

# Bilancio

## TRIMESTRALE

### 31.03.2011



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 2011

2. Notizie di carattere generale . . . . .	5
2.1 Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze . . . . .	5
2.2 Quadro normativo . . . . .	6
2.3 Ulteriori informazioni . . . . .	8
2.4 L'andamento del traffico aereo sull'Amerigo Vespucci di Firenze . . . . .	9
3. Analisi dei risultati reddituali consolidati . . . . .	11
3.1 I ricavi "Aeronautici" . . . . .	13
3.2 I ricavi "Non Aeronautici" . . . . .	14
3.3 Altre componenti di ricavo . . . . .	15
3.4 I costi operativi e gestionali . . . . .	16
4. Analisi della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata . . . . .	18
5. Analisi dei flussi finanziari . . . . .	20
6. Informativa per settori operativi . . . . .	21
7. L'organizzazione . . . . .	23
8. La privacy . . . . .	24
9. Gli investimenti . . . . .	24
10. Altre informazioni . . . . .	24
10.1 Le partecipazioni . . . . .	24
10.2 Rapporti con società consociate e correlate . . . . .	25
10.3 Partite intercompany . . . . .	26
11. Principali rischi e incertezze a cui il Gruppo è esposto . . . . .	27
11.1 Rischi di natura operativa . . . . .	27
11.2 Rischi di natura finanziaria . . . . .	28
12. Principali informazioni sulla Capogruppo e sulla società controllata . . . . .	29
12.1 Valore del titolo della Capogruppo . . . . .	29
12.2 Società controllata - Parcheggio Peretola Srl . . . . .	29
13. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2011 . . . . .	30
14. Prevedibile evoluzione della gestione . . . . .	30

## Prospetti contabili consolidati

Conto economico consolidato . . . . .	31
Conto economico complessivo consolidato . . . . .	32
Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata . . . . .	33
Rendiconto finanziario consolidato . . . . .	34
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato . . . . .	35
Conto economico consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 . . . . .	36
Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 . . . . .	37
Rendiconto finanziario consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 . . . . .	38

## Cariche sociali della Capogruppo

alla data di approvazione del Bilancio Trimestrale Consolidato al 31 marzo 2011

### Consiglio di Amministrazione

#### Presidente

Vincenzo Manes

#### Consiglieri

Alberto Cammilli

Stefano Cao

Aldighiero Fini

Paolo Giustiniani

Carlo Longo

Biagio Marinò

Mario Mauro

Jacopo Mazzei

Maurizio Montagnese

Aldo Napoli

Fausto Palombelli

Saverio Panerai

### Collegio Sindacale

#### Presidente

Giuseppe Vincenzo Suppa

#### Sindaci Effettivi

Maurizio Dinelli

Luigi Fici

Marco Seracini

Francesco Tanini

#### Sindaci Supplenti

Lorenzo Ginisio

Fabio Tempestini

#### Segretario CdA

Beniamino Domenichelli Papini

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

Marco Gialletti

#### Società di Revisione Contabile

Deloitte & Touche SpA

# L'azionariato della Capogruppo

## Cariche sociali

L'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo AdF - Aeroporto di Firenze SpA (di seguito "AdF" o la "Società"), riunitasi in data 28 aprile 2010, ha nominato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2012.

Il Consiglio di Amministrazione, nella sua prima adunanza tenutasi in data 4 maggio 2010, ha nominato Vincenzo Manes Presidente della Società.

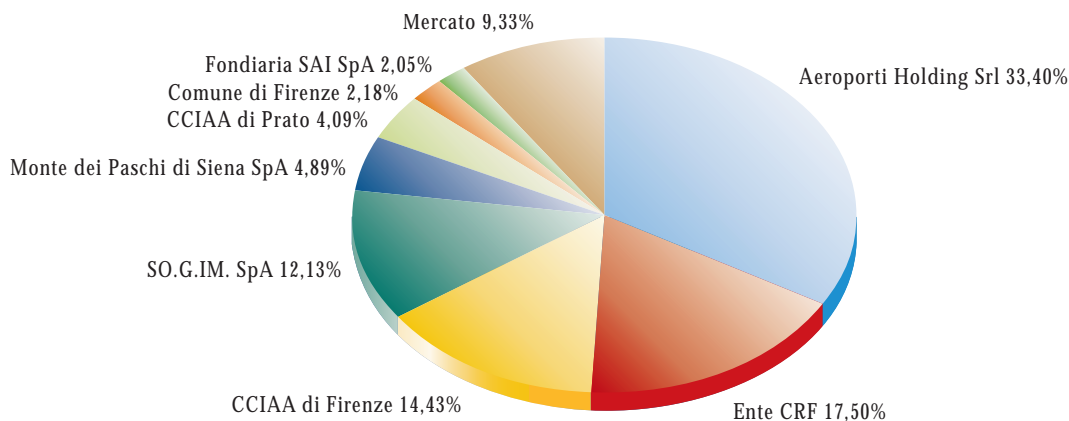
Infine, il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza tenutasi in data 25 maggio 2010, ha costituito un Comitato Esecutivo, nominando i componenti dello stesso nelle persone dei consiglieri: Biagio Marinò (Presidente del Comitato Esecutivo), Paolo Giustiniani e Saverio Panerai.

## I patti parasociali

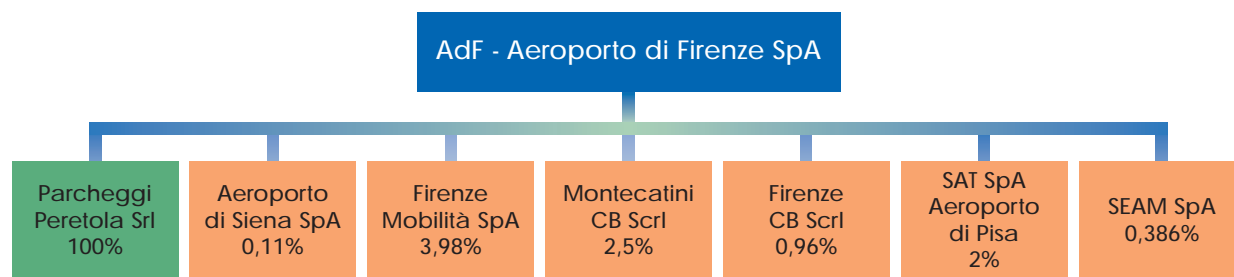
In data 27 ottobre 2010 gli azionisti pubblici, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e il Comune di Firenze, che rispettivamente detengono il 14,43%, il 4,086% e il 2,184% del capitale sociale di AdF, hanno rinnovato il patto parasociale (obblighi di preventiva consultazione per l'esercizio del diritto di voto negli organi di AdF e limiti al trasferimento delle azioni in esso sindacate) a decorrere dalla sua scadenza (31 ottobre 2010) per ulteriori due anni, quindi fino al 31 ottobre 2012.

Si riporta infine di seguito un prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 31 marzo 2011, 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.

2



## 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	35.407.604	Capogruppo
Parcheggi Peretola Srl	Firenze	50.000	1.743.668	100

## 1. Highlights

### Risultati economici consolidati al 31 marzo 2011

- › **Ricavi** pari a 9.510 migliaia di euro, in aumento di 938 migliaia di euro rispetto a 8.572 migliaia di euro al 31 marzo 2010.
- › **MOL** pari a 1.442 migliaia di euro, in diminuzione di 143 migliaia di euro rispetto a 1.585 migliaia di euro del primo trimestre 2010.
- › **Risultato operativo** pari a 693 migliaia di euro, in incremento di 54 migliaia di euro rispetto a 639 migliaia di euro del primo trimestre 2010.
- › **Risultato ante imposte** pari a 535 migliaia di euro, in incremento di 5 migliaia di euro rispetto a 530 migliaia di euro del 31 marzo 2010.
- › **Utile di esercizio** pari a 270 migliaia di euro, al netto delle imposte di competenza, contro un utile di periodo di 231 migliaia di euro del primo trimestre 2010, con un incremento di 39 migliaia di euro.
- › **Indebitamento netto** pari a 6.964 migliaia di euro al 31 marzo 2011, rispetto a 5.614 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

### Investimenti al 31 marzo 2011

- › Nel corso del primo trimestre 2011 sono stati effettuati investimenti per complessivi 1.835 migliaia di euro, di cui 1.377 migliaia di euro su beni in concessione.

### Il traffico

- › Il traffico passeggeri al 31 marzo 2011 risulta in crescita del 5,38% rispetto al corrispondente periodo del 2010.

4

### L'azionariato della Capogruppo

- › L'Assemblea degli Azionisti di AdF - Aeroporto di Firenze SpA, riunitasi in data 28 aprile 2010, ha nominato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2012.
- › Vincenzo Manes è stato successivamente nominato Presidente della Società dal Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 4 maggio 2010.
- › Il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza tenutasi in data 25 maggio 2010, ha costituito un Comitato Esecutivo, nominando i componenti dello stesso nelle persone dei consiglieri: Biagio Marinò (Presidente del Comitato Esecutivo), Paolo Giustiniani e Saverio Panerai.
- › In data 27 ottobre 2010 gli azionisti pubblici, CCIAA di Firenze, CCIAA di Prato e il Comune di Firenze, che rispettivamente detengono il 14,43%, il 4,086% e il 2,184% del capitale sociale di Aeroporto di Firenze SpA, hanno rinnovato il patto parasociale (obblighi di preventiva consultazione per l'esercizio del diritto di voto negli organi della società AdF e limiti al trasferimento delle azioni in esso sindacate) a decorrere dalla sua scadenza (31 ottobre 2010) per ulteriori due anni, quindi fino al 31 ottobre 2012.

### Evoluzione della gestione

- › I segnali di ripresa in corso lasciano prevedere per il Gruppo AdF un 2011 in lieve crescita rispetto ai risultati del 2010.

# Relazione Trimestrale Consolidata al 31 marzo 2011

Signori azionisti,

il Resoconto Intermedio di Gestione al 31 marzo 2011 è stato redatto ai sensi del D.Lgs. 58/1998 conformemente a quanto disposto dall'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", delibera CONSOB n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con delibera n. 11971/1999", comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/1998). Il presente resoconto è composto dai prospetti contabili, dai commenti degli amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del primo trimestre 2011.

Il Resoconto Intermedio di Gestione al 31 marzo 2011 è conforme ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) emessi dall'International Accounting Standard Board (IASB) e omologati dall'Unione Europea secondo la procedura di cui all'art. 16 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002.

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

## 2. Notizie di carattere generale

### 2.1 Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze

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

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

La prima fase dei lavori è stata appaltata, a seguito di gara pubblica, al raggruppamento costituito da Italiana Costruzioni SpA e Bit SpA per un importo di 12,9 milioni di euro.

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

- aumento della superficie dedicata agli arrivi, che passeranno da 800 a 1.650 m<sup>2</sup>, con la nuova area interna dedicata agli autonoleggi;
- nuova sala dedicata ai check-in con 40 banchi accettazione, in sostituzione dei 23 attualmente operativi in due differenti zone del terminal;
- nuovo design e aumento servizi igienici al piano terra in area arrivi e attesa passeggeri, al terzo piano in area check-in per un totale di 655 m<sup>2</sup>, con un incremento di 225 m<sup>2</sup>;
- nuovo ascensore a fianco dell'attuale scala mobile di collegamento fra le nuove sale arrivi e partenze;
- nuovo edificio smistamento bagagli in partenza.

## 2.2 Quadro normativo

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

Il 2 dicembre 2005 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge n. 248, legge di conversione con modificazioni del D.L. 203/2005, la quale contiene, tra l’altro, talune disposizioni (complessivamente note come “Requisiti di sistema”) inerenti le società di gestione aeroportuale e il regime di corrispettivi di quest’ultime. In particolare le disposizioni dei requisiti di sistema stabiliscono i criteri di calcolo dei diritti aeroportuali (art. 11-*nonies*), nonché altre norme che comportano una significativa riduzione dei ricavi delle società di gestione aeroportuale. Alla legge 248/2005 hanno fatto seguito alcuni atti amministrativi attuativi e interpretativi della legge 248/2005 medesima. AdF ha impugnato davanti al TAR del Lazio i provvedimenti attuativi della legge 248/2005 contenente misure sui cd. “requisiti di sistema”, che si ritengono illegittimi e dannosi per la società di gestione aeroportuale. Analoga iniziativa è stata intrapresa da numerose altre società di gestione. Il TAR del Lazio, con sentenza depositata il 4 giugno 2007, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata, nel novembre 2007, senza istanza di sospensiva, innanzi al Consiglio di Stato chiedendo l’annullamento dei provvedimenti impugnati e la condanna delle parti resistenti al risarcimento dei danni. L’udienza di merito è stata fissata per il giorno 22 novembre 2011.

In data 22 settembre 2007 è stata pubblicata la **deliberazione n. 38/2007 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica**, con la quale, sulla base delle previsioni della legge n. 248/2005, è stata approvata la direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva. Il più importante principio introdotto dalla delibera CIPE n. 38/2007 è costituito dall’abbattimento dei costi regolamentati del 50% del margine commerciale (principio del “single till”). La direttiva fissava in 60 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il termine entro il quale ENAC era tenuto a elaborare linee guida recanti criteri applicativi della medesima direttiva. A tal fine si fa presente come 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. 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 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. AdF, inoltre, 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 impugnatte con l’apposito ricorso sopra descritto. Infine, si fa presente che, al fine di ottemperare a quanto indicato nella sentenza della Corte Costituzionale suddetta (n. 51/2008), il CIPE ha emesso una nuova delibera (n. 51/2008). AdF ha chiesto al TAR del Lazio di annullare la deliberazione del CIPE n. 51/2008 ogni atto precedente e successivo, comunque connesso con tali provvedimenti, condannando altresì le parti resistenti al risarcimento dei danni. Successivamente, con il decreto interministeriale del 10 dicembre 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 20 gennaio 2009 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2009, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, dando conto dei passaggi procedurali medio tempore intervenuti, ha approvato il testo definitivo delle linee guida, predisposte dall’ENAC e ha contestualmente abrogato il testo del precedente decreto interministeriale n. 41/T del 14 febbraio 2008. AdF, con motivi aggiunti al ricorso già incardinato avverso le linee guida pubblicate il 7 aprile 2008, ha impugnato anche il decreto del 10 dicembre 2008, unitamente alle linee guida nel testo definitivamente approvato.

Con atto di citazione notificato nell’ottobre 2007, AdF ha convenuto in giudizio dinanzi al Tribunale di Roma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per ottenere la condanna dell’Amministrazione al risarcimento dei danni patiti a causa del **mancato adeguamento annuale dei diritti aeroportuali in misura commisurata al tasso di inflazione programmata**, ai sensi dell’art. 2, comma 190, della legge 23 dicembre 1996, n. 662,



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

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

Nel febbraio 2011, AdF, sulla base delle stesse argomentazioni fatte valere nei ricorsi sopra descritti promossi avverso i decreti ministeriali di aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2008 e 2009, ha notificato ricorso innanzi al TAR del Lazio anche avverso il decreto ministeriale del 4 ottobre 2010, di aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2010.

### **Royalty carburante**

Trattasi di ricorso promosso dinanzi al TAR del Lazio da alcuni vettori aerei e dalla loro associazione di categoria per ottenere l'annullamento del provvedimento con il quale ENAC ha concluso l'istruttoria finalizzata alla verifica di congruità dei corrispettivi richiesti dai gestori aeroportuali alle compagnie petrolifere, mediante l'individuazione dei limiti di connessione degli stessi ai costi sopportati dai gestori per consentire alle compagnie e alle loro società l'erogazione del servizio di fornitura carburanti. L'udienza di merito non è stata ancora fissata.

In proposito si segnala che si tratta di un ricorso gemello a quello presentato da Assaereo e accolto, in grado di appello, dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 1416/2009. A tal riguardo si ricorda, peraltro, che il Consiglio di Stato, pur avendo accolto l'impugnativa dei vettori, ha implicitamente confermato che non è affatto preclusa dall'attuale quadro normativo la possibilità per i gestori aeroportuali di richiedere il pagamento delle royalty, nel limite in cui le stesse risultino effettivamente connesse ai costi dagli stessi sostenuti e che nulla osta in linea di principio a che ENAC eserciti il proprio potere di vigilanza attraverso un preventivo accertamento in ordine al limite della connessione al costo tra quanto richiesto dal gestore aeroportuale alle compagnie petrolifere e i costi sostenuti dal medesimo gestore per la fornitura di tali beni e servizi, purché disponga di dati concreti e attendibili immediatamente riferibili alla struttura dei costi oggetto di vigilanza. A tal riguardo si segnala che ENAC, con nota del 24 aprile 2008, ha ribadito che "in capo alle compagnie petrolifere permane l'obbligo di corrispondere direttamente al gestore aeroportuale quanto a esso dovuto per la messa a disposizione di beni e impianti necessari all'espletamento del servizio di rifornimento carburante nel limite dei costi accertati". AdF e le società che erogano presso lo scalo di Firenze il servizio di fornitura carburanti si sono adeguate a quanto previsto nella suddetta nota ENAC del 24 aprile 2008.

## 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), la controllante 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 avrà una parte dedicata alla sosta degli aeromobili di aviazione generale.

Si informa come sia attualmente in corso la procedura ex art. 81, D.P.R. 616/1977, per approvazione, da parte degli Enti, del Piano di Sviluppo con conseguente Conferenza dei Servizi per la formalizzazione delle varianti urbanistiche e delle approvazioni tecniche. Si prevede che i lavori avranno inizio nell'ultimo quadrimestre 2011.

### La situazione Alitalia

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

AdF, compatibilmente con la normativa di riferimento applicabile al caso di specie, ha posto in essere apposite azioni volte a tutelare i propri interessi creditori vantati nei confronti di Alitalia medesima. In particolare, in data 13 novembre 2008 ha depositato la domanda di ammissione al passivo di Alitalia Linee Aeree SpA in a.s. per un credito totale, calcolato al 25 ottobre 2008, di 1.480.662 euro, di cui 365.221 euro in prededuzione, 378.203 euro in privilegio e 737.238 euro in chirografo.

### Principali contenziosi in essere

Vengono riportati di seguito i principali contenziosi in essere alla data di approvazione del Bilancio al 31 marzo 2011.

8

#### *AdF / ATI S.I.R.E. + altri (TAR della Toscana)*

Il giudizio è stato instaurato dalla S.I.R.E. - Società Italiana Restauri Edili SpA, in proprio e quale mandataria dell'ATI composta da SIRE - CEPA - Italbuild - Impresa Carletti - Premetal - SAEET per l'annullamento, previa sospensione, dell'efficacia della determinazione con la quale veniva aggiudicata alla RTI Italiana Costruzioni SpA e Bit SpA, la gara per l'"ampliamento hall arrivi-aerostazione passeggeri". In data 17 dicembre 2009, AdF si è costituita in giudizio, mentre l'ATI aggiudicataria dei lavori ha proposto appello incidentale del 7 gennaio 2010. In data 4 agosto 2010 la S.I.R.E. ha presentato istanza di fissazione d'udienza e ciò ha reso procedibile la domanda cautelare, la cui discussione era stata fissata per il 1° settembre 2010. In tale occasione, tuttavia, la ricorrente ha rinunciato alla domanda di sospensiva. Il TAR della Toscana, con sentenza del 9 marzo 2011, definitivamente pronunciando, ha dichiarato improcedibile il ricorso dell'ATI composta da SIRE - CEPA - Italbuild - Impresa Carletti - Premetal - SAEET.

#### *AdF / Firenze Parcheggio (Tribunale di Firenze)*

Il giudizio è stato introdotto dalla società Firenze Parcheggio con ricorso ex art. 447-bis e ha ad oggetto la dichiarazione di risoluzione per inadempimento, imputabile ad AdF, del contratto di locazione, relativo all'immobile denominato "Meeting Point", stipulato tra AdF medesima e Firenze Parcheggio in data 27 aprile 2006 (con efficacia dal 1° giugno 2006). Firenze Parcheggio ha chiesto al giudice di voler condannare AdF al pagamento di 336.000 euro (a titolo di canoni di locazione) e di 692.772 euro (a titolo di risarcimento del danno). In data 18 ottobre 2010, AdF si è costituita in giudizio chiedendo non solo il rigetto delle domande di controparte, ma anche proponendo apposita domanda riconvenzionale per chiedere il risarcimento del danno patito da AdF medesima per non aver potuto utilizzare l'immobile locato. La prossima udienza è fissata per il giorno 25 maggio 2011. Si precisa che tra le parti sono in corso trattative per una definizione transattiva della controversia i cui impatti previsti sono scarsamente significativi e già accantonati a titolo prudenziale tra le passività della Capogruppo.

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

Si riportano di seguito i principali fattori che hanno determinato i dati di traffico al 31 marzo 2011:

- a partire dal 10 gennaio 2011 è partito ufficialmente il volo di Air France per l'aeroporto di London City. Il servizio, operato da CityJet, era già disponibile in via eccezionale da dicembre 2010, in occasione delle vacanze natalizie. Il collegamento è operato con un AVRO RJ85, con sei frequenze settimanali;
- il vettore svizzero Darwin Airlines ha firmato, il 14 gennaio 2011, un accordo grazie al quale è entrato in possesso di parte degli asset di Baboo Airline. Il passaggio di consegne è avvenuto il 27 marzo 2011, in coincidenza con l'inizio della stagione estiva. Baboo operava sullo scalo di Firenze un collegamento per Ginevra; questo collegamento sarà mantenuto dalla Darwin Airlines, operato con Saab2000 e DH4;
- il 27 marzo 2011 Alitalia ha inaugurato nuovi servizi da e per l'aeroporto di Firenze: un volo bi-giornaliero per Amsterdam in codeshare con KLM (si ricorda come Meridiana abbia sospeso, con l'inizio della stagione estiva, un simile collegamento verso la capitale olandese) e un servizio per Catania, con 5 frequenze settimanali. Entrambi i voli solo operati con A319;
- con l'inizio della stagione estiva, la Austrian Airlines ha introdotto un ulteriore collegamento tra Firenze e il suo hub di Vienna. Questo volo, operato giornalmente con un F70, collega direttamente i due aeroporti, e va ad aggiungersi al collegamento Firenze-Bologna-Vienna già operato dal vettore austriaco.

I primi tre mesi del 2011 si concludono in maniera positiva per l'aeroporto di Firenze, con una crescita sia dei passeggeri commerciali (+5,47% - aviazione generale esclusa), che del numero dei movimenti commerciali (+4,68% - aviazione generale esclusa). In particolare il mese di gennaio ha registrato una crescita del numero di passeggeri pari al 10,4% rispetto al 2010, crescita record per lo scalo. Anche il mese di marzo ha registrato un dato positivo, con un incremento del 7,8% rispetto all'anno scorso.

Purtroppo il mese di febbraio è stato interessato da nebbia nei giorni di lunedì 7 e martedì 8. Questo ha determinato la cancellazione di 28 voli, e il dirottamento di 58. La circostanza ha influito negativamente sul traffico del mese, che è decresciuto del 3,1% rispetto a febbraio 2010.

In questo scenario, il traffico sull'"Amerigo Vespucci" per il primo trimestre del 2011 ha fatto registrare i volumi indicati nella tabella che segue.

### Dati di traffico

	31.03.2011	31.03.2010	Var. %
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>370.547</b>	<b>351.325</b>	<b>5,47</b>
Nazionali (Linea+Charter)	83.611	77.326	8,13
Internazionali (Linea+Charter)	286.936	273.999	4,72
<b>Passeggeri aviazione generale</b>	<b>1.888</b>	<b>2.107</b>	<b>(10,39)</b>
<b>Totale passeggeri</b>	<b>372.435</b>	<b>353.432</b>	<b>5,38</b>
<b>Movimenti commerciali</b>	<b>5.611</b>	<b>5.360</b>	<b>4,68</b>
Nazionali (Linea+Charter)	927	868	6,80
Internazionali (Linea+Charter)	4.684	4.492	4,27
Cargo	-	-	-
<b>Movimenti aviazione generale</b>	<b>1.275</b>	<b>1.517</b>	<b>(15,95)</b>
<b>Totale movimenti</b>	<b>6.886</b>	<b>6.877</b>	<b>0,13</b>
<b>Tonnellaggio</b>			
Tonnellaggio commerciale	281.142	252.896	11,17
Tonnellaggio aviazione generale	10.836	11.989	(9,62)
<b>Totale tonnellaggio</b>	<b>291.978</b>	<b>264.885</b>	<b>10,23</b>
Merce via superficie (kg)	97.027	107.853	(10,04)
Merce via aerea (kg)	41.361	42.359	(2,36)
<b>Totale merce (kg)</b>	<b>138.388</b>	<b>150.212</b>	<b>(7,87)</b>

Si riportano di seguito alcune informazioni statistiche aggiuntive sul traffico dello scalo:

- il fattore di carico medio al 31 marzo 2011 è stato pari al 63%, con un decremento rispetto allo stesso periodo del 2010 del 2,00%;
- i posti totali offerti al 31 marzo 2011 sono stati pari a 584.511, con un incremento del 10% rispetto al 2010.

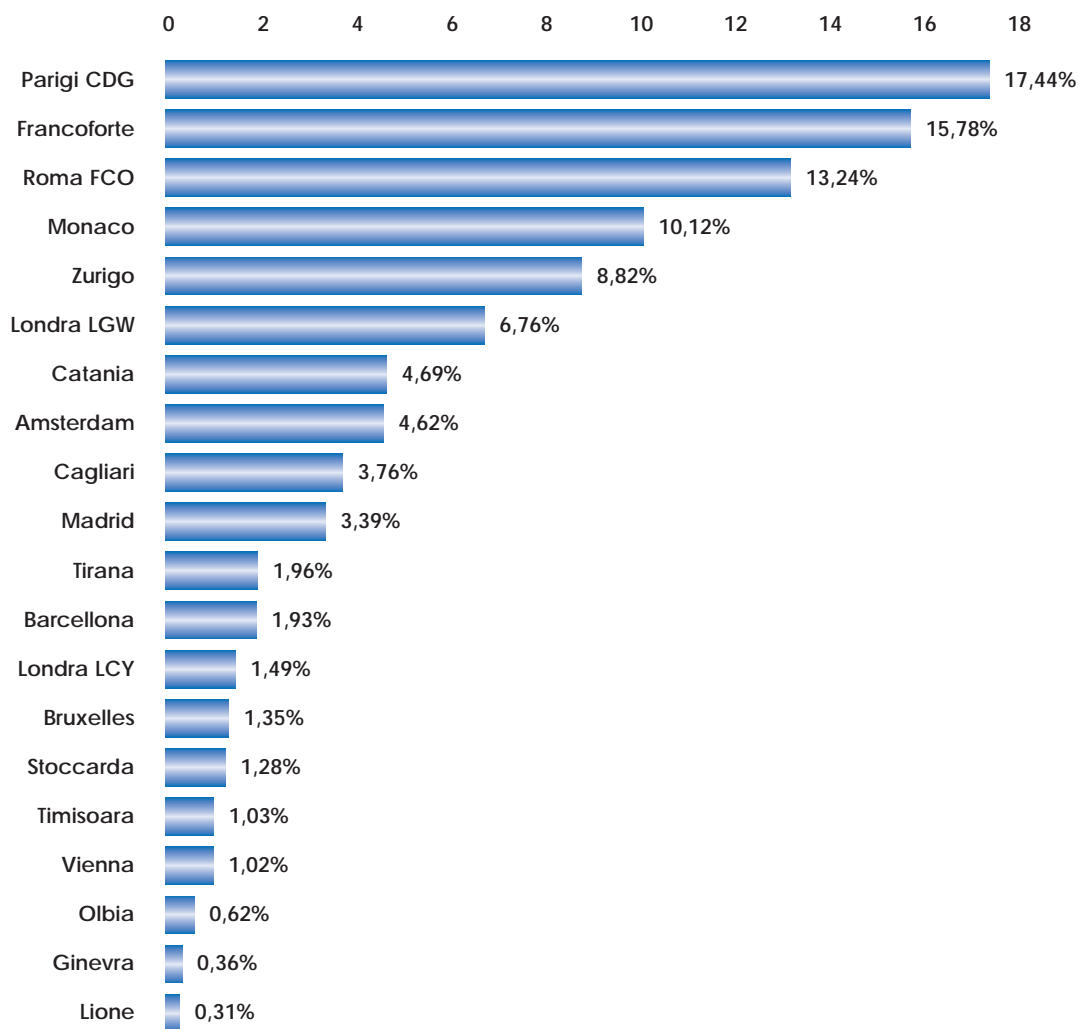
I collegamenti operati con voli di linea/charter regolari nei primi tre mesi del 2011 sono stati:

Nazionali: Catania, Roma Fiumicino, Cagliari e Olbia.

Comunitari e internazionali: Amsterdam, Barcellona, Bruxelles, Francoforte, Ginevra, Lione, Londra City, Londra Gatwick, Madrid, Monaco, Parigi Charles de Gaulle, Stoccarda, Timisoara, Tirana, Vienna e Zurigo.

Nel grafico sottostante sono indicati i volumi di traffico di linea dei passeggeri in partenza suddivisi per destinazione al 31 marzo 2011.

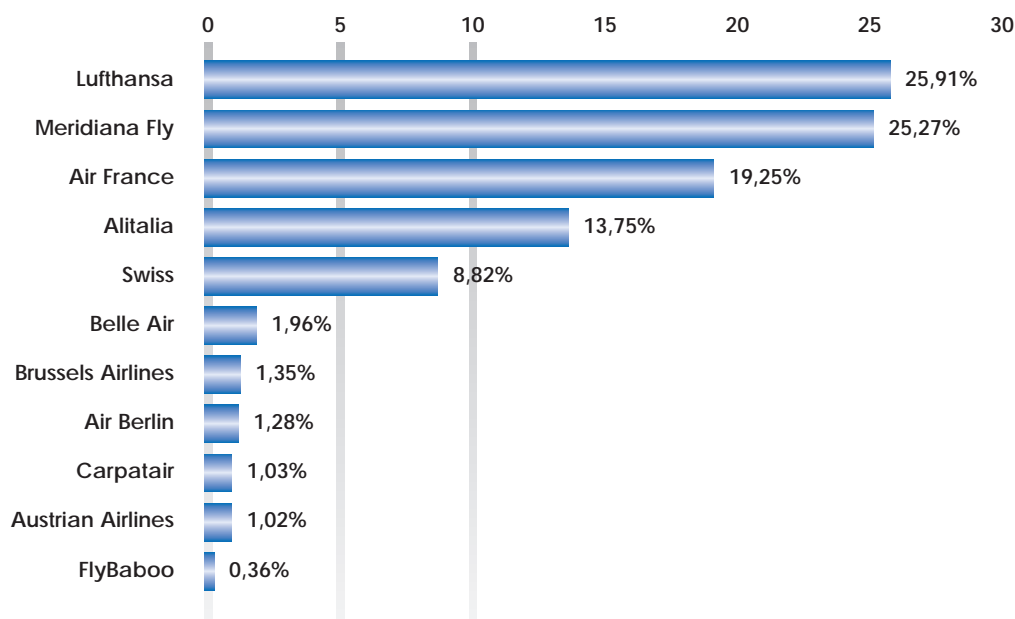
### Traffico per destinazione



Le compagnie aeree che hanno operato sull'aeroporto di Firenze nel periodo in esame sono: Air Berlin, Air France, Alitalia - Compagnia Aerea Italiana, Austrian Airlines, Belle Air, Brussels Airlines, Carpatair, Baboo/Darwin, Lufthansa, Meridiana Fly e Swiss.

Di seguito sono indicati i volumi di traffico passeggeri suddivisi per vettore al 31 marzo 2011.

## Traffico per compagnia



## 3. Analisi dei risultati reddituali consolidati

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati al 31 marzo 2011 comparati con quelli del corrispondente periodo del 2010.

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

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

Il risultato economico del primo trimestre 2011 presenta un Margine Operativo Lordo di 1.442 migliaia di euro, in diminuzione di 62 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010.

Gli ammortamenti del primo trimestre 2011 sono pari a 616 migliaia di euro, in diminuzione di circa 2 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010.

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

Si evidenzia inoltre come nel primo trimestre 2011 sia stato effettuato l'accantonamento a fondo svalutazione crediti per un importo di 37 migliaia di euro, quale riflesso della stima di non recuperabilità di alcuni crediti della Capogruppo.

Inoltre sono presenti accantonamenti a fondo rischi e oneri per 96 migliaia di euro, che si riferiscono principalmente al contributo previsto dalla Legge Finanziaria 2007 per il relativo ammontare di competenza del-

l'anno 2011. Tale importo è stato accantonato al fondo rischi e oneri in quanto non viene più considerato dal Gruppo come un debito certo a seguito della sentenza favorevole in primo grado emessa nel 2010 in merito al ricorso promosso da alcune società di gestione aeroportuale in contestazione del contributo in oggetto.

Il risultato ante imposte consolidato del primo trimestre 2011 ammonta a 535 migliaia di euro, in incremento di 5 migliaia di euro rispetto al risultato dello stesso periodo 2010.

Le imposte di competenza del primo trimestre 2011, rilevate in base alla miglior stima della media ponderata dell'aliquota fiscale annuale attesa per l'intero esercizio, ammontano a 265 migliaia di euro, inferiori di 34 migliaia di euro rispetto al primo trimestre dell'anno precedente.

L'utile consolidato di periodo di spettanza del Gruppo, al netto delle imposte di competenza, ammonta a 270 migliaia di euro, rispetto a un utile di 231 migliaia di euro registrato nel primo trimestre 2010, con un incremento complessivo di 39 migliaia di euro.

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

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2011	Consolidato 31.03.2010	Variazione 2011-2010	Consolidato 2010
<b>Ricavi</b>	<b>9.510</b>	<b>8.572</b>	<b>938</b>	<b>41.414</b>
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.855	1.727	128	8.495
Ricavi aeronautici: sicurezza	660	620	40	3.164
Ricavi aeronautici: handling	2.304	2.222	82	9.725
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	654	630	24	3.039
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne <sup>(1)</sup>	-	81	(81)	-
Ricavi non aeronautici	2.480	2.403	77	11.092
Ricavi per lavori su beni in concessione	1.377	450	927	5.445
Variazione rimanenze finali	124	315	(191)	204
Altri ricavi e proventi della gestione	56	124	(68)	250
<b>Costi</b>	<b>4.699</b>	<b>3.961</b>	<b>738</b>	<b>18.760</b>
Materiali di consumo e merci	572	761	(189)	2.383
Costi per servizi	2.500	2.415	85	9.468
Costi per lavori su beni in concessione	1.311	429	882	5.185
Canoni, noleggi e altri costi	114	116	(2)	521
Oneri diversi di gestione	202	240	(38)	1.203
<b>Valore aggiunto</b>	<b>4.811</b>	<b>4.611</b>	<b>200</b>	<b>22.654</b>
Costo del personale	3.369	3.026	343	12.361
<b>Margine Operativo Lordo (MOL)</b>	<b>1.442</b>	<b>1.585</b>	<b>(143)</b>	<b>10.293</b>
<b>% Ricavi totali</b>	<b>15,2%</b>	<b>18,5%</b>		<b>24,9%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	616	618	(2)	2.503
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	37	68	(31)	303
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	96	260	(164)	1.574
<b>Risultato operativo</b>	<b>693</b>	<b>639</b>	<b>54</b>	<b>5.913</b>
Proventi finanziari	4	16	(12)	53
Oneri finanziari	162	125	37	318
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	(204)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>535</b>	<b>530</b>	<b>5</b>	<b>5.444</b>
Imposte	265	299	(34)	2.403
Utile (perdita) da attività operative cessate al netto degli effetti fiscali	-	-	-	-
<b>Utile (perdita) di esercizio</b>	<b>270</b>	<b>231</b>	<b>39</b>	<b>3.041</b>
Utile (perdita) di terzi	-	-	-	-
<b>Utile (perdita) dei soci della controllante</b>	<b>270</b>	<b>231</b>	<b>39</b>	<b>3.041</b>
Utile per azione (euro)	0,03	0,03		0,34
Utile per azione diluito (euro)	0,03	0,03		0,34

(1) Si rammenta come ai fini di una migliore intelligibilità dei dati economici si è ritenuto opportuno al 31 dicembre 2010 classificare gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti relativi al rischio di inesigibilità sulle fatturazioni per maggiori costi notturni a diretta riduzione dei ricavi, che a partire da maggio 2010 non vengono più fatturati.

### 3.1 I ricavi "Aeronautici"

I ricavi aeronautici del Bilancio al 31 marzo 2011 ammontano a 5.473 migliaia di euro e sono incrementati di 193 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato nello stesso periodo del 2010, passando da un'incidenza percentuale del 62% a una del 58% sui ricavi complessivi come dettagliato nel successivo prospetto.

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

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2011	% ricavi	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Variazione 2011-2010
<b>Aeronautici</b>	<b>5.473</b>	<b>58</b>	<b>5.280</b>	<b>62</b>	<b>193</b>
di cui:					
Diritti totali	1.855		1.727		128
Diritti di imbarco passeggeri	1.168		1.110		58
Diritti di approdo/partenza	592		533		59
Diritti di sosta	36		28		8
Diritti per assistenza PRM	58		55		3
Diritti di cargo	1		1		-
Totali corrispettivi sicurezza	660		620		40
Corrispettivi sicurezza passeggeri	321		302		19
Corrispettivi sicurezza bagagli stiva	339		318		21
Riaddebito maggiori costi attività notturne <sup>(1)</sup>	-		81		(81)
Handling	2.304		2.222		82
Infrastrutture centralizzate	654		630		24

(1) Si rammenta come ai fini di una migliore intelligibilità dei dati economici si è ritenuto opportuno al 31 dicembre 2010 classificare gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti relativi al rischio di inesigibilità sulle fatturazioni per maggiori costi notturni a diretta riduzione dei ricavi, che a partire da maggio 2010 non vengono più fatturati.

#### I ricavi aeronautici generati dal traffico passeggeri

**a) Diritti di imbarco passeggeri:** al 31 marzo 2011 questi ricavi ammontano a 1.168 migliaia di euro, in aumento di 58 migliaia di euro rispetto a quanto conseguito nello stesso periodo dell'anno precedente. La variazione è dovuta essenzialmente all'incremento del traffico aeroportuale collegato alla ripresa della domanda di trasporto aereo.

**b) Corrispettivi di sicurezza aeroportuale:** la controllante AdF ha fatturato al 31 marzo 2011 ricavi da sicurezza per 660 migliaia di euro, dei quali 321 migliaia di euro relativi al controllo dei passeggeri in partenza e del bagaglio a mano e 339 migliaia di euro relativi al controllo radiogeno dei bagagli da stiva. Il risultato si presenta in incremento di 40 migliaia di euro rispetto a 620 migliaia di euro consuntivati al 31 marzo 2010. Tale variazione risulta coerente con la crescita del traffico aereo.

**c) Diritti per assistenza PRM:** a far data dal 26 luglio 2008 la Capogruppo 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 al 31 marzo 2011 è pari a 58 migliaia di euro, in incremento di 3 migliaia di euro rispetto a quanto registrato nello stesso periodo del 2010, in misura percentualmente coerente con i tassi di crescita del traffico aereo.

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

**a) Diritti di approdo, partenza, sosta e diritti merci:** questi ricavi al 31 marzo 2011 ammontano a 629 migliaia di euro, in incremento di 67 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010, a motivo dell'andamento positivo registrato nel periodo in esame nella componente tonnellaggio.

**b) Ricavi dai servizi di assistenza a terra (handling):** il fatturato al 31 marzo 2011, legato ai servizi di assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, ammonta a 2.304 migliaia di euro, in incremento di 82 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010. Tale variazione appare coerente con l'aumento del traffico di aviazione commerciale in termini di movimenti.

**c) Ricavi da infrastrutture centralizzate:** tali proventi ammontano al 31 marzo 2011 a 654 migliaia di euro, in incremento di 24 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato ai vettori nel corrispondente periodo dell'anno precedente.

### 3.2 I ricavi "Non Aeronautici"

Al 31 marzo 2011 tali ricavi sono risultati pari a 2.480 migliaia di euro, registrando un incremento di 77 migliaia di euro rispetto al valore di 2.403 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2010, passando peraltro da un'incidenza del 28% a una del 26% sul totale dei ricavi.

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

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2011	% ricavi	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Variazione 2011-2010
<b>Non Aeronautici</b>	<b>2.480</b>	<b>26</b>	<b>2.403</b>	<b>28</b>	<b>77</b>
di cui:					
Subconcessioni	505		493		12
ARC	663		609		54
Autonoleggi	134		129		5
Parcheggi	581		540		41
Pubblicità e promozioni	224		270		(46)
Sala VIP	52		45		7
Property	270		265		5
Utenze	51		52		(1)

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 al 31 marzo 2011 a 505 migliaia di euro, in incremento di 12 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo 2010.

Si ricorda infatti come nella voce "Subconcessioni" siano ricompresi sia i ricavi da subconcessione di attività commerciali ubicate nelle aree terminali, in particolare delle attività di retail e di ristorazione, per complessivi 394 migliaia di euro, che i ricavi da subconcessioni di attività aeronautiche, quali catering per 17 migliaia di euro, fueling per 62 migliaia di euro e handling aviazione generale per 32 migliaia di euro.

I ricavi da **Airport Retail Corner (ARC)**: tali proventi sono stati pari a 663 migliaia di euro al 31 marzo 2011, registrando un aumento di 54 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010. Tale incremento, in conseguenza della progressiva messa a regime del progetto ARC, è risultato essere più che proporzionale rispetto all'incremento dei passeggeri.

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

Alle vendite dirette corrisponde per il Gruppo AdF al 31 marzo 2011: un costo per l'acquisto delle merci da rivendere pari a 478 migliaia di euro, un costo per il servizio di gestione delle casse e del magazzino centrale pari a 176 migliaia di euro, spese generali legate alla gestione del punto vendita (es.: spese per adempimenti doganali, per stoccaggio della merce e promozione dei punti di vendita attraverso strumenti di retail marketing) per 22 migliaia di euro. Infine si registrano rimanenze finali di merci pari a 770 migliaia di euro, con una variazione positiva pari a 124 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2010.

Si specifica come sia rilevante l'impatto della stagionalità, tipica del fashion, per comprendere l'attuale dinamica del circolante legato agli ARC. Difatti al 31 marzo 2011 risultano già completati tutti gli acquisti di merce relativa alla collezione Primavera/Estate 2011, destinata a essere venduta fino al mese di settembre 2011, il che spiega la variazione positiva delle rimanenze.

Gli **autonoleggi**: tali ricavi ammontano nel periodo in esame a 134 migliaia di euro, registrando un incremento di 5 migliaia di euro rispetto al valore di 129 migliaia di euro dello stesso periodo 2010.

I **parcheggi**: i ricavi da parcheggi maturati al 31 marzo 2011 sono pari a 581 migliaia di euro e hanno registrato un incremento di 41 migliaia di euro rispetto al valore di 540 migliaia di euro consuntivato nello stesso



periodo del 2010. Tale variazione risulta giustificata oltre che dal miglioramento del traffico nella componente passeggeri, anche dall'incremento delle tariffe del parcheggio lunga sosta rispetto all'anno precedente.

Si ricorda la presenza tra i ricavi da parcheggi dei corrispettivi della controllata Parcheggio Peretola Srl, per un importo complessivo al 31 marzo 2011 pari a 365 migliaia di euro.

La **pubblicità e promozioni**: tali proventi ammontano al 31 marzo 2011 a 224 migliaia di euro e sono in decremento di 46 migliaia di euro rispetto a 270 migliaia di euro maturati nello stesso periodo del 2010. A motivo di tale riduzione dei ricavi vi è la minore disponibilità di spazi da destinare a eventi e promozioni nell'area parcheggi, a causa dei lavori di ampliamento dell'aerostazione.

La **sala VIP**: questi ricavi al 31 marzo 2011 ammontano a 52 migliaia di euro, in aumento di 7 migliaia di euro rispetto all'importo di 45 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2010. La motivazione di tale incremento è da ricercarsi nell'andamento positivo del traffico, in particolare nella componente passeggeri.

Le **property**: tali proventi al 31 marzo 2011 sono stati complessivamente pari a 270 migliaia di euro, in incremento di 5 migliaia di euro rispetto a quanto fatturato nello stesso periodo del 2010.

Le **utenze**: i ricavi da riaddebito utenze risultano pari a 51 migliaia di euro e in decremento di 1 migliaio di euro rispetto al valore di 52 migliaia di euro registrato nello stesso periodo 2010.

### 3.3 Altre componenti di ricavo

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

	(migliaia di euro)				
	Consolidato 31.03.2011	% ricavi	Consolidato 31.03.2010	% ricavi	Variazione 2011-2010
Ricavi per lavori su beni in concessione	1.377	14	450	5	927
Variazione rimanenze finali	124	1	315	4	(191)
Altri ricavi e proventi	56	1	124	1	(68)

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

**Ricavi per lavori su beni in concessione**: tali ricavi ammontano al 31 marzo 2011 a 1.377 migliaia di euro, in aumento di 927 migliaia di euro rispetto all'importo di 450 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2010. A motivo di tale significativo incremento vi è sostanzialmente l'avvio dei lavori di ampliamento dell'aerostazione. Si rammenta come tale componente di ricavo corrisponda ai costi sostenuti per lavori in concessione e maggiorati di un mark-up del 5%, rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta dal Gruppo AdF secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, e abbia come contropartita l'iscrizione dei beni in concessione (ai sensi dello IAS 11) tra le attività immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la concessione di gestione totale dello scalo.

I ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria rappresentano il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata e sono valutati al loro fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi del lavoro relativi al personale interno dedicato a tali attività; tali costi sono classificati nel conto economico in base alla loro natura.

**Variazione rimanenze finali**: in questa voce al 31 marzo 2011 si registra una variazione positiva per 124 migliaia di euro, mentre nello stesso periodo del 2010 la variazione era stata positiva per 315 migliaia di euro. La variazione positiva in oggetto è determinata dall'impatto della stagionalità negli approvvigionamenti relativi all'abbigliamento, di cui peraltro si è già dato dettaglio nella sezione "Ricavi non aeronautici".

**Altri ricavi e proventi**: tali ricavi al 31 marzo 2011 ammontano a 56 migliaia di euro, in calo di 68 migliaia di euro rispetto al valore di 124 migliaia di euro registrato nello stesso periodo del 2010. La presente voce si compone principalmente di sopravvenienze attive per 29 migliaia di euro, contributi in corso esercizio per 17 migliaia di euro, recupero spese mensa aziendale per 6 migliaia di euro e altri recuperi e proventi per 4 migliaia di euro.

### 3.4 I costi operativi e gestionali

Tali costi ammontano complessivamente al 31 marzo 2011, a livello consolidato, a 4.699 migliaia di euro, registrando un incremento di 738 migliaia di euro rispetto al 2010, come meglio specificato nella tabella riportata a margine.

(migliaia di euro)

	Consolidato 31.03.2011	Consolidato 31.03.2010	Variazione 2011-2010
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>4.699</b>	<b>3.961</b>	<b>738</b>
Costi per servizi di cui:	2.500	2.415	85
<i>a) servizi di sicurezza e commerciali</i>			
- servizi di sicurezza passeggeri e bagagli stiva	340	268	72
- gestione sala VIP	20	22	(2)
- gestione punti vendita ARC	198	200	(2)
- altre spese commerciali	24	5	19
<b>Totale servizi di sicurezza e commerciali</b>	<b>582</b>	<b>495</b>	<b>87</b>
<i>b) servizi operativi</i>			
- manutenzioni	418	373	45
- pulizie	72	64	8
- altre prestazioni tecniche e operative	393	324	69
- sistemi informativi	74	71	3
- consulenze e incarichi	274	165	109
- addestramento e formazione	21	29	(8)
- selezione	5	26	(21)
- sponsorizzazioni	36	107	(71)
- spese pubblicitarie	36	23	13
<b>Totale servizi operativi</b>	<b>1.329</b>	<b>1.182</b>	<b>147</b>
<i>c) servizi diversi</i>			
- spese per gli organi statutari	122	249	(127)
- premi assicurativi	89	82	7
- utenze	324	316	8
- altre spese e prestazioni	54	91	(37)
<b>Totale servizi diversi</b>	<b>589</b>	<b>738</b>	<b>(149)</b>
Costi per lavori su beni in concessione	1.311	429	882
<b>Canoni, noleggi e altri costi</b>			
Canone di concessione e altri costi	58	54	4
Noleggi (apparati HBS/auto aziendali)	56	62	(6)
<b>Totale canoni, noleggi e altri costi</b>	<b>114</b>	<b>116</b>	<b>(2)</b>
Materiali di consumo e merci	572	761	(189)
Oneri diversi di gestione	202	240	(38)

Si forniscono di seguito le informazioni e i commenti utili a spiegare le variazioni intervenute nel corso del 2011 relativamente alle principali voci di costo.

**Costi per servizi:** tali costi ammontano complessivamente al 31 marzo 2011 a 2.500 migliaia di euro, con un incremento di 85 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo 2010, dovuto ai seguenti accadimenti:

**a) servizi di sicurezza e commerciali** risultano pari a 582 migliaia di euro, con un incremento di 87 migliaia di euro rispetto a quanto consuntivato al 31 marzo 2010. In particolare, tale variazione risulta costituita da:

- *servizi di sicurezza passeggeri e bagagli da stiva*, al 31 marzo 2011 pari a 340 migliaia di euro, in incremento di 72 migliaia di euro rispetto a quanto registrato nello stesso periodo del 2010. Tale variazione risulta spiegata oltre che dall'incremento del traffico, dalla presa in carico da parte del gestore del servizio di sicurezza relativo al varco Staff, affidato a terzi a partire da gennaio 2011;
- la *gestione sala VIP* Masaccio ha determinato costi per un importo di 20 migliaia di euro, in lieve diminuzione rispetto al medesimo periodo del 2010;
- la *gestione punti vendita ARC* ha determinato costi operativi per 198 migliaia di euro al 31 marzo 2011, sostanzialmente in linea con i 200 migliaia di euro registrati nello stesso periodo dell'anno precedente;
- le *altre spese commerciali*, pari a 24 migliaia di euro al 31 marzo 2011, relative prevalentemente a costi correlati a ricavi, sono state sostenute per organizzare eventi promozionali di natura commerciale;

**b) servizi operativi**, al 31 marzo 2011, hanno generato costi per complessivi 1.329 migliaia di euro, rispetto a 1.182 migliaia di euro dello stesso periodo 2010, con una variazione netta in aumento di 147 migliaia di euro, così dettagliata:

- le *manutenzioni*, pari a 418 migliaia di euro al 31 marzo 2011, hanno registrato un incremento di 45 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo 2010, a motivo di un ciclo di manutenzioni programmate su infrastrutture e mezzi aziendali della Capogruppo;
- le *pulizie*, pari a 72 migliaia di euro al 31 marzo 2011, risultano in lieve incremento rispetto a 64 migliaia di euro registrate nello stesso periodo del 2010. A motivo di tale incremento vi è stato un adeguamento tariffario pari all'1,5%; inoltre ci sono stati alcuni interventi straordinari sul terminal connessi al maggior traffico registrato;
- le *altre prestazioni tecniche e operative*, pari a 393 migliaia di euro al 31 marzo 2011, hanno registrato un incremento pari a 69 migliaia di euro rispetto al 31 marzo 2010. Tale variazione risulta giustificata sia dall'andamento del traffico che da un incremento tariffario avvenuto nel mese di ottobre 2010;
- le spese per *sistemi informativi*, pari a 74 migliaia di euro al 31 marzo 2011, risultano in linea con quanto registrato nello stesso periodo dell'anno precedente;
- le *consulenze e incarichi*, pari a 274 migliaia di euro al 31 marzo 2011, hanno fatto registrare un incremento pari a 109 migliaia di euro rispetto al 31 marzo 2010. Tale incremento risulta imputabile ai maggiori oneri sostenuti per contenziosi giuslavoristici;
- l'*addestramento e formazione*, pari a 21 migliaia di euro al 31 marzo 2011, ha registrato un decremento pari a 8 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010;
- la *selezione* ha determinato costi pari a 5 migliaia di euro al 31 marzo 2011, in decremento di 21 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010, conseguentemente alle ricerche effettuate nella prima parte dell'anno precedente volte all'introduzione di figure professionali a più alto valore aggiunto;
- le *sponsorizzazioni*, legate fundamentalmente a interventi di promozione e sviluppo del territorio, al 31 marzo 2011 sono state pari a 36 migliaia di euro, in decremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per 71 migliaia di euro;
- le *spese pubblicitarie* al 31 marzo 2011 sono state pari a 36 migliaia di euro e hanno generato maggiori costi per 13 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2010;

**c) servizi diversi**, al 31 marzo 2011 ammontano complessivamente a 589 migliaia di euro, con un decremento di 149 migliaia di euro rispetto al 31 marzo 2010; tale variazione deriva in particolare dai minori costi per *organismi statuari*, per 127 migliaia di euro, conseguenti alla relativa rideterminazione da parte del neo insediato Consiglio di Amministrazione; inoltre si segnalano minori costi per 37 migliaia di euro di premi assicurativi.

**Costi per lavori su beni in concessione** ammontano al 31 marzo 2011 a 1.311 migliaia di euro, in aumento di 882 migliaia di euro rispetto al valore di 429 migliaia di euro registrato al 31 marzo 2010. A motivo di tale significativo incremento vi è sostanzialmente l'avvio dei lavori di ampliamento dell'aerostazione. Si ricorda come tale componente di costo trovi come contropartita i ricavi per lavori in concessione, maggiorati di un mark-up del 5%, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, e corrisponda ai costi per servizi di costruzione relativi ai beni in concessione e contabilizzati ai sensi dello IAS 11 tra le attività immateriali sulla base dello stato avanzamento lavori e sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la concessione di gestione totale dello scalo.

**Canoni, noleggi e altri costi** sono stati complessivamente pari a 114 migliaia di euro al 31 marzo 2011, sostanzialmente in linea con quanto registrato nell'anno precedente, e risultano così dettagliati:

- minori costi per il *canone di concessione e di sicurezza* per un importo di 4 migliaia di euro al 31 marzo 2011 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in quanto il relativo ammontare è legato a unità di traffico registrate in incremento durante il periodo in esame;
- minori costi per *noleggi* per 6 migliaia di euro al 31 marzo 2011, fundamentalmente dovuti alla minore necessità di noleggio di mezzi operativi.

**Materiali di consumo e merci** ammontano al 31 marzo 2011 a 572 migliaia di euro, registrando un decremento di 189 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Si ricorda come tale variazione sia dovuta in massima parte alla presenza, tra i conti del 2010, degli acquisti necessari per garantire l'operatività dei nuovi punti vendita ARC fashion inaugurati a settembre 2009. Date le attuali giacenze di merce gli acquisti di nuove collezioni sono stati ridotti.

**Oneri diversi di gestione**, al 31 marzo 2011 sono stati pari a 202 migliaia di euro, 38 migliaia di euro in meno rispetto al 31 marzo 2010. Si ricorda come, nell'ambito di tale componente di costo, siano ricomprese le quote di competenza del 2011 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 principali variazioni intervenute in tale voce di costo sono state:

- minori costi per il *contributo ex Legge Finanziaria 2007* per un importo di 88 migliaia di euro al 31 marzo 2011 rispetto al 31 marzo 2010, in quanto il relativo ammontare di competenza dell'anno 2011 è stato accantonato al fondo rischi e oneri in quanto non viene più considerato dal Gruppo come un debito certo a seguito della sentenza favorevole in primo grado emessa nel 2010 in merito al ricorso promosso da alcune società di gestione aeroportuale in contestazione del contributo in oggetto;
- maggiori costi per *sopravvenienze passive* per 30 migliaia di euro al 31 marzo 2011 rispetto a quanto consuntivato al 31 marzo 2010.

Le altre variazioni derivano dal normale andamento della gestione.

## 4. Analisi della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

La situazione patrimoniale-finanziaria mostra i saldi patrimoniali consolidati al 31 marzo 2011 comparati con quelli al 31 dicembre 2010 e al 31 marzo 2010.

Si rammenta come, ai sensi dell'interpretazione IFRIC 12, risultino iscritti tra le attività immateriali i diritti su beni in concessione per un importo pari a 46.604 migliaia di euro, sui quali il Gruppo non detiene il controllo e sui quali vige l'obbligo di mantenimento in pristino e sostituzione attraverso le manutenzioni straordinarie programmate e, per la quota di competenza a oggi maturata, accantonate nel fondo rischi e oneri futuri per un importo complessivamente pari a 5.598 migliaia di euro al 31 marzo 2011, di cui 4.161 migliaia di euro iscritti fra le passività non correnti e 1.437 migliaia di euro iscritti fra le passività correnti.

La voce "Partecipazioni" ha registrato al 31 marzo 2011 un decremento pari a 4 migliaia di euro. Si segnala come tale variazione sia dovuta alla valutazione al fair value della partecipazione in SAT - Aeroporto di Pisa (percentuale di possesso pari al 2%), adottando la quotazione del relativo titolo al 31 marzo 2011, da cui è emerso un minor valore rispetto al valore di carico della partecipazione al 31 dicembre 2010 per circa 4 migliaia di euro, registrato quale variazione della riserva fair value di patrimonio netto.

Per quanto riguarda la voce "Crediti commerciali", rispetto al 31 dicembre 2010, essa ha registrato un incremento di 378 migliaia di euro, dovuto fondamentalmente al rallentamento nei pagamenti, temporaneo e non dovuto a contenziosi in essere, da parte del vettore Meridiana Fly. Si rammenta comunque come sia stato condiviso con il medesimo cliente un piano di rientro in sei rate mensili, di cui le prime tre rate sono già state saldate.

L'efficacia del piano di rientro di cui sopra è condizionata comunque non solo al puntuale pagamento delle rate ivi indicate relative al debito pregresso oggetto di dilazione, ma anche al puntuale pagamento dei corrispettivi/diritti che Meridiana Fly dovrà corrispondere ad AdF in relazione alle ulteriori fatture (non comprese nel piano di rientro) già emesse e/o di futura emissione da parte di AdF medesima.

Si segnala infine l'importo delle "Passività finanziarie correnti" di 10.800 migliaia di euro, relativo in massima parte alle linee di credito concesse a breve termine alla Capogruppo AdF per sostenere, in seguito all'assorbimento della propria liquidità, gli ingenti investimenti effettuati, a partire dal 2006 sino a oggi, sulla pista di volo, sui sistemi terminali e sull'acquisto del 49% della Parcheggi Peretola Srl e del 2% della SAT - Aeroporto di Pisa. Si fa inoltre presente come AdF nel corso del primo trimestre 2011 abbia mantenuto trattative con primari istituti di credito finalizzate all'ottenimento di linee di credito a medio-lungo termine, destinate a finanziare l'investimento previsto per il rifacimento e l'ampliamento del terminal passeggeri, nonché per gli altri interventi previsti nel piano investimenti pluriennale.

Le altre variazioni evidenziate derivano dal normale andamento della gestione.

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

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

(migliaia di euro)

	31.03.2011 Consolidato	31.12.2010 Consolidato	Variazione 2011-2010	31.03.2010 Consolidato
<b>Attività non correnti</b>				
<b>Attività immateriali</b>				
Beni in concessione	46.604	45.514	1.090	41.396
Attività immateriali a vita definita di proprietà	332	276	56	443
	<b>46.936</b>	<b>45.790</b>	<b>1.146</b>	<b>41.839</b>
<b>Attività materiali</b>				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	3.829	3.888	(59)	4.087
Beni in locazione finanziaria	-	-	-	16
	<b>3.829</b>	<b>3.888</b>	<b>(59)</b>	<b>4.103</b>
<b>Altre attività non correnti</b>				
Partecipazioni	2.124	2.128	(4)	2.206
Crediti vari e altre attività non correnti	5.120	5.135	(15)	4.424
	<b>7.244</b>	<b>7.263</b>	<b>(19)</b>	<b>6.630</b>
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>58.009</b>	<b>56.941</b>	<b>1.068</b>	<b>52.572</b>
<b>Attività correnti</b>				
Rimanenze di magazzino	759	635	124	746
Crediti commerciali	8.171	7.793	378	7.836
Altri crediti	3.822	3.489	333	3.856
Cassa e altre disponibilità liquide	3.836	5.187	(1.351)	3.619
<b>Totale attività correnti</b>	<b>16.588</b>	<b>17.104</b>	<b>(516)</b>	<b>16.057</b>
<b>Attività cessate/destinate a essere cedute</b>				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
<b>Totale attività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>74.597</b>	<b>74.045</b>	<b>552</b>	<b>68.629</b>
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	22.620	22.624	(4)	20.271
Riserva IAS	1.726	1.726	-	1.726
Utili (perdita) a nuovo	3.202	161	3.041	3.295
Utile (perdita) dei soci della controllante	270	3.041	(2.771)	231
<b>Patrimonio netto della controllante</b>	<b>36.853</b>	<b>36.587</b>	<b>266</b>	<b>34.558</b>
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	-
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>36.853</b>	<b>36.587</b>	<b>266</b>	<b>34.558</b>
<b>Passività non correnti</b>				
Passività finanziarie non correnti	-	-	-	3
TFR e altri fondi relativi al personale	2.821	2.814	7	2.883
Fondo imposte differite	1.266	1.270	(4)	955
Fondi per rischi e oneri futuri	5.320	5.224	96	4.924
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>9.407</b>	<b>9.308</b>	<b>99</b>	<b>8.765</b>
<b>Passività correnti</b>				
Passività finanziarie correnti	10.800	10.801	(1)	11.002
Debiti commerciali	9.414	9.098	316	6.541
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.686	6.751	(65)	6.359
Fondi per rischi e oneri futuri	1.437	1.500	(63)	1.404
<b>Totale passività correnti</b>	<b>38.337</b>	<b>28.150</b>	<b>187</b>	<b>25.306</b>
<b>Passività cessate/destinate a essere cedute</b>				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
<b>Totale passività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>37.744</b>	<b>37.458</b>	<b>286</b>	<b>34.071</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>74.597</b>	<b>74.045</b>	<b>552</b>	<b>68.629</b>

## 5. Analisi dei flussi finanziari

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

Come si evince, al 31 marzo 2011 il flusso di cassa della gestione risulta negativo per 1.350 migliaia di euro, a seguito del parziale assorbimento dell'autofinanziamento prevalentemente motivato dagli investimenti infrastrutturali effettuati.

### Rendiconto finanziario consolidato

(migliaia di euro)

	31.03.2011 Consolidato	31.03.2010 Consolidato
<b>Attività operativa</b>		
Utile di periodo	270	231
Rettifiche per:		
- ammortamenti	616	618
- variazione fondo rischi e oneri	33	263
- variazione rimanenze di magazzino	(124)	(315)
- variazione netta del TFR e altri fondi	7	13
- oneri finanziari dell'esercizio	162	125
- interessi passivi pagati	(42)	(36)
- variazione netta imposte differite	(4)	17
- imposte dell'esercizio	265	299
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>1.183</b>	<b>1.215</b>
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(378)	(713)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(333)	(213)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	316	(186)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(450)	(162)
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>(845)</b>	<b>(1.274)</b>
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	338	(59)
<b>Attività d'investimento</b>		
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(1.703)	(533)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	15	-
<b>Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento</b>	<b>(1.688)</b>	<b>(533)</b>
<b>Flusso di cassa di gestione</b>	<b>(1.350)</b>	<b>(592)</b>
<b>Attività finanziarie</b>		
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(1)	993
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	(1)	993
<b>Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti</b>	<b>(1.351)</b>	<b>401</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	5.187	3.218
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.836	3.619

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la posizione finanziaria netta consolidata al 31 marzo 2011 e al 31 dicembre 2010, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006.

## Posizione finanziaria netta consolidata

(migliaia di euro)

	31.03.2011 Consolidato	31.12.2010 Consolidato	Variazione 2011-2010
A. Cassa e banche	3.836	5.187	(1.351)
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>3.836</b>	<b>5.187</b>	<b>(1.351)</b>
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	10.800	10.800	-
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	-	-	-
H. Altri debiti finanziari correnti verso società di leasing	-	1	(1)
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)</b>	<b>10.800</b>	<b>10.801</b>	<b>(1)</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I)-(E)-(D)</b>	<b>6.964</b>	<b>5.614</b>	<b>1.350</b>
K. Debiti bancari non correnti	-	-	-
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K)+(L)+(M)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J)+(N) (P.F.N.)</b>	<b>6.964</b>	<b>5.614</b>	<b>1.350</b>

Si segnala la presenza, al 31 marzo 2011, di debiti bancari correnti pari a 10.800 migliaia di euro, in linea rispetto al 31 dicembre 2010.

L'indebitamento finanziario netto consolidato al 31 marzo 2011 risulta pari a 6.964 migliaia di euro, in incremento di 1.350 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2010, dato che alcuni debiti verso fornitori maturati e non scaduti alla data di chiusura del bilancio sono stati saldati successivamente rispetto alla medesima.

Si fa presente come AdF nel corso del 2011 abbia mantenuto trattative con primari istituti di credito finalizzate all'ottenimento di linee di credito a medio-lungo termine, destinate a finanziare l'investimento previsto per il rifacimento e l'ampliamento del terminal passeggeri, nonché per gli altri interventi previsti nel piano investimenti pluriennale.

21

## 6. Informativa per settori operativi

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8, il quale richiede che i settori operativi siano identificati sulla base del sistema di reportistica interno che il management utilizza per allocare le risorse e per valutare le performance.

Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali per le considerazioni su esposte, viene proposta un'informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker".

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

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

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

**Infrastrutture centralizzate (IC), beni di uso comune (BUC) e beni di uso esclusivo (BUE):** le infrastrutture centralizzate rappresentano gli introiti percepiti in relazione alle infrastrutture la cui gestione è affidata in via esclusiva alla società di gestione aeroportuale, per ragioni di safety, security o per ragioni di impatto economico, a partire dall'ottobre 2004. Pertanto tali introiti sono stati fatturati solo a partire dal mese di gennaio 2005. I beni di uso comune rappresentano le infrastrutture quali piazzali aeromobili, viabilità, varchi doganali, etc., affidate in gestione esclusiva alla società di gestione aeroportuale e utilizzate pro-quota dagli operatori handlers, caterer e 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.

**Non Aeronautico (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 Parcheggio Peretola Srl in quanto dati consolidati.

Nella tabella seguente viene esposta la ripartizione dei ricavi e dei costi e delle attività afferenti i settori indicati riconciliati con i dati economici e patrimoniali presentati nella presente Relazione.

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.

22

**Informativa per settori operativi - Conto economico consolidato al 31 marzo 2011 e 2010** (migliaia di euro)

	31.03.2011 Cons. Diritti	31.03.2010 Cons. Diritti	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. IC BUC BUE	31.03.2010 Cons. IC BUC BUE	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. Handling	31.03.2010 Cons. Handling	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. Residuale	31.03.2010 Cons. Residuale	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons.	31.03.2010 Cons.
<b>Totale ricavi</b>	<b>2.965</b>	<b>2.504</b>	<b>461</b>	<b>867</b>	<b>781</b>	<b>86</b>	<b>2.791</b>	<b>2.374</b>	<b>417</b>	<b>2.887</b>	<b>2.913</b>	<b>(26)</b>	<b>9.510</b>	<b>8.572</b>
Ricavi	2.965	2.504	461	867	781	86	2.791	2.374	417	2.707	2.474	233	9.330	8.133
Variazione rimanenze finali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	315	(191)	124	315
Altri ricavi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56	124	(68)	56	124
<b>Totale costi</b>	<b>2.263</b>	<b>1.722</b>	<b>541</b>	<b>1.208</b>	<b>815</b>	<b>393</b>	<b>3.095</b>	<b>2.607</b>	<b>488</b>	<b>1.502</b>	<b>1.843</b>	<b>(341)</b>	<b>8.068</b>	<b>6.987</b>
<b>MOL - Margine Operativo Lordo</b>	<b>702</b>	<b>782</b>	<b>(80)</b>	<b>(341)</b>	<b>(34)</b>	<b>(307)</b>	<b>(304)</b>	<b>(233)</b>	<b>(71)</b>	<b>1.385</b>	<b>1.070</b>	<b>315</b>	<b>1.442</b>	<b>1.585</b>
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	414	598	(184)	122	107	15	101	127	(26)	112	114	(2)	749	946
<b>Risultato operativo</b>	<b>288</b>	<b>184</b>	<b>104</b>	<b>(463)</b>	<b>(141)</b>	<b>(322)</b>	<b>(405)</b>	<b>(360)</b>	<b>(45)</b>	<b>1.273</b>	<b>956</b>	<b>317</b>	<b>693</b>	<b>639</b>
Proventi finanziari													4	16
Oneri finanziari													162	125
Svalutazioni attività finanziarie													-	-
<b>Risultato ante imposte</b>													<b>535</b>	<b>530</b>
Imposte													265	299
Utile (perdita) da attività operative cessate, al netto degli effetti fiscali													-	-
<b>Utile (perdita) di periodo</b>													<b>270</b>	<b>231</b>
Utile (perdita) di terzi													-	-
<b>Utile (perdita) dei soci della controllante</b>													<b>270</b>	<b>231</b>



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

## Informativa per settori operativi - Attività consolidate al 31 marzo 2011 e al 31 dicembre 2010 (migliaia di euro)

	31.03.2011 Cons. Diritti	31.12.2010 Cons. Diritti	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. IC BUC BUE	31.12.2010 Cons. IC BUC BUE	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. Handling	31.12.2010 Cons. Handling	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons. Residuale	31.12.2010 Cons. Residuale	Variazione 2011-2010	31.03.2011 Cons.	31.12.2010 Cons.
Attività immateriali	32.324	31.535	789	4.204	4.102	103	3.846	3.752	94	6.561	6.401	160	46.936	45.790
Attività materiali	2.637	2.678	(41)	343	348	(5)	314	319	(5)	535	544	(8)	3.829	3.888
Rimanenze di magazzino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	759	635	124	759	635
Crediti commerciali	2.950	3.768	(818)	693	537	156	2.211	1.690	522	2.316	1.798	518	8.171	7.793
<b>Totale attività di settore</b>	<b>37.911</b>	<b>37.981</b>	<b>(70)</b>	<b>5.240</b>	<b>4.987</b>	<b>253</b>	<b>6.372</b>	<b>5.761</b>	<b>611</b>	<b>10.172</b>	<b>9.377</b>	<b>794</b>	<b>59.695</b>	<b>58.106</b>
Altre attività non correnti													7.244	7.263
Altre attività correnti													3.822	3.489
Cassa e altre disponibilità liquide													3.836	5.187
<b>Totale attività di Gruppo non allocate</b>													<b>14.902</b>	<b>15.939</b>
<b>Totale attività</b>													<b>74.597</b>	<b>74.045</b>

## 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 Bilancio al 31 marzo 2011, risulta pari a 3.369 migliaia di euro, con un incremento complessivo rispetto all'anno precedente pari a 343 migliaia di euro.

L'incremento rispetto al 2010 è dovuto a un incremento della forza lavoro e dell'attività operativa collegato al maggior traffico di passeggeri e movimenti registrato nel primo trimestre (pari a 245 migliaia di euro), nonché all'incremento dei minimi tabellari contrattuali dal 1° gennaio 2011 (stabilito dal CCNL del 26 gennaio 2010 e pari a 48 migliaia di euro).

Inoltre, nel corso del 2010, in data 16 novembre, è stato sottoscritto il nuovo Verbale di Accordo Integrativo Aziendale Parti Normativa ed Economica, il quale ha confermato l'attribuzione di un premio di risultato aziendale a tutti i dipendenti (non dirigenti), collegato a elementi e incrementi di produttività, redditività e qualità aziendali. Tale accordo non genera costi aggiuntivi rispetto al 2010 in relazione al premio di risultato aziendale, tuttavia alcuni istituti da esso previsti hanno un impatto sui costi, pari a un incremento di 20 migliaia di euro sul primo trimestre.

Infine, nel corso del 2010, prima della sottoscrizione del nuovo Verbale di Accordo Integrativo Aziendale Parti Normativa ed Economica, alcuni ex dipendenti hanno avviato dei contenziosi giuslavoristici con l'azienda, che si sono conclusi nel corso del primo trimestre 2011, con un aggravio di costi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente pari a 126 migliaia di euro.

Nella tabella successiva sono indicati gli Equivalent Full Time medi complessivamente impiegati nel corso del primo trimestre degli anni 2011 e 2010.

	FTE 31.03.2011	FTE 31.03.2010	Variazione 2011-2010
Dirigenti	2	3	(1)
Impiegati	158,46	148,49	9,97
Operai	73,45	70,50	2,95
<b>Totale FTE</b>	<b>233,91</b>	<b>221,99</b>	<b>11,92</b>

## 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 2010 in modo conforme a quanto disposto dal D.Lgs. n. 196/2003, dai relativi allegati e dalle successive modifiche e/o integrazioni.

Infine, si fa presente come, al 31 marzo 2011, 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 2011 ammontano a 1.835 migliaia di euro, di cui 243 migliaia di euro risultano completati. Si riporta di seguito l'elenco dei principali investimenti effettuati nel periodo in esame. Nel classificarli, è stato adottato un metodo coerente con la contabilizzazione ai sensi dell'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", entrato in vigore a far data dal 1° gennaio 2010. Tra gli investimenti completati si rammentano:

- beni di proprietà:
  - acquisto e rinnovo dei mezzi di rampa per 80 migliaia di euro distinti in nuovo nastro bagagli elettrico per 25 migliaia di euro, acquisto mezzo per rimozione parti metalliche da pista e piazzali per 12 migliaia di euro, lame sgombraneve per 6 migliaia di euro, adeguamento mezzi rampa alla normativa CE per 37 migliaia di euro;
  - acquisto di apparati informatici e licenze per 33 migliaia di euro;
  - rinnovo di alcuni arredi e attrezzature per 2 migliaia di euro;
- beni in concessione:
  - realizzazione di alcuni interventi preparatori e propedeutici alla realizzazione dell'ampliamento della Hall arrivi per 13 migliaia di euro;
- manutenzioni straordinarie effettuate sui beni in concessione:
  - interventi per miglioramento servizi igienici al pubblico in aerostazione partenze per 88 migliaia di euro;
  - interventi di ripristino opere strutturali edifici per 6 migliaia di euro;
  - rifacimento pavimentazione viabilità di servizio per 18 migliaia di euro.

L'ammontare degli investimenti residui, pari a 1.592 migliaia di euro, risultanti ancora in corso di esecuzione al 31 marzo 2011, è dettagliato di seguito:

- beni di proprietà:
  - realizzazione di un software per il rilascio permessi per 15 migliaia di euro;
  - realizzazione di un sistema di disaster recovery di cui software per 71 migliaia di euro e sistemi elettronici per 125 migliaia di euro;
- beni in concessione:
  - avanzamento dei lavori per la realizzazione di impianti e infrastrutture per l'ampliamento della Hall arrivi per complessivi 1.364 migliaia di euro, oltre a interventi propedeutici collegati.

## 10. Altre informazioni

### 10.1 Le partecipazioni

Nell'attivo patrimoniale della Capogruppo risultano iscritte, alla data del 31 marzo 2011, le seguenti partecipazioni:

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

- n. 5 quote del valore nominale di 260 euro cadauna, pari allo 0,96% del capitale sociale di Firenze Convention Bureau Srl, con sede in Firenze, Guardiola di Pratello Orsini, 1;
- n. 3.885 azioni del valore di euro 5 cadauna, pari allo 0,386% del capitale sociale della Società Esercizio Aeroporto della Maremma - SEAM SpA, con sede in Grosseto;
- n. 197.201 azioni del valore di euro 1,65 cadauna, pari al 2% del capitale sociale della Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei SpA (SAT SpA), con sede presso Aeroporto Galileo Galilei Pisa.

## 10.2 Rapporti con società consociate e correlate

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

Al 31 marzo 2011 risultano i seguenti rapporti con società correlate.

### Delta Aerotaxi Srl

- Un contratto passivo per AdF relativo alla manutenzione ordinaria e alla custodia dell'hangar dato in subconcessione a Delta Aerotaxi Srl, che ha determinato al 31 marzo 2011 costi per la Capogruppo pari a 8 migliaia di euro.
- Una serie di contratti attivi tra AdF e Delta Aerotaxi Srl che prevedono:
  - la subconcessione di uffici, aviorimessa e altre tipologie di locali per un valore al 31 marzo 2011 pari a 31 migliaia di euro di ricavi per AdF;
  - la subconcessione di servizi a terzi di hangaraggio e manutenzione aeromobili, oltre ad altri servizi accessori, per un ricavo complessivo al 31 marzo 2011 pari a 20 migliaia di euro.
- Infine, sono presenti in bilancio ulteriori ricavi del Gruppo AdF per 3 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito delle utenze e delle spese di assicurazione contrattualmente previste e per 1 migliaio di euro relativo all'assegnazione di tessere parcheggi e permessi aeroportuali.

### 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 2011 pari a 13 migliaia di euro di ricavi per la Capogruppo AdF.
- AdF ha inoltre maturato nei confronti della parte correlata Corporate Air Services Srl, al 31 marzo 2011:
  - ricavi per 43 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale;
  - ricavi per 1 migliaio di euro per l'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e l'erogazione del liquido de-icing, nonché relativi al riaddebito delle spese di assicurazione per la copertura RCT.

### Delifly Srl

- In data 13 giugno 2007 AdF e Delifly Srl (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. SpA) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF si è impegnata a subconcedere a Delifly Srl dal 1° settembre 2007 fino al 31 dicembre 2015 un'area di circa 122 m<sup>2</sup> 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 2011 di 1 migliaio di euro di ricavi per il Gruppo AdF.
- A fronte della subconcessione dell'area sopra indicata e dei relativi servizi di catering, Delifly Srl corrisponde ad AdF, per tutta la durata del contratto, un importo determinato sulla base del minimo garantito pattuito e del tariffario dei beni in uso esclusivo in vigore, con un ricavo maturato per AdF al 31 marzo 2011 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.

- Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly Srl ulteriori ricavi per 1 migliaio di euro relativi al riaddebito delle utenze, delle spese per la copertura assicurativa RCT e all'assegnazione di tessere parcheggio e permessi aeroportuali.

#### Culti Srl

- Culti Srl è parte correlata di AdF in quanto il Presidente di AdF esercita un'influenza notevole su Culti Srl, essendo Vice Presidente Esecutivo di KME Group; quest'ultima controlla Culti Srl al 100%. Si fa presente come al 31 marzo 2011 i costi inerenti tale entità e pari a circa 4 migliaia di euro siano stati stornati con utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione in quanto manutenzioni straordinarie secondo il principio IFRIC 12.

Le tabelle sottostanti riportano l'effetto a livello economico e patrimoniale dei rapporti con parti correlate al 31 marzo 2011.

<b>Conto economico consolidato al 31.03.2011</b>		
	(euro)	(%)*
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>116.303</b>	<b>1,25</b>
Delta Aerotaxi Srl	55.273	0,59
Corporate Air Services Srl	56.841	0,61
Delifly Srl	4.189	0,04
<b>Costi per servizi</b>	<b>8.118</b>	<b>0,32</b>
Delta Aerotaxi Srl	8.118	0,32

(\*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2011.

<b>Stato patrimoniale consolidato al 31.03.2011</b>		
	(euro)	(%)*
<b>Crediti commerciali</b>	<b>203.061</b>	<b>2,49</b>
Delta Aerotaxi Srl	150.930	1,85
Corporate Air Services Srl	43.278	0,53
Delifly Srl	8.852	0,11
<b>Debiti commerciali</b>	<b>7.376</b>	<b>0,08</b>
Delta Aerotaxi Srl	3.356	0,04
Culti Srl	4.020	0,04

(\*) Sul totale Bilancio al 31 marzo 2011.

### 10.3 Partite intercompany

Al 31 marzo 2011 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 2011 pari a 6 migliaia di euro di ricavi per AdF;
- ricavi per AdF, al 31 marzo 2011, pari a 2 migliaia di euro relativi ai compensi maturati dal CFO e dal Responsabile della Direzione Commerciale della Capogruppo in qualità di consiglieri della controllata e riversati ad AdF medesima;
- un contratto di finanziamento di durata decennale concesso alla controllata per un valore di interessi attivi per AdF al 31 marzo 2011 di 6 migliaia di euro e una quota capitale al 31 marzo 2011 pari a 673 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 2011 di 25 migliaia di euro di costi per AdF;
- un ulteriore contratto che prevede che la controllata svolga la manutenzione dei posti auto di proprietà AdF antistante l'aerostazione partenze passeggeri, per un valore al 31 marzo 2011 pari a 9 migliaia di euro di costi per AdF;
- 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 2011 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 2011.

<b>Conto economico Capogruppo</b>		(euro)
Ricavi	8.142	
Proventi finanziari	5.627	
Costi per servizi	34.143	
Canoni, noleggi e altri costi	5.243	

<b>Stato patrimoniale Capogruppo</b>		(euro)
Crediti finanziari non correnti	538.109	
Crediti finanziari correnti	139.618	
Crediti commerciali	9.376	
Debiti commerciali	81.316	

## 11. Principali rischi e incertezze a cui il Gruppo è esposto

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

### 11.1 Rischi di natura operativa

- **Rischi connessi alle condizioni generali dell'economia.** L'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera è influenzato anche dalle condizioni generali dell'economia nazionale e internazionale e quindi dai fattori che compongono il quadro macro-economico, tra cui l'incremento o il decremento del prodotto nazionale lordo, il livello di fiducia dei consumatori e delle imprese, l'andamento dei tassi di interesse per il credito al consumo, il costo delle materie prime, il tasso di disoccupazione. A partire dalla seconda metà del 2008 l'economia globale è entrata in una fase di recessione che ha caratterizzato in misura marcata il 2009 e in misura meno marcata il 2010.

La crescita del traffico aereo dovrebbe riprendere forza nel prossimo futuro, sebbene essa sia ancora frenata dalla crisi globale. Le previsioni dei maggiori organi in materia di trasporto aereo (Eurocontrol) indicano per il 2011 un incremento medio del flusso dei passeggeri nell'ordine del 4,7% sul 2010 per quanto concerne l'area europea e del 3,5% con riferimento all'Italia.

Nel panorama di graduale ripresa del traffico aereo, anche l'aeroporto di Firenze riporta segnali positivi, sebbene la ripresa appare più lenta del resto dell'Italia. L'operatività di bireattori a corridoio singolo di media capacità, quali l'Airbus 319 e il Boeing 737 permetterà uno sviluppo, che, si auspica, aprirà la strada all'apertura di nuove rotte da parte di linee aeree che, in passato, non erano possibili per difficoltà operative.

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

Assumono in tal senso rilevanza i futuri sviluppi dell'iter, tuttora in corso di svolgimento, finalizzato all'ammissione alla procedura di stipula del contratto di programma di cui al paragrafo 5.2 della delibera 38/2007.

- **Rischi connessi all'incidenza sul traffico passeggeri da parte di alcuni vettori.** Al 31 marzo 2011, l'incidenza sul traffico passeggeri dei volumi realizzati dai primi quattro vettori (Meridiana Fly, Lufthansa, Air France e Alitalia - CAI) è risultata pari a circa l'84,2%, con in particolare un'incidenza dei primi due vettori del 25,9% e del 25,3%.

Così come per gli altri operatori del settore, anche per AdF l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più dei predetti vettori, anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico-

finanziaria degli stessi nonché la cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni contraddistinte da un elevato traffico di passeggeri, potrebbero avere un impatto significativo sui risultati economici della Capogruppo.

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

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

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

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

In quest'ottica si rammenta che in data 16 novembre 2010 è stato sottoscritto il nuovo Verbale di Accordo Integrativo Aziendale Parti Normativa ed Economica, il quale ha confermato l'attribuzione di un premio di risultato aziendale a tutti i dipendenti (non dirigenti), collegato a elementi e incrementi di produttività, redditività e qualità aziendali. Con tale accordo, inoltre, l'azienda e le OOSLL hanno deciso di erogare una cifra forfettaria ad alcuni dipendenti, a fronte della sottoscrizione di conciliazioni individuali con AdF, per sanare i contenziosi in atto e per evitarne di nuovi.

## 11.2 Rischi di natura finanziaria

28

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

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

- **Rischio di liquidità.** Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica. Pertanto AdF, nell'ottica dell'attenuazione di tale rischio, ha in corso di realizzazione una pianificazione finanziaria di medio periodo e ha già ottenuto dagli istituti di credito con cui opera la delibera di linee di credito che potranno

essere utilizzate contestualmente al manifestarsi dei fabbisogni finanziari. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità del Gruppo 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 relativa ai debiti finanziari. Al 31 marzo 2011 si ritiene che il Gruppo, pur avendo un'esposizione debitoria a breve nei confronti degli istituti bancari (come meglio descritto nello specifico paragrafo) dovuta al fatto che non si è ancora finalizzata l'accensione di finanziamenti a medio-lungo termine per il sostenimento degli investimenti, non sia comunque soggetto a rischio qui esposto. In particolare, la Direzione ritiene che i fondi attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno al Gruppo di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

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

## 12. Principali informazioni sulla Capogruppo e sulla società controllata

### 12.1 Valore del titolo della Capogruppo

Al 31 marzo 2011 il titolo AdF quotava 11,89 euro alla Borsa Italiana segmento Standard (Classe 1). La quotazione media dell'ultimo trimestre è stata di 11,79 euro.

### 12.2 Società controllata - Parcheggio Peretola Srl

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

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

I valori economici del primo trimestre 2011 rilevano un valore della produzione pari a 421 migliaia di euro, in aumento di 57 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2010; un Margine Operativo Lordo (MOL) di 254 migliaia di euro, in aumento di 30 migliaia di euro e un utile netto di periodo pari a 117 migliaia di euro, ma in diminuzione di 11 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente per effetto dell'applicazione di un tax rate del 49,5 applicato al reddito ante imposte del Gruppo.

Infatti, le imposte di competenza del primo trimestre 2011 pari a 115 migliaia di euro sono state rilevate in base alla miglior stima della media ponderata dell'aliquota fiscale annuale attesa per l'intero esercizio, e registrano un incremento di 53 migliaia di euro rispetto al primo trimestre dell'anno precedente.

I risultati del primo trimestre 2011 sono stati influenzati dall'andamento del traffico registrato presso lo scalo di Firenze, e in particolare dall'andamento positivo 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 dei primi tre mesi del 2011, paragonati con quelli del primo trimestre 2010.

	(migliaia di euro)		
	31.03.2011	31.03.2010	Variazione 2011-2010
<b>Ricavi</b>	<b>421</b>	<b>364</b>	<b>57</b>
Ricavi commerciali	404	347	57
Altri ricavi e proventi della gestione	17	17	-
<b>Costi</b>	<b>167</b>	<b>140</b>	<b>27</b>
Costi operativi	167	140	27
<b>MOL</b>	<b>254</b>	<b>224</b>	<b>30</b>
<b>% Ricavi totali</b>	<b>60%</b>	<b>62%</b>	
Ammortamenti e svalutazioni	14	15	(1)
<b>Risultato operativo</b>	<b>240</b>	<b>209</b>	<b>31</b>
Proventi oneri finanziari	(7)	(11)	4
Proventi oneri straordinari	(1)	(8)	7
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>232</b>	<b>190</b>	<b>42</b>
Imposte	115	62	53
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>117</b>	<b>128</b>	<b>(11)</b>

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 365 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, temperato dalla mancata esistenza di personale diretto impiegato presso la stessa.

### 13. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2011

30

Non si rilevano fatti rilevanti intervenuti successivamente alla chiusura delle presente relazione trimestrale.

### 14. Prevedibile evoluzione della gestione

Si allega sottostante una tabella riassuntiva dei principali dati di traffico consuntivati al 30 aprile 2011.

#### Traffico

(Linea+Charter+Av. Gen.)	Progressivi al 30 aprile 2011	
	Totali	Var. % 2011-2010
Movimenti	9.851	4,0
Tonnellaggio	410.184	14,8
Passeggeri	546.019	14,1

I dati di traffico progressivi al 30 aprile 2011, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono in aumento del 14,1% nella componente passeggeri.

La crescita nel numero dei passeggeri appare particolarmente marcata ad aprile (+38,6%) a causa della perdita di circa 25.000 passeggeri avvenuta nello stesso mese del 2010, in conseguenza all'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull. L'eruzione ha generato una nube di cenere che ha determinato la chiusura dei cieli europei e di numerosi aeroporti, tra cui lo scalo di Firenze, tra il 15 e il 21 aprile 2011.

Nonostante i segnali di ripresa in corso, le incertezze legate alla congiuntura economica internazionale inducono a prevedere per il Gruppo AdF un 2011 in lieve incremento rispetto ai risultati del 2010.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*  
(Vincenzo Manes)



## Prospetti contabili consolidati

(Valori in migliaia di euro)

Conto economico consolidato<sup>1</sup>

	Consolidato 31.03.2011	Consolidato 31.03.2010	Variazione 2011-2010	Consolidato 2010
<b>Ricavi</b>	<b>9.510</b>	<b>8.572</b>	<b>938</b>	<b>41.414</b>
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.855	1.727	128	8.495
Ricavi aeronautici: sicurezza	660	620	40	3.164
Ricavi aeronautici: handling	2.304	2.222	82	9.725
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	654	630	24	3.039
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne <sup>(2)</sup>	-	81	(81)	-
Ricavi non aeronautici	2.480	2.403	77	11.092
Ricavi per lavori su beni in concessione	1.377	450	927	5.445
Variazione rimanenze finali	124	315	(191)	204
Altri ricavi e proventi della gestione	56	124	(68)	250
<b>Costi</b>	<b>4.699</b>	<b>3.961</b>	<b>738</b>	<b>18.760</b>
Materiali di consumo e merci	572	761	(189)	2.383
Costi per servizi	2.500	2.415	85	9.468
Costi per lavori su beni in concessione	1.311	429	882	5.185
Canoni, noleggi e altri costi	114	116	(2)	521
Oneri diversi di gestione	202	240	(38)	1.203
<b>Valore aggiunto</b>	<b>4.811</b>	<b>4.611</b>	<b>200</b>	<b>22.654</b>
Costo del personale	3.369	3.026	343	12.361
<b>Margine Operativo Lordo (MOL)</b>	<b>1.442</b>	<b>1.585</b>	<b>(143)</b>	<b>10.293</b>
<b>% Ricavi totali</b>	<b>15,2%</b>	<b>18,5%</b>		<b>24,9%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	616	618	(2)	2.503
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	37	68	(31)	303
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	96	260	(164)	1.574
<b>Risultato operativo</b>	<b>693</b>	<b>639</b>	<b>54</b>	<b>5.913</b>
Proventi finanziari	4	16	(12)	53
Oneri finanziari	162	125	37	318
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	(204)
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>535</b>	<b>530</b>	<b>5</b>	<b>5.444</b>
Imposte	265	299	(34)	2.403
Utile (perdita) da attività operative cessate al netto degli effetti fiscali	-	-	-	-
<b>Utile (perdita) di esercizio</b>	<b>270</b>	<b>231</b>	<b>39</b>	<b>3.041</b>
Utile (perdita) di terzi	-	-	-	-
<b>Utile (perdita) dei soci della controllante</b>	<b>270</b>	<b>231</b>	<b>39</b>	<b>3.041</b>
Utile per azione (euro)	0,03	0,03		0,34
Utile per azione diluito (euro)	0,03	0,03		0,34

(1) Ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sul conto economico del Gruppo sono evidenziati nell'apposito schema di conto economico consolidato nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti nella Relazione sulla Gestione al paragrafo 12.4.

(2) Si rammenta come ai fini di una migliore intelligibilità dei dati economici si è ritenuto opportuno al 31 dicembre 2010 classificare gli stanziamenti al fondo svalutazione crediti relativi al rischio di inesigibilità sulle fatturazioni per maggiori costi notturni a diretta riduzione dei ricavi, che a partire da maggio 2010 non vengono più fatturati.

## Conto economico complessivo consolidato

	Consolidato 31.03.2011	Consolidato 31.03.2010	Variazione 2011-2010
Utile (perdita) di esercizio	270	231	39
Utili (perdite) per valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	(4)	(204)	200
<b>Totale utile (perdita) complessivo</b>	<b>266</b>	<b>27</b>	<b>239</b>
<b>di cui:</b>			
Utile (perdita) di terzi	-	-	-
Utile (perdita) dei soci della controllante	266	27	239

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata<sup>1</sup>

	31.03.2011 Consolidato	31.12.2010 Consolidato	Variazione 2011-2010	31.03.2010 Consolidato
<b>Attività non correnti</b>				
<b>Attività immateriali</b>				
Beni in concessione	46.604	45.514	1.090	41.396
Attività immateriali a vita definita di proprietà	332	276	56	443
	<b>46.936</b>	<b>45.790</b>	<b>1.146</b>	<b>41.839</b>
<b>Attività materiali</b>				
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	3.829	3.888	(59)	4.087
Beni in locazione finanziaria	-	-	-	16
	<b>3.829</b>	<b>3.888</b>	<b>(59)</b>	<b>4.103</b>
<b>Altre attività non correnti</b>				
Partecipazioni	2.124	2.128	(4)	2.206
Crediti vari e altre attività non correnti	5.120	5.135	(15)	4.424
	<b>7.244</b>	<b>7.263</b>	<b>(19)</b>	<b>6.630</b>
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>58.009</b>	<b>56.941</b>	<b>1.068</b>	<b>52.572</b>
<b>Attività correnti</b>				
Rimanenze di magazzino	759	635	124	746
Crediti commerciali	8.171	7.793	378	7.836
Altri crediti	3.822	3.489	333	3.856
Cassa e altre disponibilità liquide	3.836	5.187	(1.351)	3.619
<b>Totale attività correnti</b>	<b>16.588</b>	<b>17.104</b>	<b>(516)</b>	<b>16.057</b>
<b>Attività cessate/destinate a essere cedute</b>				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
<b>Totale attività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>74.597</b>	<b>74.045</b>	<b>552</b>	<b>68.629</b>
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale	9.035	9.035	-	9.035
Riserve di capitale	22.620	22.624	(4)	20.271
Riserva IAS	1.726	1.726	-	1.726
Utili (perdita) a nuovo	3.202	161	3.041	3.295
Utile (perdita) dei soci della controllante	270	3.041	(2.771)	231
<b>Patrimonio netto della controllante</b>	<b>36.853</b>	<b>36.587</b>	<b>266</b>	<b>34.558</b>
Patrimonio netto di terzi	-	-	-	-
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>36.853</b>	<b>36.587</b>	<b>266</b>	<b>34.558</b>
<b>Passività non correnti</b>				
Passività finanziarie non correnti	-	-	-	3
TFR e altri fondi relativi al personale	2.821	2.814	7	2.883
Fondo imposte differite	1.266	1.270	(4)	955
Fondi per rischi e oneri futuri	5.320	5.224	96	4.924
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>9.407</b>	<b>9.308</b>	<b>99</b>	<b>8.765</b>
<b>Passività correnti</b>				
Passività finanziarie correnti	10.800	10.801	(1)	11.002
Debiti commerciali	9.414	9.098	316	6.541
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.686	6.751	(65)	6.359
Fondi per rischi e oneri futuri	1.437	1.500	(63)	1.404
<b>Totale passività correnti</b>	<b>38.337</b>	<b>28.150</b>	<b>187</b>	<b>25.306</b>
<b>Passività cessate/destinate a essere cedute</b>				
Di natura finanziaria	-	-	-	-
Di natura non finanziaria	-	-	-	-
<b>Totale passività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>37.744</b>	<b>37.458</b>	<b>286</b>	<b>34.071</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>74.597</b>	<b>74.045</b>	<b>552</b>	<b>68.629</b>

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

Rendiconto finanziario consolidato<sup>1</sup>

	31.03.2011 Consolidato	31.03.2010 Consolidato
<b>Attività operativa</b>		
Utile di periodo	270	231
Rettifiche per:		
- ammortamenti	616	618
- variazione fondo rischi e oneri	33	263
- variazione rimanenze di magazzino	(124)	(315)
- variazione netta del TFR e altri fondi	7	13
- oneri finanziari dell'esercizio	162	125
- interessi passivi pagati	(42)	(36)
- variazione netta imposte differite	(4)	17
- imposte dell'esercizio	265	299
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>1.183</b>	<b>1.215</b>
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(378)	(713)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(333)	(213)
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	316	(186)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(450)	(162)
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>(845)</b>	<b>(1.274)</b>
Disponibilità liquide generate dall'attività operativa	338	(59)
<b>Attività d'investimento</b>		
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(1.703)	(533)
Partecipazioni e crediti immobilizzati	15	-
Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento	(1.688)	(533)
<b>Flusso di cassa di gestione</b>	<b>(1.350)</b>	<b>(592)</b>
<b>Attività finanziarie</b>		
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(1)	993
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	(1)	993
Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti	(1.351)	401
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	5.187	3.218
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.836	3.619

34

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

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

	Capitale sociale	Riserve di capitale	Riserva di attività finanziarie "available for sale"	Riserva IAS	Utile (perdite) a nuovo	Risultato di periodo	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di terzi	Patrimonio netto di Gruppo e terzi
<b>Patrimonio netto al 31.12.2009</b>	<b>9.035</b>	<b>20.378</b>	<b>97</b>	<b>1.726</b>	<b>(124)</b>	<b>3.419</b>	<b>34.531</b>		<b>34.531</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2009					3.419	(3.419)			
Totale utile (perdita) complessivo			(204)			231	27		27
<b>Patrimonio netto al 31.03.2010</b>	<b>9.035</b>	<b>20.378</b>	<b>(107)</b>	<b>1.726</b>	<b>3.295</b>	<b>231</b>	<b>34.558</b>		<b>34.558</b>
<b>Patrimonio netto al 31.12.2010</b>	<b>9.035</b>	<b>22.607</b>	<b>17</b>	<b>1.726</b>	<b>161</b>	<b>3.041</b>	<b>36.587</b>		<b>36.587</b>
Attribuzione del risultato esercizio 2010					3.041	(3.041)			
Totale utile (perdita) complessivo			(4)			270	266		266
<b>Patrimonio netto al 31.03.2011</b>	<b>9.035</b>	<b>22.607</b>	<b>13</b>	<b>1.726</b>	<b>3.202</b>	<b>270</b>	<b>36.853</b>		<b>36.853</b>

**Conto economico consolidato - ai sensi della delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006**

	Consolidato 31.03.2011		Consolidato 31.03.2010		Consolidato 2010	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
<b>Ricavi</b>	<b>9.510</b>	<b>116</b>	<b>8.572</b>	<b>115</b>	<b>41.414</b>	
Ricavi aeronautici: diritti aeroportuali	1.855	36	1.727	35	8.495	
Ricavi aeronautici: sicurezza	660		620		3.164	
Ricavi aeronautici: handling	2.304		2.222	1	9.725	
Ricavi aeronautici: infrastrutture centralizzate	654	6	630	7	3.039	
Ricavi aeronautici: riaddebito maggiori costi attività notturne	-		81	2	-	
Ricavi non aeronautici	2.480	71	2.403	68	11.092	
Ricavi per lavori su beni in concessione	1.377		470		5.445	
Variazione rimanenze finali	124		315		204	
Altri ricavi e proventi della gestione	56	3	104	2	250	
<b>Costi</b>	<b>4.699</b>	<b>8</b>	<b>3.961</b>	<b>8</b>	<b>18.760</b>	
Materiali di consumo e merci	572		761		2.383	
Costi per servizi	2.500	8	2.415	8	9.468	
Costi per lavori su beni in concessione	1.311		429		5.185	
Canoni, noleggi e altri costi	114		116		521	
Oneri diversi di gestione	202		240		1.203	
<b>Valore aggiunto</b>	<b>4.811</b>		<b>4.611</b>		<b>22.654</b>	
Costo del personale	3.369		3.026		12.361	
<b>Margine Operativo Lordo (MOL)</b>	<b>1.442</b>		<b>1.585</b>		<b>10.293</b>	
<b>% Ricavi totali</b>	<b>15,2%</b>		<b>18,5%</b>		<b>24,9%</b>	
Ammortamenti e svalutazioni	616		618		2.503	
Stanziamenti a fondo rischi su crediti	37		68		303	
Accantonamenti a fondo rischi e oneri	96		260		1.574	
<b>Risultato operativo</b>	<b>693</b>		<b>639</b>		<b>5.913</b>	
Proventi finanziari	4		16		53	
Oneri finanziari	162		125		318	
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-		-		(204)	
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>535</b>		<b>530</b>		<b>5.444</b>	
Imposte	265		299		2.403	
Utile (perdita) da attività operative cessate, al netto degli effetti fiscali	-		-		-	
<b>Utile (perdita) di esercizio</b>	<b>270</b>		<b>231</b>		<b>3.041</b>	
Utile (perdita) di terzi	-		-		-	
<b>Utile (perdita) dei soci della controllante</b>	<b>270</b>		<b>231</b>		<b>3.041</b>	
Utile per azione (euro)	0,03		0,03		0,34	
Utile per azione diluito (euro)	0,03		0,03		0,34	

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

	Consolidato 31.03.2011		Consolidato 31.12.2010		Consolidato 31.03.2010	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
<b>Attività non correnti</b>						
<b>Attività immateriali</b>						
Beni in concessione	46.604		45.514		41.396	
Attività immateriali a vita definita di proprietà	332		276		443	
	<b>46.936</b>		<b>45.790</b>		<b>41.839</b>	
<b>Attività materiali</b>						
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	3.829		3.888		4.087	
Beni in locazione finanziaria	-		-		16	
	<b>3.829</b>		<b>3.888</b>		<b>4.103</b>	
<b>Altre attività non correnti</b>						
Partecipazioni	2.124		2.128		2.206	
Crediti vari e altre attività non correnti	5.120		5.135		4.424	
	<b>7.244</b>		<b>7.263</b>		<b>6.630</b>	
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>58.009</b>		<b>56.941</b>		<b>52.572</b>	
<b>Attività correnti</b>						
Rimanenze di magazzino	759		635		746	
Crediti commerciali	8.171	203	7.793		7.836	165
Altri crediti	3.822		3.489		3.856	
Cassa e altre disponibilità liquide	3.836		5.187		3.619	
<b>Totale attività correnti</b>	<b>16.588</b>	<b>203</b>	<b>17.104</b>		<b>16.057</b>	<b>165</b>
<b>Attività cessate/destinate a essere cedute</b>						
Di natura finanziaria	-		-		-	
Di natura non finanziaria	-		-		-	
<b>Totale attività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>		<b>-</b>		<b>-</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>74.597</b>		<b>74.045</b>		<b>68.629</b>	
<b>Patrimonio netto</b>						
Capitale sociale	9.035		9.035		9.035	
Riserve di capitale	22.620		22.624		20.271	
Riserva IAS	1.726		1.726		1.726	
Utili (perdita) a nuovo	3.202		161		3.295	
Utile (perdita) dei soci della controllante	270		3.041		231	
<b>Patrimonio netto della controllante</b>	<b>36.853</b>		<b>36.587</b>		<b>34.558</b>	
Patrimonio netto di terzi	-		-		-	
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>36.853</b>		<b>36.587</b>		<b>34.558</b>	
<b>Passività non correnti</b>						
Passività finanziarie non correnti	-		-		3	
TFR e altri fondi relativi al personale	2.821		2.814		2.883	
Fondo imposte differite	1.266		1.270		955	
Fondi per rischi e oneri futuri	5.320		5.224		4.924	
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>9.407</b>		<b>9.308</b>		<b>8.765</b>	
<b>Passività correnti</b>						
Passività finanziarie correnti	10.800		10.801		11.002	
Debiti commerciali	9.414	7	9.098		6.541	-
Debiti per imposte, vari e altre passività correnti	6.686		6.751		6.359	
Fondi per rischi e oneri futuri	1.437		1.500		1.404	
<b>Totale passività correnti</b>	<b>28.337</b>	<b>7</b>	<b>28.150</b>		<b>25.306</b>	<b>-</b>
<b>Passività cessate/destinate a essere cedute</b>						
Di natura finanziaria	-		-		-	
Di natura non finanziaria	-		-		-	
<b>Totale passività destinate a essere cedute</b>	<b>-</b>		<b>-</b>		<b>-</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>	<b>37.744</b>		<b>37.458</b>		<b>34.071</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>	<b>74.597</b>		<b>74.045</b>		<b>68.629</b>	

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

	Consolidato 31.03.2011		Consolidato 31.03.2010	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
<b>Attività operativa</b>				
Utile di esercizio	270		231	
Rettifiche per:				
- ammortamenti	616		618	
- variazione fondo rischi e oneri	33		263	
- variazione rimanenze di magazzino	(124)		(315)	
- variazione netta del TFR e altri fondi	7		13	
- oneri finanziari dell'esercizio	162		125	
- interessi passivi pagati	(42)		(36)	
- variazione netta imposte differite	(4)		17	
- imposte dell'esercizio	265		299	
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>1.183</b>		<b>1.215</b>	
(Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(378)	(65)	(713)	(10)
(Incremento)/decremento in altri crediti e attività correnti	(333)		(213)	
Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	316	(6)	(186)	(3)
Incremento/(decremento) in altri debiti	(450)		(162)	
<b>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</b>	<b>(845)</b>		<b>(1.274)</b>	
<b>Disponibilità liquide generate dall'attività operativa</b>	<b>338</b>		<b>(59)</b>	
<b>Attività d'investimento</b>				
Movimentazione netta delle immobilizzazioni	(1.703)		(533)	
Partecipazioni e crediti immobilizzati	15		-	
<b>Disponibilità liquide generate dall'attività d'investimento</b>	<b>(1.688)</b>		<b>(533)</b>	
<b>Flusso di cassa di gestione</b>	<b>(1.350)</b>		<b>(592)</b>	
<b>Attività finanziarie</b>				
Accensione/(rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(1)		993	
Disponibilità liquide nette derivanti/(impiegate) dall'attività finanziaria	(1)		993	
<b>Incremento/(decremento) netto disponibilità liquide mezzi equivalenti</b>	<b>(1.351)</b>		<b>401</b>	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	5.187		3.218	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	3.836		3.619	



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

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

13 maggio 2011

/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](mailto:vespucci@aeroporto.firenze.it)