dal 2001 al 2008) e, conseguentemente, di condannare l'Amministrazione resistente all'integrale risarcimento dei danni patiti, nella misura corrispondente alle minori entrate percepite a titolo di diritti di imbarco passeggeri, diritti di approdo e partenza e diritti di sosta e ricovero, oltre rivalutazione e interessi.

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. Contesta in particolare, a tal riguardo, che ENAC, da una parte non ha illegittimamente coinvolto i gestori aeroportuali nel procedimento e, nel merito, che la stessa ENAC, al fine di mantenere realmente invariato l'equilibrio economico-finanziario del gestore, avrebbe dovuto applicare l'inflazione sulla misura "piena" dei diritti stabilita dal D.M. 140/T del 2000, mentre invece ad avviso di AdF ha nuovamente e illegittimamente tenuto conto anche dell'abbattimento dei diritti aeroportuali in misura pari al controvalore della riduzione del 75% del canone provvisorio del 2008 calcolato sui dati di traffico 2006. 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).

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.

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.

In data 22 dicembre 2008 la Giunta Regionale della Toscana ha definito gli obiettivi operativi per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano, inserendo anche l'intervento di cui sopra sull'aeroporto di Firenze, e ha dato avvio alla procedura per la notifica degli aiuti alla Commissione Europea, il cui iter è tuttora in corso di conclusione.

L'inaugurazione del nuovo Airport Retail Corner

Il 14 agosto 2008 è stata inaugurata al primo piano dell'aerostazione passeggeri l'area commerciale ARC All beauty, destinata alla vendita di prodotti di profumeria e altri prodotti non alimentari, a completamento del progetto ARC avviato nell'aprile del 2007 con l'apertura del primo punto di vendita a gestione diretta al piano terra dell'aerostazione, l'ARC Food, destinato alla vendita di articoli enogastronomici.

Tale iniziativa prevede a regime la gestione dei due punti vendita, 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.

La situazione Alitalia

Alitalia, in applicazione della legge Marzano – così come modificata dal D.L. 134/2008 – con D.P.C.M. del 29 agosto 2008 (pubblicato sulla G.U. del 5 settembre 2008) è stata ammessa alla procedura di Amministrazione Straordinaria e contestualmente il Prof. Fantozzi è stato nominato Commissario Straordinario. In data 27 ottobre 2008 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale e (il giorno successivo) è entrata in vigore la legge 166/2008, che ha convertito con modificazioni il D.L. 134/2008 sopra indicato. A seguito dell'ammissione di Alitalia a detta procedura, ai sensi dell'art. 48 del D.Lgs 270/1999, non possono essere iniziate o proseguite 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 creditorî 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.

Si segnala, infine, che, a decorrere dal 13 gennaio 2009, è in vigore il nuovo network CAI che opera da Firenze per Roma Fiumicino 27 voli settimanali.

Fallimento Sterling Airlines

In data 29 ottobre 2008 Sterling Airlines ha annunciato il fallimento dovuto fondamentalmente, come si legge in una nota, al rincaro del prezzo del petrolio accompagnato da una diminuzione della domanda e dalla crisi finanziaria che hanno investito l'Europa nel corso degli ultimi mesi.

Sterling operava collegamenti tra l'aeroporto di Firenze e la Scandinavia. In data 26 novembre 2008, nel rispetto dei termini di legge, è stata depositata la domanda di insinuazione al passivo di Sterling per l'importo complessivo di 389.784 euro.

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 2009:

- a partire dal 14 gennaio Meridiana opera con 3 aeromobili A319 a base, rispetto ai 4 utilizzati in precedenza, diminuendo così le destinazioni offerte (cancellazione delle destinazioni Praga, Budapest, Berlino e Palermo);
- a partire dal 29 marzo 2009 Lufthansa opera 6 frequenze giornaliere sulla destinazione Francoforte, per un totale di quarantadue frequenze settimanali, e trentaquattro frequenze la settimana la destinazione Monaco;
- a partire dal 29 marzo 2009, la compagnia Blue Panorama ha iniziato a operare il sabato voli charter per Marsa Alam (Egitto). Ad agosto verrà operato sempre il sabato anche un collegamento con Sharm el Sheik;
- a partire dal 30 marzo 2009 Cimber Sterling, compagnia aerea danese che ha acquisito alcuni asset del fallito vettore Sterling, ha riattivato il collegamento con Copenaghen precedentemente operato da Sterling;
- a partire dal 30 marzo il vettore Swiss ha aperto due dei tre voli giornalieri alla merce aerea e a partire dal 28 aprile 2009 anche il vettore Lufthansa ha aperto due voli giornalieri per Francoforte alla merce aerea. Entrambi i vettori effettueranno servizio sia in import che in export.

In questo scenario, il traffico sull'“Amerigo Vespucci” alla data del 31 marzo 2009 ha fatto registrare i volumi indicati nella tabella che segue.

Dati di traffico

	31.03.2009	31.03.2008	Var. %
Passeggeri commerciali	336.220	393.964	(14,66)
Nazionali (Linea+Charter)	79.384	139.745	(43,19)
Internazionali (Linea+Charter)	256.836	254.219	1,03
Passeggeri aviazione generale	1.664	2.227	(25,28)
Totale passeggeri	337.884	396.191	(14,72)
Movimenti commerciali	5.631	6.256	(9,99)
Nazionali (Linea+Charter)	1.044	1.960	(46,73)
Internazionali (Linea+Charter)	4.586	4.296	6,75
Cargo	1	-	100,00
Movimenti aviazione generale	1.008	1.367	(26,26)
Totale movimenti	6.639	7.623	(12,91)
Tonnellaggio commerciale	265.967	309.248	(14,00)
Tonnellaggio aviazione generale	10.130	13.137	(22,89)
Totale tonnellaggio	276.097	322.385	(14,36)
Merce via superficie (kg)	240.225	494.212	(51,39)
Merce via aerea (kg)	37.008	19.698	87,88
Totale merce (kg)	277.233	513.910	(46,05)

Inoltre si riportano di seguito alcune informazioni statistiche aggiuntive sul traffico dello scalo al 31 marzo 2009:

- il fattore di carico medio al 31 marzo 2009 è stato pari al 57,7%, con una diminuzione rispetto all'anno precedente del 2,9%;
- i posti totali offerti in partenza al 31 marzo 2009 sono stati pari a 277.960, con una diminuzione rispetto all'anno precedente del 13,1%;
- il fattore di prosecuzione dei passeggeri in partenza è risultato pari al 48,2%.

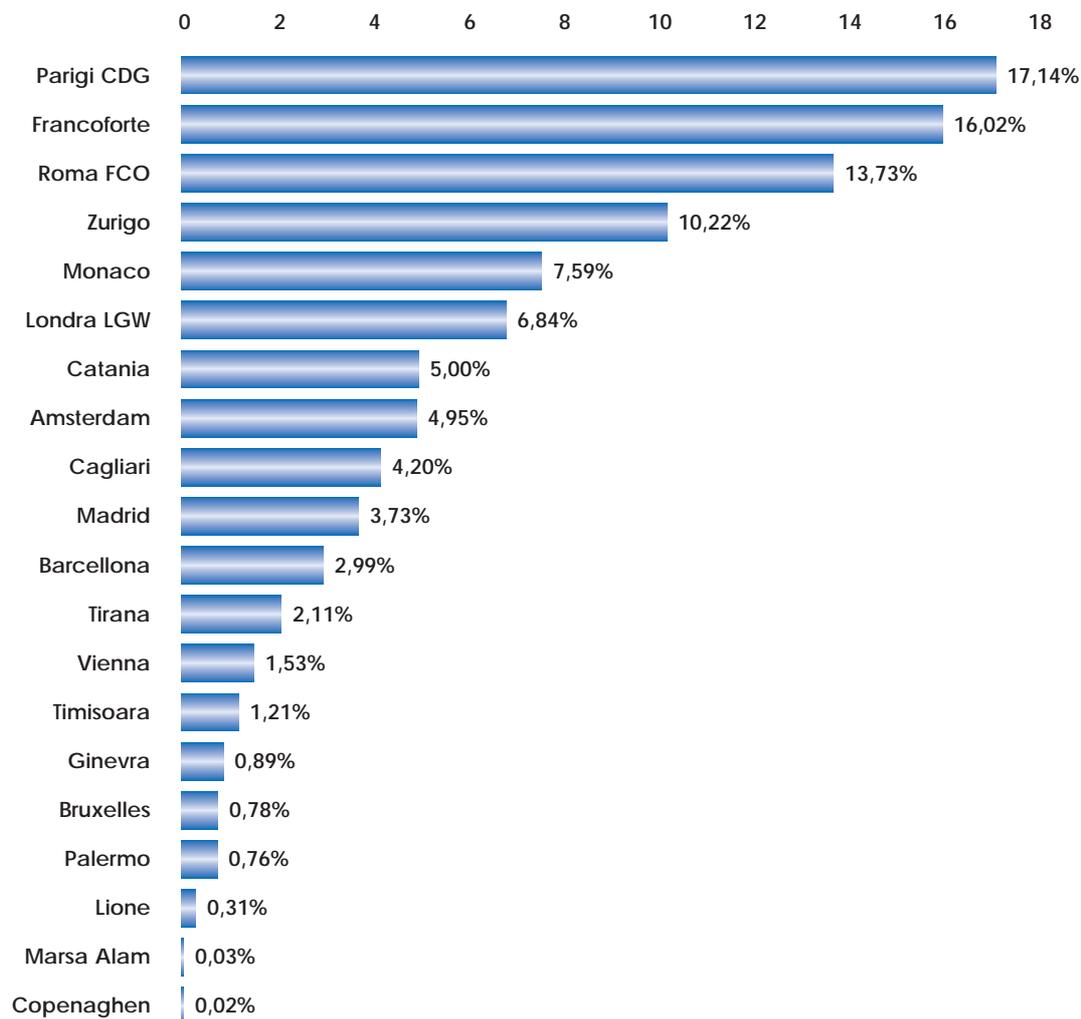
I collegamenti operati con voli di linea/charter regolari nel corso del primo trimestre 2009 sono stati:

Nazionali: Catania, Palermo, Roma Fiumicino e Cagliari.

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

Nel grafico sottostante sono indicati i volumi di traffico passeggeri suddivisi per destinazione al 31 marzo 2009.

Traffico per destinazione

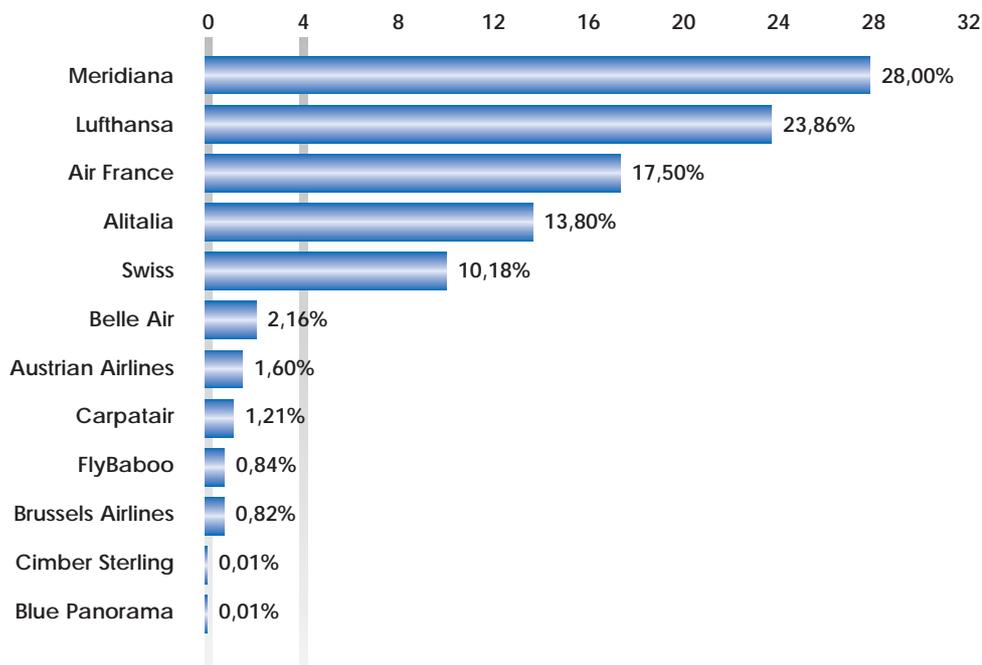


10

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

Di seguito sono indicati i volumi di traffico passeggeri suddivisi per vettore al 31 marzo 2009.

Traffico per compagnia



3. Analisi dei risultati reddituali consolidati

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati al 31 marzo 2009 comparati con quelli dello stesso periodo del 2008.

Si ritiene opportuno evidenziare come i risultati reddituali del Gruppo si inseriscano nella fase di recessione economica tuttora in atto, in particolare:

- nel corso del primo trimestre 2009 l'andamento del traffico aereo del sistema Italia ha registrato un sensibile calo sia dei passeggeri (-13,4%) sia dei movimenti (-13%) rispetto al corrispondente periodo del 2008;
- è inoltre rilevante segnalare come l'andamento nel primo trimestre 2009 del Prodotto Interno Lordo stimato per il nostro Paese preveda una diminuzione del 4,6% rispetto al primo trimestre del 2008.

Il risultato del Bilancio Consolidato al 31 marzo 2009 presenta un Margine Operativo Lordo di 1.603 migliaia di euro, in diminuzione di 383 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008, a motivo della contrazione del traffico registrata presso lo scalo e collegata alla diminuzione della domanda di trasporto aereo causata dalla crisi economico-finanziaria globale.

Gli ammortamenti del primo trimestre 2009 sono pari a 890 migliaia di euro, in diminuzione di circa 49 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008.

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 bilancio del primo trimestre 2009 siano stati inseriti accantonamenti al fondo svalutazione crediti pari a 77 migliaia di euro. Di questi si ricorda l'accantonamento relativo in relazione 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.

Il risultato ante imposte consolidato del primo trimestre 2009 ammonta a 505 migliaia di euro, in diminuzione di 439 migliaia di euro rispetto al risultato dello stesso periodo del 2008.

Le imposte di competenza dei primi tre mesi del 2009, a livello di Gruppo, ammontano a 372 migliaia di euro, inferiori di 78 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, fondamentalmente per il minor risultato economico di periodo registrato.

L'utile consolidato di periodo, al netto delle imposte di competenza, ammonta a 133 migliaia di euro, rispetto a un utile di 429 migliaia di euro registrato nel primo trimestre 2008, con una diminuzione complessiva di 296 migliaia di euro.

Si analizzano di seguito le voci del conto economico del Gruppo AdF che hanno influenzato i risultati reddituali del trimestre in esame¹.

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2009	Consolidato 31.03.2008	Variazione 2009-2008	Consolidato 2008
Ricavi	7.683	7.992	(309)	38.546
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.689	1.879	(190)	9.296
Ricavi aeronautici: sicurezza	594	703	(109)	3.537
Ricavi aeronautici: handling	2.318	2.315	3	10.558
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	631	724	(93)	3.562
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	91	111	(20)	322
Ricavi non aeronautici	2.327	2.040	287	9.961
Variazione rimanenze finali	(103)	(40)	(63)	470
Altri ricavi e proventi della gestione	136	260	(124)	840
Costi	3.001	2.854	147	14.616
Materiali di consumo e merci	251	151	100	1.396
Costi per servizi	2.284	2.216	68	10.152
Canoni, noleggi e altri costi	159	171	(12)	691
Oneri diversi di gestione	307	316	(9)	2.377
Valore aggiunto	4.682	5.138	(456)	23.930
Costo del personale	3.079	3.152	(73)	12.671
MOL	1.603	1.986	(383)	11.259
Ricavi totali (%)	20,9	24,8		29,2
Ammortamenti e svalutazioni	890	939	(49)	3.663
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	77	27	50	980
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	-	-	-	-
Risultato operativo	636	1.020	(384)	6.616
Altri proventi e oneri	13	46	(33)	142
Oneri finanziari	144	122	22	601
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	-
Risultato ante imposte	505	944	(439)	6.157
Imposte	372	450	(78)	2.661
Utile (perdita) gruppo e terzi	133	494	(361)	3.496
Utile (perdita) di terzi	-	65	(65)	193
Utile (perdita) consolidato	133	429	(296)	3.303
Utile per azione (euro)	0,01	0,05	(0,04)	0,37
Utile per azione diluito (euro)	0,01	0,05	(0,04)	0,37

12

3.1 I ricavi "Aeronautici"

I ricavi aeronautici del Bilancio al 31 marzo 2009 ammontano a 5.323 migliaia di euro e sono diminuiti di 409 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato nello stesso periodo del 2008, passando da un'incidenza percentuale del 74% a una del 70% sui ricavi complessivi, al netto degli altri ricavi e proventi e della variazione delle rimanenze finali di merci, come dettagliato nel successivo prospetto.

(1) Si fa presente che, per una migliore comprensione degli andamenti economici di periodo, a seguito della firma dell'atto di transazione perfezionato in data 23 ottobre 2008 con l'ex subconcessionario duty free presso lo scalo, che ha sancito lo stralcio dei crediti relativi a tutte le penali fatturate dal 7 maggio 2007 al 30 settembre 2008, gli importi delle medesime penali, iscritti in altri ricavi e proventi, siano stati esposti direttamente al netto degli importi dei relativi accantonamenti a fondo svalutazione crediti, oggetto di riclassificazione, per un valore pari a 566 migliaia di euro al 31 marzo 2009.

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

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2009	% ricavi	Consolidato 31.03.2008	% ricavi	Variazione 2009-2008
Aeronautici	5.323	70	5.732	74	(409)
di cui:					
Diritti totali	1.689		1.879		(190)
Diritti di imbarco passeggeri	1.057		1.207		(150)
Diritti di approdo/partenza	552		637		(85)
Diritti di sosta	26		35		(9)
Diritti per assistenza PRM	53		-		53
Diritti di cargo	0,7		0,4		0,3
Totali corrispettivi sicurezza	594		703		(109)
Corrispettivi sicurezza passeggeri	289		342		(53)
Corrispettivi sicurezza bagagli stiva	305		361		(56)
Riaddebito maggiori costi attività notturne	91		111		(20)
Handling	2.318		2.315		3
Infrastrutture centralizzate	631		724		(93)

Si rammenta in questa sede come ENAC, con nota n. 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 del 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 economica e finanziaria, è prevista pari all'1,7%". Tali diritti sono stati fatturati nella nuova misura a far data dal 20 novembre 2008.

I ricavi aeronautici generati dal traffico passeggeri

a) Diritti di imbarco passeggeri: nel periodo in esame questi ricavi ammontano a 1.057 migliaia di euro, con un calo di 150 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la variazione è dovuta essenzialmente al calo del traffico aeroportuale collegato alla diminuzione della domanda di trasporto aereo quale effetto della crisi economico-finanziaria globale tuttora in corso.

b) Corrispettivi di sicurezza aeroportuale: AdF ha fatturato nel corso del primo trimestre 2009 ricavi da sicurezza per 594 migliaia di euro, dei quali 289 migliaia di euro relativi al controllo dei passeggeri in partenza e del bagaglio a mano e 305 migliaia di euro relativi al controllo radiogeno dei bagagli da stiva.

La variazione rispetto allo stesso periodo del 2008, negativa per 109 migliaia di euro, è dovuta all'andamento del traffico nella componente passeggeri di periodo collegato alla diminuzione della domanda di trasporto aereo quale effetto della crisi economico-finanziaria globale tuttora in corso.

Si rende noto inoltre come ENAC, in data 31 maggio 2007, abbia concluso l'istruttoria con AdF finalizzata a verificare l'allineamento ai costi delle tariffe attualmente praticate da tutte le società di gestione aeroportuale relative alla sicurezza, in seguito all'entrata in vigore dal novembre 2006 delle misure restrittive per i con-

trolli del bagaglio al seguito, per prevenire rischi di potenziali azioni terroristiche intercettate nel Regno Unito, e all'entrata in vigore delle maggiori misure, quali il quarto uomo per ogni varco, dal 1° luglio del 2007. L'esito dell'istruttoria di cui sopra è stato il mantenimento, tuttora applicato, delle attuali tariffe praticate da AdF per lo svolgimento dei controlli di sicurezza sul passeggero e bagaglio al seguito e sul 100% del bagaglio da stiva.

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 2009 è pari a 53 migliaia di euro.

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 2009 ammontano a 578,7 migliaia di euro, in diminuzione di 93,7 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008, a motivo dell'andamento del traffico registrato nel periodo in esame, come meglio dettagliato all'interno della sezione 2.4.

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 in particolare, nel corso del primo trimestre 2009, a 91 migliaia di euro, in calo di 20 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008. 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 2009, legato ai servizi di assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, ammonta a 2.318 migliaia di euro, sostanzialmente in linea rispetto al corrispondente periodo del 2008, trainato dall'applicazione di tariffe di miglior favore per AdF, previste nei contratti in vigore laddove sia registrato, come nel trimestre in esame, un calo del traffico movimentato per cause imputabili ai vettori.

d) Ricavi da infrastrutture centralizzate: tali proventi ammontano nel primo trimestre 2009 a 631 migliaia di euro, in calo di 93 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato ai vettori nel corrispondente periodo dell'anno precedente; tale variazione deriva dall'andamento negativo del traffico di periodo registrato, rispetto al primo trimestre del 2008, e collegato alla diminuzione della domanda di trasporto aereo quale effetto della crisi economico-finanziaria globale tuttora in corso.

3.2 I ricavi "Non Aeronautici"

Nel primo trimestre 2009 tali ricavi sono stati a livello consolidato pari a 2.327 migliaia di euro, registrando un incremento di 287 migliaia di euro rispetto al valore di 2.040 migliaia di euro del corrispondente periodo del 2008, passando peraltro da un'incidenza del 26% a una del 30% sul totale dei ricavi, al netto degli altri ricavi e proventi e delle rimanenze finali di merci.

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 31.03.2009	% ricavi	Consolidato 31.03.2008	% ricavi	Variazione 2009-2008
Non Aeronautici	2.327	30	2.040	26	287
di cui:					
Subconcessioni	505		505		-
ARC	442		139		303
Autonoleggi	127		124		3
Parcheggi	522		546		(24)
Pubblicità e promozioni	280		319		(39)
Biglietteria	102		54		48
Sala VIP	39		42		(3)
Property	241		244		(3)
Utenze	69		67		2

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 2009 a 505 migliaia di euro, in linea rispetto al corrispondente periodo del 2008 nonostante il calo di traffico registrato in particolare nella componente passeggeri, testimonianza dello sforzo prodotto con i subconcessionari orientato a politiche di marketing efficaci in termini di recupero del fatturato.

Si ricorda inoltre come nella voce "Subconcessioni" del primo trimestre 2009 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 385 migliaia di euro, che i ricavi da subconcessioni di attività aeronautiche, quali catering per 16 migliaia di euro, fueling per 67 migliaia di euro, gestione e movimentazione merci per 7 migliaia di euro e handling aviazione generale per 30 migliaia di euro.

Si rammenta come il primo cliente tra le subconcessioni sia Autogrill, con ricavi da provvigioni nel primo trimestre 2009 pari a 100 migliaia di euro, oltre ai ricavi da ribaltamento di utenze pari a 13 migliaia di euro.

I ricavi da **Airport Retail Corner (ARC)**: tali proventi sono stati nel corso del primo trimestre 2009 pari a 442 migliaia di euro, registrando un aumento di 303 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008, grazie all'inaugurazione del secondo punto vendita, l'ARC All beauty, ubicato al primo piano dell'aerostazione passeggeri, avvenuta il 14 agosto 2008.

Si ricorda come tali ricavi riguardino un'iniziativa che prevede la gestione di due punti vendita food e fashion, in particolare di prodotti toscani, e 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.

Si ricorda inoltre come, alle vendite dirette, corrisponda per il Gruppo, nel 2008: un costo per l'acquisto delle merci da rivendere pari a 159 migliaia di euro, un costo per il servizio di gestione delle casse e del magazzino centrale pari a 133 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 15 migliaia di euro. Infine si registrano rimanenze finali di merci pari a 480 migliaia di euro, con una variazione negativa nel primo trimestre 2009 pari a 103 migliaia di euro, legata prevalentemente alla vendita promozionale di una parte del magazzino acquisito nel corso del 2008 dall'ex subconcessionario duty free presso lo scalo, a seguito della stipula dell'atto di transazione con lo stesso soggetto.

Gli **autonoleggi**: tali ricavi ammontano nel primo trimestre 2009 a 127 migliaia di euro, registrando un incremento di 3 migliaia di euro rispetto al valore di 124 migliaia di euro registrato nel corrispondente periodo del 2008; tale incremento è legato in modo preponderante alla seppur lieve crescita del traffico passeggeri registrata nel corso del primo trimestre 2009 nella componente internazionale.

I **parcheggi**: i ricavi da parcheggi maturati nel corso del primo trimestre 2009 sono pari a 522 migliaia di euro e hanno registrato un decremento di 24 migliaia di euro rispetto al valore di 546 migliaia di euro consuntivato nel corrispondente periodo del 2008, fondamentalmente a motivo del decremento complessivo dei passeggeri di periodo.

Si ricorda la presenza tra i conti dei periodi posti a confronto dei ricavi da parcheggi della controllata Parcheggi Peretola Srl, per un importo complessivo nel 2008 pari a 322 migliaia di euro.

La **pubblicità**: tali proventi ammontano nel primo trimestre 2009 a 280 migliaia di euro e sono in decremento di 39 migliaia di euro rispetto ai 319 migliaia di euro maturati nel primo trimestre 2009, a causa della crisi economico-finanziaria globale che sta influenzando anche il mercato pubblicitario.

La **biglietteria**: questi ricavi per il primo trimestre 2009 ammontano a 102 migliaia di euro, registrando un incremento pari a 48 migliaia di euro rispetto ai 54 migliaia di euro maturati nel primo trimestre 2008; tale variazione positiva risente dei ricavi incrementali derivanti dalla gestione diretta della biglietteria per conto del vettore Air France avviata dallo scorso 1° luglio 2008. Si rammenta come, a far data dal 1° giugno 2009, l'attività di biglietteria presso lo scalo verrà 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 e nell'ottica 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 sarà reimpiegato in altri settori equipollenti.

La **sala VIP**: questi ricavi per il primo trimestre 2009 ammontano a 39 migliaia di euro, risultando sostanzialmente in linea rispetto a quanto fatturato nel primo trimestre 2008.

Le **property**: tali proventi nel corso del primo trimestre 2009 sono stati complessivamente pari a 241 migliaia di euro, sostanzialmente in linea rispetto a quanto fatturato nel primo trimestre 2008.

Le **utenze**: i ricavi da riaddebito utenze ammontano nel primo trimestre 2009 a 69 migliaia di euro, rispetto al valore di 67 migliaia di euro registrato nel corrispondente periodo del 2008, quindi anch'essi sostanzialmente in linea rispetto a quanto fatturato nel primo trimestre 2008.

Per una migliore comprensione degli andamenti economici di periodo, si ricorda che, a seguito della firma dell'atto di transazione con l'ex subconcessionario duty free perfezionato in data 23 ottobre 2008, che ha tra l'altro sancito lo stralcio dei crediti relativi a tutte le penali fatturate dal 7 maggio 2007 al 30 settembre 2008 per indebita occupazione degli spazi, gli importi delle medesime penali, iscritti in altri ricavi e proventi nel primo trimestre 2008, siano stati esposti direttamente al netto degli importi dei relativi accantonamenti a fondo svalutazione crediti, oggetto di riclassificazione, per valori rispettivamente pari a 566 migliaia di euro. Si ricorda, infine, la classificazione delle sopravvenienze attive tra il valore della produzione in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS.

3.3 I costi operativi e gestionali

Tali costi ammontano complessivamente nel primo trimestre 2009 a livello consolidato a 3.001 migliaia di euro, registrando un incremento di 147 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2008, come meglio specificato nella tabella riportata a margine.

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2009	Consolidato 31.03.2008	Variazione 2009-2008
Totale costi della produzione	3.001	2.854	147
Costi per servizi di cui:	2.284	2.216	68
<i>a) servizi di sicurezza e commerciali</i>			
- servizi di sicurezza passeggeri e bagagli stiva	253	327	(74)
- gestione sala VIP	18	17	1
- gestione punti vendita ARC	147	56	91
- altre spese commerciali	4	99	(95)
Totale servizi di sicurezza e commerciali	422	499	(77)
<i>b) servizi operativi</i>			
- manutenzioni	393	284	109
- pulizie	65	86	(21)
- altre prestazioni tecniche e operative	276	284	(8)
- sistemi informativi	74	37	37
- consulenze e incarichi	148	84	64
- addestramento e formazione	47	42	5
- selezione	6	37	(31)
- sponsorizzazioni	38	72	(34)
- spese pubblicitarie	50	52	(2)
Totale servizi operativi	1.097	978	119
<i>c) servizi diversi</i>			
- spese per gli organi statutari	247	247	-
- premi assicurativi	87	90	(3)
- utenze	370	323	47
- altre spese e prestazioni	61	79	(18)
Totale servizi diversi	765	739	26
Canoni, noleggi e altri costi			
Canone, di concessione e altri costi	79	94	(15)
Noleggi (apparati HBS/auto aziendali)	80	77	3
Totale canoni, noleggi e altri costi	159	171	(12)
Materiali di consumo e merci	251	151	100
Oneri diversi di gestione	307	316	(9)

Si forniscono di seguito le informazioni e i commenti utili a spiegare le variazioni intervenute nel corso del primo trimestre 2009 relativamente alle principali voci di costo.

Costi per servizi: tali costi ammontano complessivamente nel primo trimestre 2009 a 2.284 migliaia di euro, con un incremento di 68 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008, dovuto ai seguenti accadimenti:

a) servizi di sicurezza e commerciali risultano pari a 422 migliaia di euro, con un decremento di 77 migliaia di euro rispetto a quanto consuntivato nel primo trimestre del 2008. In particolare, tale variazione risulta costituita da:

- *servizi di sicurezza passeggeri e bagagli da stiva*, nel primo trimestre 2009 pari a 253 migliaia di euro, in calo di 74 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2008, a causa soprattutto della diminuzione registrata nella componente passeggeri che ha consentito un minor utilizzo di varchi di sicurezza;
- la *gestione sala VIP Masaccio* ha determinato costi per un importo di 18 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con quanto registrato nel primo trimestre 2008;
- la *gestione punti vendita ARC* ha determinato costi operativi per 147 migliaia di euro nel corso del primo trimestre 2009, in crescita di 91 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2008, a motivo dell'apertura del secondo punto vendita ARC All beauty nell'agosto del 2008;
- le *altre spese commerciali*, pari a 4 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, hanno registrato un decremento di 95 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dovuto soprattutto alla maturazione di minori contributi di marketing applicati ai nuovi voli operati dai vettori sullo scalo di Firenze, per il combinato effetto del calo di traffico registrato e dell'esaurirsi del piano quinquennale di incentivazione di alcune rotte, giunte al loro quinto anno dalla relativa attivazione;

b) servizi operativi, nel corso del primo trimestre 2009, hanno generato costi per complessivi 1.097 migliaia di euro, rispetto a 978 migliaia di euro dello stesso periodo del 2008, con una variazione netta in aumento di 119 migliaia di euro, così dettagliata:

- le *manutenzioni*, pari a 393 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, hanno registrato un incremento di 109 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2008, a motivo di un ciclo di manutenzioni programmate su infrastrutture e mezzi aziendali della Capogruppo;
- le *pulizie*, pari a 65 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, hanno registrato un decremento pari a 21 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2008, determinato in modo preponderante dalla razionalizzazione del relativo servizio a seguito del calo registrato nella componente passeggeri;
- le spese per *sistemi informativi*, pari a 74 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, hanno fatto registrare un incremento pari a 37 migliaia di euro rispetto al 2008, legato fondamentalmente all'implementazione di nuovi e più efficienti sistemi informatici gestionali quali quello relativo ai parcheggi aperti al pubblico nonché quello relativo all'attività di handling;
- le *consulenze e incarichi*, pari a 148 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, hanno fatto registrare un incremento pari a 64 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2008, legato fondamentalmente alla contabilizzazione di consulenze di natura legale attinenti a contenziosi in corso, quali ad esempio l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e il fallimento di Sterling, oltre a consulenze non ripetibili quali quella relativa all'aggiornamento delle procedure in tema di market abuse;
- la *selezione* ha determinato costi pari a 6 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, in calo di 31 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2008, nel quale era stato profuso un importante impegno di AdF verso l'introduzione di figure professionali a più alto valore aggiunto nonché il miglioramento delle professionalità già presenti;
- le *sponsorizzazioni*, legate fondamentalmente a interventi di promozione e sviluppo del territorio, nel corso del primo trimestre 2009 sono state pari a 38 migliaia di euro e hanno generato minori costi per 34 migliaia di euro rispetto al 2007;

c) servizi diversi, nel primo trimestre 2009 ammontano complessivamente a 765 migliaia di euro, con un incremento di 26 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2008; tale variazione deriva in particolare dai maggiori costi per utenze, pari a 370 migliaia di euro nel corso del primo trimestre 2009 e trainati dall'aumento dei volumi consumati rispetto al primo trimestre 2008.

Canoni, noleggi e altri costi sono stati complessivamente pari a 159 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, in diminuzione di 12 migliaia di euro rispetto a quanto speso nel primo trimestre 2008, e risultano così dettagliati:

- minori costi per il *canone di concessione e di sicurezza* per un importo di 15 migliaia di euro nel primo trimestre 2009 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in quanto il relativo ammontare è legato a unità di traffico registrate in calo durante il periodo in esame;
- maggiori costi per *noleggi* per 3 migliaia di euro nel primo trimestre 2009, fondamentalmente dovuti al noleggio di mezzi operativi, reso necessario per garantire l'operatività dello scalo nel corso del periodo in esame.

Materiali di consumo e merci ammontano nel primo trimestre 2009 a 251 migliaia di euro, registrando un aumento di 100 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Si ricorda come tale variazione sia dovuta in massima parte alla presenza, tra i conti del primo trimestre 2009, degli acquisti necessari per garantire l'operatività del nuovo punto di vendita ARC All beauty inaugurato nella seconda metà del 2008.

Oneri diversi di gestione, alla chiusura del primo trimestre 2009, sono stati pari a 307 migliaia di euro, 9 migliaia di euro in meno rispetto al primo trimestre 2008.

Si fa presente come, nell'ambito di tale componente di costo, siano ricomprese le quote di competenza del primo trimestre 2009 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 struttura patrimoniale

La situazione patrimoniale mostra le linee di Bilancio Consolidato alla chiusura del 31 marzo 2009 comparate con quelle del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2008.

La voce "Partecipazioni" ha registrato nel primo trimestre 2009 un incremento pari a 201 migliaia di euro relative all'adeguamento al fair value del 2% della SAT - Aeroporto di Pisa. Si segnala infatti come tale partecipazione sia valutata al fair value, adottando la quotazione del relativo titolo al 31 marzo 2009, da cui emerge un maggior valore rispetto al 31 dicembre 2008 di 301 migliaia di euro, iscritto a rettifica della relativa riserva nel patrimonio netto.

Per quanto concerne le attività immateriali è importante menzionare l'iscrizione in tale categoria della differenza attiva di consolidamento pari a 2.777 migliaia di euro, emergente in sede di consolidamento del patrimonio netto della controllata. Tale posta, avente vita utile indefinita, non è assoggettata ad ammortamento sistematico ma, piuttosto, sottoposta a verifica annuale di recuperabilità (*impairment test*). Il metodo utilizzato per l'effettuazione dell'*impairment test* è l'attualizzazione, al tasso pari al costo medio ponderato del capitale, dei flussi di cassa che si prevede la controllata genererà nell'arco della concessione con il Comune di Firenze (termine 2070) per la gestione di 640 posti auto antistanti il terminal passeggeri.

Si evidenzia inoltre la presenza fra le attività non correnti, per 1.256 migliaia di euro, del diritto di superficie che la controllata Parcheggio Peretola Srl vanta nei confronti di un terreno di proprietà della Capogruppo, sulla quale insistono un parcheggio e una palazzina annessa.

Per quanto riguarda la voce "Crediti commerciali", rispetto al 31 dicembre 2008, essa ha registrato un incremento di 918 migliaia di euro, dovuto fondamentalmente al rallentamento degli incassi dai principali clienti vettori aerei collegato alle difficoltà economiche in cui questi versano a causa del rallentamento della domanda innescato dalla crisi finanziaria globale.

Si segnala infine l'importo delle "Passività finanziarie correnti" di 10.856 migliaia di euro, corrispondente alle linee di credito, concesse a breve termine ad AdF dal 2006 e successivamente rinnovate e incrementate, per sostenere, in seguito all'assorbimento della propria liquidità, gli ingenti investimenti effettuati sulla pista di volo, sui sistemi terminali e sull'acquisto del 49% della Parcheggio Peretola Srl e del 2% della SAT - Aeroporto di Pisa entrambi avvenuti nel 2008.

Le altre variazioni evidenziate derivano dal normale andamento della gestione.

Stato patrimoniale consolidato - IAS

(migliaia di euro)

	31.03.2009 Consolidato	31.12.2008 Consolidato	Variazione 2009-2008	31.03.2008 Consolidato
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Avviamento e differenza attiva di consolidamento	2.777	2.777	-	358
Attività immateriali a vita definita di proprietà	596	563	33	526
Attività immateriali a vita definita in locazione finanziaria	-	-	-	24
	3.373	3.340	33	908
Attività materiali				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	35.786	35.679	107	34.197
Beni in locazione finanziaria	-	27	(27)	34
	35.786	35.706	80	34.231
Diritto di superficie				
Diritto di superficie Parcheggio Peretola Srl	1.256	1.261	(5)	1.276
	1.256	1.261	(5)	1.276
Altre attività non correnti				
Partecipazioni	2.271	2.070	201	374
Titoli e crediti finanziari	-	-	-	-
Crediti vari e altre attività non correnti	3.639	4.337	(698)	3.660
	5.910	6.407	(497)	4.034
Totale attività non correnti	46.325	46.714	(389)	40.449
Attività correnti				
Rimanenze di magazzino	480	583	(103)	73
Crediti commerciali	8.592	7.674	918	8.404
Altri crediti	4.169	3.975	194	3.275
Cassa e altre disponibilità liquide	1.454	2.535	(1.081)	4.399
Totale attività correnti	14.695	14.767	(72)	16.151
Attività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale attività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITÀ	61.020	61.481	(461)	56.600
Patrimonio netto				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	18.735	18.534	201	17.128
Riserve di copertura e traduzione	1.726	1.726	-	1.709
Utili portati a nuovo	3.661	220	3.441	3.734
Utile d'esercizio	133	3.303	(3.170)	429
Patrimonio netto della controllante	33.290	32.818	472	32.035
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	363
Totale patrimonio netto	33.290	32.818	472	32.398
Passività non correnti				
Passività finanziarie non correnti	33	212	(179)	397
TFR e altri fondi relativi al personale	2.920	2.913	7	2.851
Fondo imposte differite	68	67	1	27
Fondi per rischi e oneri futuri	873	855	18	803
Debiti vari e altre passività non correnti	-	-	-	-
Totale passività non correnti	3.894	4.047	(153)	4.078
Passività correnti				
Passività finanziarie correnti	10.856	10.756	100	5.157
Debiti commerciali	7.193	8.368	(1.175)	6.653
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	5.787	5.492	295	8.314
Totale passività correnti	23.836	24.616	(780)	20.124
Passività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale passività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE PASSIVITÀ	27.730	28.663	(933)	24.202
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	61.020	61.481	(461)	56.600

5. Analisi dei flussi finanziari

Il rendiconto finanziario sotto riportato è stato costruito seguendo il metodo diretto ai sensi dello IAS 7, che evidenzia le principali determinanti della variazione delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti intercorse nei periodi in esame.

Come si evince, al 31 marzo 2009 il flusso di cassa della gestione risulta negativo per 1.062 migliaia di euro a seguito del completo assorbimento dell'autofinanziamento per l'attività di investimento in immobilizzazioni.

Rendiconto dei flussi finanziari al 31 marzo 2009

(migliaia di euro)

	31.03.2009 Consolidato	31.03.2008 Consolidato
Attività operativa		
Utile netto	133	429
Rettifiche per:		
- ammortamento immobilizzazioni immateriali	61	95
- ammortamento immobili, impianti e macchinari	829	844
- svalutazioni e accantonamenti	96	20
- variazione rimanenze di magazzino	103	40
- variazione netta del TFR	7	71
- imposte dell'esercizio	372	450
- imposte pagate	-	-
Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante	1.601	1.949
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(918)	(4)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(194)	(514)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.175)	(1.439)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(77)	917
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	(763)	909
Attività d'investimento		
Decremento netto delle immobilizzazioni	302	88
Acquisizione di immobili, impianti e macchinari	(1.189)	(1.007)
Acquisizione immobilizzazioni immateriali	(110)	(47)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	698	1
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(299)	(965)
Flusso di cassa di gestione	(1.062)	(56)
Attività finanziarie		
Dividendi controllata	-	(26)
Proventi finanziari	13	46
Interessi passivi e altri oneri finanziari	(144)	(86)
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(79)	(1.007)
Altre variazioni	191	16
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	(19)	(1.057)
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	(1.081)	(1.113)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	2.535	5.512
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	1.454	4.399

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la posizione finanziaria netta consolidata al 31 marzo 2009 e al 31 dicembre 2008, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006.

Posizione finanziaria netta consolidata al 31 marzo 2009

(migliaia di euro)

	31.03.2009 Consolidato	31.12.2008 Consolidato	Variazione 2009-2008	31.03.2008 Consolidato
A. Cassa e banche	1.454	2.535	(1.081)	4.399
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	1.454	2.535	(1.081)	4.399
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	10.500	10.500	-	5.000
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	158	229	(71)	139
H. Altri debiti finanziari correnti verso società di leasing	20	27	(7)	18
I. Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)	10.678	10.756	(78)	5.157
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I)-(E)-(D)	9.224	8.221	1.003	758
K. Debiti bancari non correnti	179	179	-	337
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	33	33	-	60
N. Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)	212	212	-	397
O. Indebitamento finanziario netto (J)+(N) (P.F.N.)	9.436	8.433	1.003	1.155

Si segnala la presenza, al 31 marzo 2009, di debiti bancari correnti pari a 10.500 migliaia di euro, in linea con quanto registrato al 31 dicembre 2008.

L'indebitamento finanziario netto consolidato, alla data di chiusura del primo trimestre 2009, risulta pari a 9.436 migliaia di euro, in crescita di 1.003 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2008, fondamentalmente a causa della diminuzione della liquidità impiegata per far fronte alle esigenze correnti della gestione.

6. Informativa per settore di attività

21

Sono riportate di seguito le informazioni relative alle principali categorie di attività secondo quanto previsto dallo IAS 14. 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. Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori 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, beni di uso comune e beni di uso esclusivo: 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 fueler. 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: 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 Parcheggi Peretola Srl in quanto dati consolidati.

Nella tabella seguente viene esposta la ripartizione dei ricavi e dei costi sino all'utile operativo afferenti i settori indicati per il Bilancio del primo trimestre 2009.

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.

Quale livello secondario ci si è avvalsi della ripartizione per area geografica relativamente alla quale i ricavi netti di vendita sono ripartiti in base alla localizzazione dei clienti, e quindi, in particolare, delle compagnie aeree.

Informativa per settore di attività - Conto economico consolidato al 31 marzo 2009 e 2008* (migliaia di euro)

	31.03.09 Cons. Diritti	31.03.08 Cons. Diritti	Var. 09-08	31.03.09 Cons. ICC BUC BUE	31.03.08 Cons. ICC BUC BUE	Var. 09-08	31.03.09 Cons. Handling	31.03.08 Cons. Handling	Var. 09-08	31.03.09 Cons. Residuale	31.03.08 Cons. Residuale	Var. 09-08	31.03.09 Cons.	31.03.08 Cons.	Var. 09-08
Totale ricavi	2.283	2.582	(299)	722	835	(113)	2.318	2.315	3	2.360	2.260	100	7.683	7.992	(309)
Ricavi	2.283	2.582	(299)	722	835	(113)	2.318	2.315	3	2.327	2.040	287	7.650	7.772	(122)
Variazione rimanenze finali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(103)	(40)	(63)	(103)	(40)	(63)
Altri ricavi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	136	260	(124)	136	260	(124)
Totale costi	1.662	1.596	612	1.009	796	575	2.504	2.701	1.356	905	913	590	6.080	6.006	74
MOL - Margine Operativo Lordo	621	986	(365)	(287)	39	(326)	(186)	(385)	199	1.455	1.347	108	1.603	1.986	(383)
Ammortamenti e svalutazioni	627	617	165	107	100	(81)	155	172	142	77	77	26	967	966	1
Risultato operativo	(6)	369	(375)	(394)	(61)	(333)	(341)	(558)	217	1.378	1.270	108	636	1.020	(384)
Altri proventi e oneri													13	46	(33)
Oneri finanziari													144	122	22
Svalutazioni attività finanziarie													-	-	-
Risultato ante imposte													505	944	(439)
Imposte													372	450	(78)
Utile (perdita) gruppo e terzi													133	494	(361)
Utile di terzi													-	65	(65)
Utile consolidato													133	429	(296)

22

(*) Si fa presente che, per una migliore comprensione degli andamenti economici di periodo, a seguito della firma dell'atto di transazione perfezionato in data 23 ottobre 2008 con l'ex subconcessionario duty free presso lo scalo, che ha sancito lo stralcio dei crediti relativi a tutte le penali fatturate dal 7 maggio 2007 al 30 settembre 2008, gli importi delle medesime penali, iscritti in altri ricavi e proventi, siano stati esposti direttamente al netto degli importi dei relativi accantonamenti a fondo svalutazione crediti, oggetto di riclassificazione, per un valore pari a 566 migliaia di euro al 31 marzo 2009.

7. L'organizzazione

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

Il costo del personale, alla data di chiusura del primo trimestre 2009, risulta pari a 3.079 migliaia di euro, con un decremento complessivo rispetto all'anno precedente pari a 73 migliaia di euro.

Sul decremento del costo del personale hanno inciso i seguenti fattori: la diminuzione della forza lavoro (con contratto a tempo determinato) per un minore fabbisogno di manodopera, dovuto al calo di traffico passeggeri alla chiusura del primo trimestre 2009 e un minore ricorso a ore di lavoro straordinarie.

Come si può notare dalla tabella sottostante, la diminuzione complessiva della forza lavoro aziendale incorpora tuttavia un incremento del numero degli FTE impiegati (che comprendono sia dipendenti con qualifica di impiegato sia dipendenti con qualifica di quadro). Tale incremento si giustifica per la presenza di alcune risorse sia con contratto a tempo determinato sia con contratto a tempo indeterminato che non erano in forza nel medesimo periodo del 2008: quattro risorse riservate, dal 1° luglio 2008, all'erogazione del servizio di biglietteria dedicato alla compagnia aerea Air France; tre risorse assunte, nel corso del 2008, nelle aree di staff, per incremento attività e riorganizzazione funzionale; una risorsa assunta, nel corso del 2008, all'interno del coordinamento operativo handling.

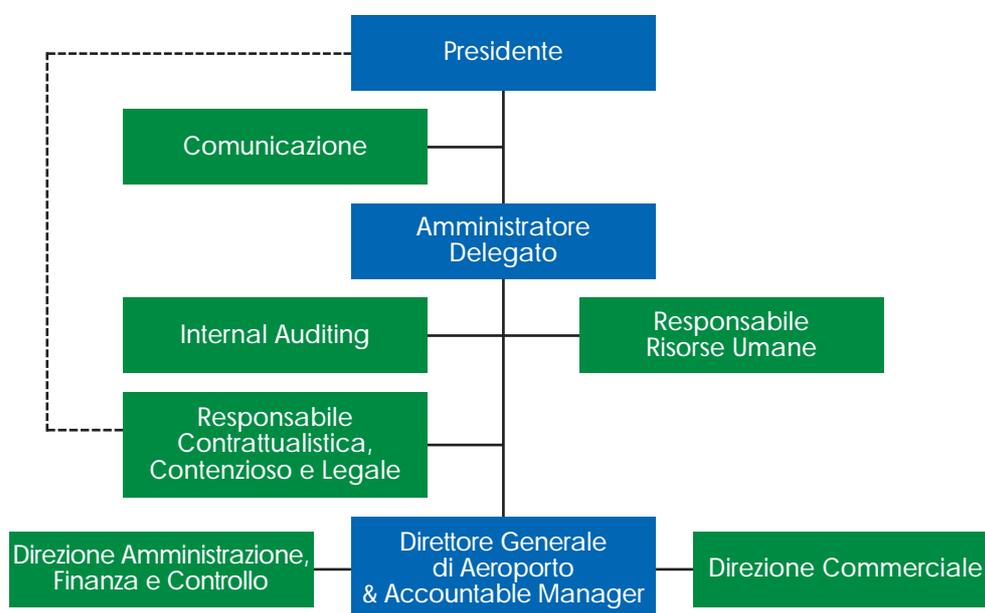
Si fa presente come, alla data di chiusura del presente bilancio, siano in corso le contrattazioni fra l'associazione di categoria dei gestori aeroportuali (Assaeroporti) e le associazioni sindacali per il rinnovo del CCNL

aeroportuale, scaduto il 31 dicembre 2007. Stanti le incertezze legate alla conclusione della contrattazione in corso e le oggettive difficoltà nella determinazione di quello che potrebbe essere l'eventuale impatto in termini di costo per il Gruppo, comunque stimato quale non significativo, si è ritenuto di non effettuare alcun accantonamento in relazione a tale posta.

Nella tabella successiva sono indicati gli Equivalent Full Time complessivamente impiegati nel corso del primo trimestre 2009:

	FTE 31.03.2009	FTE 31.12.2008	Variazione 2009-2008	FTE 31.03.2008
Dirigenti	3,00	3,17	(0,17)	3,67
Impiegati	160,68	168,01	(7,33)	156,37
Operai	79,50	94,27	(14,77)	87,41
Totale FTE	243,18	265,45	(22,27)	247,45

Per maggiore completezza espositiva, si riporta di seguito l'Organigramma della Capogruppo al 31 marzo 2009, limitatamente alle funzioni ed enti organizzativi che rispondono gerarchicamente e in modo diretto a Presidente e Amministratore Delegato:



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 2008 in modo conforme a quanto disposto dal D.Lgs. n. 196/2003 e dai relativi allegati.

Infine, si fa presente come, al 31 marzo 2009, 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 2009 ammontano a 997 migliaia di euro.

Di essi, 552 migliaia di euro risultano completati, di cui si elencano di seguito i principali:

- lavori di rifacimento della viabilità di servizio e della strada perimetrale per un valore di 80 migliaia di euro;
- acquisto e implementazione di software/hardware pari a 29 migliaia di euro;
- acquisto mezzi di rampa, in particolare di un transporter loader, per 122 migliaia di euro;
- acquisto di macchine radiogene per bagagli da stiva per un importo di 240 migliaia di euro;
- acquisto di nuovi veicoli aziendali per 70 migliaia di euro.

L'ammontare degli investimenti residui, pari a 445 migliaia di euro, risultanti ancora in corso di esecuzione al 31 marzo 2009, sono elencati di seguito:

- interventi e progettazioni relativi a impianti e infrastrutture delle aree terminali per complessivi 44 migliaia di euro, propedeutici ai lavori di rifacimento e di ampliamento dell'aerostazione già avviati nel corso del 2007, oltre a riqualifica aree tecniche per 12 migliaia di euro;
- adeguamento del sistema antintrusione per 5 migliaia di euro;
- progettazione della nuova centrale idrica e antincendio per 30 migliaia di euro;
- acquisto di attrezzature di rampa per 22 migliaia di euro;
- acquisto di impianti pubblicitari da allestire in aree terminali per 15 migliaia di euro;
- progettazione per una passerella pedonale di collegamento tra il terminal e l'area parcheggio per 60 migliaia di euro;
- adeguamento hardware/software a fronte di implementazioni di nuovi sistema, tra cui nuovo programma per ufficio lost & found, per 68 migliaia di euro;
- progetto per impianto di raccolta di acqua piovana sito nell'area pista e piazzali per 79 migliaia di euro;
- acquisto impianto di pedana mobile handicap per accesso al primo piano della zona terminal dell'aerostazione per 22 migliaia di euro;
- adeguamento lavori di sicurezza su pista e piazzali, incluso rifacimento segnaletica orizzontale per 35 migliaia di euro.

10. Altre Informazioni

10.1 Le partecipazioni

Nell'attivo patrimoniale della Capogruppo risultano iscritte, alla data del 31 marzo 2009, le seguenti partecipazioni:

- n. 61.609 azioni del valore di euro 1,00 cadauna, pari allo 0,12% del capitale sociale dell'Aeroporto di Siena SpA, con sede in Sovicille (SI) presso l'aeroporto di Ampugnano. La partecipazione nel capitale sociale di Aeroporto di Siena SpA è passata dall'1,9% allo 0,12% nel corso del 2008 a seguito di aumento di capitale sociale riservato e sottoscritto dal nuovo socio privato di controllo Galaxy Sarl;
- 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 520 euro cadauna, pari al 2% del capitale sociale della Firenze Convention Bureau Scrl, con sede in Firenze, Guardiolo di Pratello Orsini, 1;
- n. 3.885 azioni del valore di euro 5,00 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 Partecipazioni dei "soggetti rilevanti"

Dal 1° gennaio al 31 marzo 2009 non risultano operazioni compiute dai "soggetti rilevanti", così come indicate nel codice di comportamento per l'internal dealing, aventi a oggetto gli strumenti finanziari emessi dalla Capogruppo.

10.3 Rapporti con società consociate e correlate

Si fa presente come, in virtù dell'operazione di acquisizione da parte di AdF della quota pari al 49% della controllata Parcheggio Peretola Srl dall'ex socio di minoranza SCAF Scrl, tale società, a partire dal 30 settembre 2008, non risulta più compresa fra le parti consociate e correlate.

Si fa presente inoltre 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.

Nella Relazione Trimestrale Consolidata al 31 marzo 2009 risultano i seguenti rapporti con società correlate.

Sagat SpA

- Un contratto tra AdF e Sagat SpA che prevedeva nel 2008 il noleggio di un'autovettura aziendale per un valore pari a 7 migliaia di euro di costi per AdF. Tale contratto è scaduto alla data del 1° novembre 2008.
- Un contratto tra AdF e Sagat SpA che prevedeva nel 2008 la fornitura del servizio di rassegna stampa per un valore pari a 3 migliaia di euro di costi per la Capogruppo. Tale contratto è scaduto alla data del 31 maggio 2008.

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 2009 costi per la Capogruppo pari a 10 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 2009 pari a 30 migliaia di euro di ricavi per AdF;
 - la subconcessione di servizi a terzi di subconcessi e manutenzione aeromobili, oltre ad altri servizi accessori, per un ricavo complessivo al 31 marzo 2009 pari a 19 migliaia di euro.

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 2009 pari a 11 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 2009:
 - ricavi per 46 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e infrastrutture centralizzate;
 - ricavi per 2 migliaia di euro relativi al riaddebito dei maggiori costi sostenuti dalla società per garantire l'operatività notturna dello scalo.

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 2009 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 complessivo pari a 97 migliaia di euro (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 2009 pari a 2 migliaia 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.

Meridiana SpA

- Un contratto tra AdF e Meridiana SpA, principale vettore dello scalo nonché azionista di AdF con il 18,1% del suo capitale sociale, in relazione al quale il Gruppo AdF ha maturato al 31 marzo 2009 ricavi pari a 464 migliaia di euro per l'assistenza handling agli aeromobili e pari a 7 migliaia di euro per l'assistenza extra handling agli aeromobili e il riaddebito del liquido de-icing.
- Il Gruppo AdF ha inoltre maturato nei confronti della parte correlata Meridiana, al 31 marzo 2009, ricavi per 666 migliaia di euro per la fatturazione di diritti e tasse aeroportuali, oltre a 159 migliaia di euro per l'utilizzo da parte del vettore delle infrastrutture centralizzate e 32 migliaia di euro per il riaddebito dei maggiori costi sostenuti per l'operatività notturna.

- Un contratto tra AdF e Meridiana SpA che prevede l'utilizzo della sala Masaccio per i passeggeri VIP Meridiana per un valore al 31 marzo 2009 di 1 migliaio di euro di ricavi per AdF, nonché ricavi per l'emissione della biglietteria Meridiana pari a 8 migliaia di euro.
- Tre contratti tra AdF e Meridiana SpA che prevedono la subconcessione di spazi complessivi di 691 m², con ricavi maturati per il Gruppo AdF al 31 marzo 2009 pari a 28 migliaia di euro.
- Ulteriori ricavi fatturati a Meridiana pari a 5 migliaia di euro per l'assegnazione di tessere parcheggi.
- Meridiana SpA ha maturato inoltre nel corso del primo trimestre 2009 penali di scalo per un valore pari a 1 migliaio di euro di costi per il Gruppo AdF.
- Il Gruppo AdF ha infine maturato nei confronti della parte correlata Meridiana costi per il riaddebito da parte della stessa delle utenze relative all'hangar dato in subconcessione, per complessivi 3 migliaia di euro.

Le tabelle sottostanti riportano l'effetto a livello economico e patrimoniale dei rapporti con parti correlate al 31 marzo 2009.

Conto economico consolidato al 31.03.2009	(euro)	(%)*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.483.035	19,39
Meridiana SpA	1.370.539	
Delta Aerotaxi Srl	50.033	
Corporate Air Services Srl	59.537	
Delifly Srl	2.926	
Costi per servizi	13.381	0,59
Meridiana SpA	3.741	
Delta Aerotaxi Srl	9.640	
Oneri diversi di gestione	10.255	
Meridiana SpA	10.255	3,33

(*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2009.

Stato patrimoniale consolidato al 31.03.2009	(euro)	(%)*
Crediti commerciali	3.371.643	39,24
Meridiana SpA	3.223.139	37,51
Delta Aerotaxi Srl	110.788	1,29
Corporate Air Services Srl	28.504	0,33
Delifly Srl	9.213	0,11
Debiti commerciali	18.381	0,26
Meridiana SpA	3.414	0,05
Traffic Light Srl	12.163	0,17
Delta Aerotaxi Srl	2.803	0,04

(*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2009.

10.4 Partite intercompany

Al 31 marzo 2009 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 2009 pari a 6 migliaia di euro di ricavi per AdF;
- ricavi per AdF, al 31 marzo 2009, pari a 1 migliaio 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 2009 di 8 migliaia di euro e una quota capitale al 31 marzo 2009 pari a 1.076 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 2009 di 22 migliaia di euro di costi per AdF;

- un ulteriore contratto che prevede che la controllata svolga la manutenzione dei posti auto di proprietà AdF antistanti l'aerostazione partenze passeggeri, per un valore al 31 marzo 2009 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 2009 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 2009.

Conto economico Capogruppo		(euro)
Ricavi		7.153
Altri proventi e oneri		7.758
Costi per servizi		30.428
Canoni, noleggi e altri costi		5.120

Stato patrimoniale Capogruppo		(euro)
Crediti finanziari non correnti		807.163
Crediti finanziari correnti		455.109
Crediti commerciali		1.300
Debiti commerciali		18.775

10.5 Valore del titolo della Capogruppo

Al 31 marzo 2009 il titolo AdF quotava 13,70 euro alla Borsa Italiana segmento Standard (Classe 1). La quotazione media dell'ultimo trimestre è stata di 15,73 euro.

10.6 Ambiente e sicurezza sul lavoro

Anche nel corso dei primi mesi del 2009 il Gruppo AdF ha investito notevole impegno e risorse in materia di rispetto e tutela della sicurezza sul lavoro e della sicurezza ambientale, sforzandosi di salvaguardare il più possibile la salute dei propri lavoratori e di ridurre l'impatto dello scalo sul territorio circostante; dal 1° marzo 2009 è stata potenziata la struttura "safety & environment" inserendo una nuova risorsa presso l'ente organizzativo.

In relazione agli aspetti di safety, si segnala sin dal 2005 l'adozione all'interno dell'aeroporto di un sistema di gestione della sicurezza aeroportuale (cd. SMS), a cui si è associata un'attività di reporting finalizzata al monitoraggio dei livelli di safety e al loro continuo e costante miglioramento. Ad aprile 2009 il Comitato di Sicurezza Aeroportuale (Safety Committee) ha definito indici comuni di monitoraggio delle performance della safety aeroportuale in modo da monitorarne le performance e avere un adeguato feed-back sulle prestazioni del sistema.

Notevole rilevanza è stata attribuita agli interventi di formazione rivolti a tutto il personale aziendale, e in modo particolare al personale operativo e al personale coinvolto nel pronto soccorso aziendale, per prevenire e ridurre il rischio di infortuni nell'ambiente di lavoro. È ancora in corso un progetto di formazione finalizzato al miglioramento delle condizioni di sicurezza sul lavoro, grazie anche ai finanziamenti da parte della Provincia di Firenze.

Per quanto concerne, invece, la tutela ambientale, si evidenzia l'ultimazione del sistema di interfaccia fra le centraline per il monitoraggio acustico e i radar di volo (cd. RFD), e l'inizio delle attività di monitoraggio inerenti il rispetto delle rotte antirumore da parte degli aeromobili che operano sullo scalo Amerigo Vespucci. È in corso di ultimazione anche il Piano di Risanamento Acustico che a breve verrà presentato alla Commissione Antirumore. Tale piano prevede una serie di interventi nei prossimi anni da parte della Capogruppo su fabbricati ed edifici, sia pubblici (es. scuole, asili), sia civili abitazioni, volti a ridurre l'impatto del rumore sulle popolazioni degli abitati di Quaracchi, Brozzi e Peretola.

11. Fattori di rischio

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.

- **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 non essere esposto a tale rischio per il 2009, grazie allo stanziamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti, ritenuto congruo sulla base delle stime di relativa non recuperabilità, nonché attraverso la valutazione di eventuali azioni legali a tutela dei medesimi crediti.
- **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 operativi 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 termine dell'esercizio 2008 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.
- **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 e tassi di interesse. 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. AdF 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.

12. Principali informazioni sulle società del Gruppo

La società Parcheggi 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'anno 2009 rappresenta il quinto esercizio di gestione della controllata da parte di AdF dato che l'acquisto del 51% del capitale sociale è avvenuto nel dicembre del 2004.

I valori economici al 31 marzo 2009 rilevano un valore della produzione pari a 339 migliaia di euro, in diminuzione di 40 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2008; un Margine Operativo Lordo (MOL) di 200 migliaia di euro, più basso di 37 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e un utile netto di periodo pari a 96 migliaia di euro, in diminuzione di 37 migliaia di euro rispetto al primo trimestre 2008.

I risultati di questo primo trimestre 2009 sono stati influenzati dall'andamento negativo del traffico registrato presso lo scalo di Firenze, e in particolare dalla flessione registrata nel numero dei passeggeri 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 del primo trimestre 2009, paragonati con lo stesso periodo dell'anno precedente.

(migliaia di euro)

	31.03.2009	31.03.2008	Variazione	2008
Ricavi	339	379	(40)	1.501
Ricavi commerciali	322	362	(40)	1.432
Altri ricavi e proventi della gestione	17	17	-	69
Costi	139	142	(3)	577
Costi operativi	139	142	(3)	577
MOL	200	237	(37)	924
Ricavi totali (%)	60	63		63
Ammortamenti e svalutazioni	13	11	2	45
Risultato operativo	187	226	(39)	879
Proventi oneri finanziari	(14)	(26)	12	(81)
Proventi oneri straordinari	(27)	(1)	(26)	(6)
Risultato ante imposte	146	199	(53)	792
Imposte	50	66	(16)	261
Utile (perdita) di periodo	96	133	(37)	531

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 286 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 2009

- La società Alisud SpA è risultata aggiudicataria della gara commerciale indetta al fine di individuare il soggetto al quale subconcedere per la durata di cinque anni un locale composto da n. 3 postazioni di lavoro dotate di sportello per il pubblico ove la subconcessionaria espletterà servizi di biglietteria aerea, di riprotezione passeggeri e incasso eccedenze bagagli, oltre a ulteriori servizi di vendita di biglietti di altri mezzi di trasporto, servizi e pacchetti turistici. La società Alisud SpA inizierà a espletare le attività oggetto di contratto a decorrere dal 1° giugno 2009.
- In data 27 aprile 2009 si è tenuta la Conferenza dei Servizi che ha espresso parere favorevole sul progetto di ampliamento del terminal passeggeri, la cui formalizzazione seguirà prossimamente secondo le dovute tempistiche amministrative. A seguito della suddetta formalizzazione la Società potrà pubblicare il relativo bando di gara.
- Nell'ambito dei procedimenti giudiziari volti a impugnare i provvedimenti attuativi della legge 248/2005 (Requisiti di sistema) si segnala che la Società, con appositi motivi aggiunti al ricorso già incardinato avverso le linee guida pubblicate il 7 aprile 2008, ha impugnato anche il decreto interministeriale del 10 dicembre 2008 che ha approvato il testo definitivo delle linee guida, predisposte dall'ENAC, nonché le linee guida nel testo definitivamente approvato, censurandone non solo i vizi procedurali, ma altresì i vizi di merito, e chiedendo la condanna delle amministrazioni responsabili all'integrale risarcimento dei danni patiti, nella misura corrispondente alle minori entrate percepite, oltre a rivalutazione e interessi, e alle relative ricadute sul piano di sviluppo e di investimento della Società.

14. Prevedibile evoluzione della gestione

Si allega sottostante una tabella riassuntiva dei principali dati di traffico consuntivati al 30 aprile 2009:

Traffico

(Linea+Charter+Av. Gen.)	Progressivi al 30 aprile 2009	
	Totali	Var. % 2009-2008
Movimenti	9.140	(16,5)
Tonnellaggio	379.262	(16,4)
Passeggeri	490.404	(14,9)

I dati di traffico progressivi ad aprile 2009, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono in diminuzione del 14,9%, nella componente passeggeri.

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. La situazione di crisi non appare destinata a esaurire i suoi effetti nel breve termine e le previsioni dei maggiori organi in materia di trasporto aereo indicano per il 2009 un decremento del flusso dei passeggeri nell'ordine del 10% sul 2008. Il blocco delle tariffe, mediamente inferiori del 50% rispetto a quelle degli altri Paesi europei, che perdura ormai dal 2001, rende ancora più difficile la congiuntura.

Pertanto, la contrazione della domanda di traffico, causata dalla crisi economico-finanziaria globale, lascia prevedere anche per il Gruppo AdF un 2009 in rallentamento rispetto ai risultati del 2008. Nonostante questo, AdF proseguirà con gli investimenti già deliberati e 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.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Michele Legnaioli)

Prospetti contabili consolidati

(Valori in migliaia di euro)

Conto economico consolidato^{1,2}

	Consolidato 31.03.2009	Consolidato 31.03.2008	Variazione 2009-2008	Consolidato 2008	
Ricavi	7.683	7.992	(309)	38.546	
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.689	1.879	(190)	9.296	
Ricavi aeronautici: sicurezza	594	703	(109)	3.537	
Ricavi aeronautici: handling	2.318	2.315	3	10.558	
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	631	724	(93)	3.562	
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	91	111	(20)	322	
Ricavi non aeronautici	2.327	2.040	287	9.961	
Variazione rimanenze finali	(103)	(40)	(63)	470	
Altri ricavi e proventi della gestione	136	260	(124)	840	
Costi	3.001	2.854	147	14.616	
Materiali di consumo e merci	251	151	100	1.396	
Costi per servizi	2.284	2.216	68	10.152	
Canoni, noleggi e altri costi	159	171	(12)	691	
Oneri diversi di gestione	307	316	(9)	2.377	
Valore aggiunto	4.682	5.138	(456)	23.930	
Costo del personale	3.079	3.152	(73)	12.671	
MOL	1.603	1.986	(383)	11.259	
Ricavi totali	20,9	24,8		29,2	
	(%)				
Ammortamenti e svalutazioni	890	939	(49)	3.663	
Stanziamanti a fondo rischi su crediti	77	27	50	980	
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	-	-	-	-	
Risultato operativo	636	1.020	(384)	6.616	
Altri proventi e oneri	13	46	(33)	142	
Oneri finanziari	144	122	22	601	
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	-	
Risultato ante imposte	505	944	(439)	6.157	
Imposte	372	450	(78)	2.661	
Utile (perdita) gruppo e terzi	133	494	(361)	3.496	
Utile (perdita) di terzi	-	65	(65)	193	
Utile (perdita) consolidato	133	429	(296)	3.303	
Utile per azione	(euro)	0,01	0,05	(0,04)	0,37
Utile per azione diluito	(euro)	0,01	0,05	(0,04)	0,37

(1) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sul conto economico consolidato della Società sono evidenziati nella Relazione sulla gestione, paragrafo 10.3, in quanto non particolarmente significativi.

(2) Si fa presente che, per una migliore comprensione degli andamenti economici di periodo, a seguito della firma dell'atto di transazione perfezionato in data 23 ottobre 2008 con l'ex subconcessionario duty free presso lo scalo, che ha sancito lo stralcio dei crediti relativi a tutte le penali fatturate dal 7 maggio 2007 al 30 settembre 2008, gli importi delle medesime penali, iscritti in altri ricavi e proventi, siano stati esposti direttamente al netto degli importi dei relativi accantonamenti a fondo svalutazione crediti, oggetto di riclassificazione, per un valore pari a 566 migliaia di euro al 31 marzo 2009.

Stato patrimoniale consolidato³

	31.03.2009 Consolidato	31.12.2008 Consolidato	Variazione 2009-2008	31.03.2008 Consolidato
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Avviamento e differenza attiva di consolidamento	2.777	2.777	-	358
Attività immateriali a vita definita di proprietà	596	563	33	526
Attività immateriali a vita definita in locazione finanziaria	-	-	-	24
	3.373	3.340	33	908
Attività materiali				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	35.786	35.679	107	34.197
Beni in locazione finanziaria	-	27	(27)	34
	35.786	35.706	80	34.231
Diritto di superficie				
Diritto di superficie Parcheggio Peretola Srl	1.256	1.261	(5)	1.276
	1.256	1.261	(5)	1.276
Altre attività non correnti				
Partecipazioni	2.271	2.070	201	374
Titoli e crediti finanziari	-	-	-	-
Crediti vari e altre attività non correnti	3.639	4.337	(698)	3.660
	5.910	6.407	(497)	4.034
Totale attività non correnti	46.325	46.714	(389)	40.449
Attività correnti				
Rimanenze di magazzino	480	583	(103)	73
Crediti commerciali	8.592	7.674	918	8.404
Altri crediti	4.169	3.975	194	3.275
Cassa e altre disponibilità liquide	1.454	2.535	(1.081)	4.399
Totale attività correnti	14.695	14.767	(72)	16.151
Attività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale attività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITÀ	61.020	61.481	(461)	56.600
Patrimonio netto				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	18.735	18.534	201	17.128
Riserve di copertura e traduzione	1.726	1.726	-	1.709
Utili portati a nuovo	3.661	220	3.441	3.734
Utile d'esercizio	133	3.303	(3.170)	429
Patrimonio netto della controllante	33.290	32.818	472	32.035
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	363
Totale patrimonio netto	33.290	32.818	472	32.398
Passività non correnti				
Passività finanziarie non correnti	33	212	(179)	397
TFR e altri fondi relativi al personale	2.920	2.913	7	2.851
Fondo imposte differite	68	67	1	27
Fondi per rischi e oneri futuri	873	855	18	803
Debiti vari e altre passività non correnti	-	-	-	-
Totale passività non correnti	3.894	4.047	(153)	4.078
Passività correnti				
Passività finanziarie correnti	10.856	10.756	100	5.157
Debiti commerciali	7.193	8.368	(1.175)	6.653
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	5.787	5.492	295	8.314
Totale passività correnti	23.836	24.616	(780)	20.124
Passività cessate/destinate a essere cedute				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
Totale passività destinate a essere cedute	-	-	-	-
TOTALE PASSIVITÀ	27.730	28.663	(933)	24.202
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	61.020	61.481	(461)	56.600

(3) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sullo stato patrimoniale consolidato sono evidenziati nella Relazione sulla gestione, paragrafo 10.3, in quanto non particolarmente significativi.

Rendiconto dei flussi finanziari consolidati

	31.03.2009 Consolidato	31.03.2008 Consolidato
Attività operativa		
Utile netto	133	429
Rettifiche per:		
- ammortamento immobilizzazioni immateriali	61	95
- ammortamento immobili, impianti e macchinari	829	844
- svalutazioni e accantonamenti	96	20
- variazione rimanenze di magazzino	103	40
- variazione netta del TFR	7	71
- imposte dell'esercizio	372	450
- imposte pagate	-	-
Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante	1.601	1.949
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(918)	(4)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(194)	(514)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.175)	(1.439)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(77)	917
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	(763)	909
Attività d'investimento		
Decremento netto delle immobilizzazioni	302	88
Acquisizione di immobili, impianti e macchinari	(1.189)	(1.007)
Acquisizione immobilizzazioni immateriali	(110)	(47)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	698	1
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(299)	(965)
Flusso di cassa di gestione	(1.062)	(56)
Attività finanziarie		
Dividendi controllata	-	(26)
Proventi finanziari	13	46
Interessi passivi e altri oneri finanziari	(144)	(86)
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(79)	(1.007)
Altre variazioni	191	16
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	(19)	(1.057)
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	(1.081)	(1.113)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	2.535	5.512
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	1.454	4.399

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto di Gruppo e terzi

	Capitale sociale	Riserve di capitale	Riserva di copertura e traduzione	Utili a nuovo	Risultato esercizio	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di terzi	Patrimonio netto di Gruppo e terzi
Patrimonio netto al 31.12.2007	9.035	17.128	1.709	318	3.416	31.606	324	31.930
Attribuzione del risultato esercizio 2007				3.416	(3.416)			
Distribuzione dividendi ad azionisti controllante								
Distribuzione dividendi a terzi							(26)	
Utile di periodo consolidato					429	429	65	494
Patrimonio netto al 31.03.2008	9.035	17.128	1.709	3.734	429	32.035	363	32.398
Patrimonio netto al 31.12.2008	9.035	18.534	1.726	220	3.303	32.818		32.818
Attribuzione del risultato esercizio 2008				3.303	(3.303)			
Distribuzione dividendi ad azionisti controllante								
Distribuzione dividendi a terzi								
Riserva fair value partecipazione		201				201		201
Dividendi deliberati e non distribuiti				138		138		138
Utile di periodo consolidato					133	133		133
Patrimonio netto al 31.03.2009	9.035	18.735	1.726	3.661	133	33.290	-	33.290

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 della 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 2009

/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