

Piano di sviluppo strategico con Business Plan

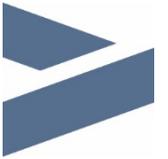
ABD AIRPORT BOLZANO DOLOMITI

RELAZIONE FINALE V1.2

EXECUTIVE SUMMARY

15 ottobre 2015





Introduzione

Executive Summary

- 1. Mercato ABD**
- 2. Diagnosi strategica**
- 3. Visione e obiettivi strategici**
- 4. Piano strategico ABD**
- 5. Previsioni di traffico**
- 6. Progetto tecnico**
- 7. Business Plan**
- 8. Conclusioni**

ESONERO DA RESPONSABILITÀ



Condizioni di utilizzo

La consultazione e l'utilizzo del presente documento sono soggetti a tutte le leggi e disposizioni applicabili. La sua diffusione non autorizzata è ritenuta illegale ed è sanzionata ai sensi delle leggi e disposizioni vigenti.

Garanzie

Nell'ambito delle sue attività ACV si avvale sempre degli standard operativi migliori e attinge a diverse fonti di informazioni. ACV tratta queste informazioni con la massima cura, per assicurarsi che esse vengano riportate in modo completo e fedele. Ciononostante va rilevato che il contenuto del presente documento non è stato sottoposto ad alcuna verifica esterna. ACV non assume per sé, per i suoi collaboratori o i suoi rappresentanti alcuna responsabilità, garanzia o impegno per quanto attiene ai pareri espressi in questa presentazione o per eventuali errori od omissioni di informazioni.

Inoltre ACV, i suoi collaboratori o rappresentanti non possono essere chiamati a rispondere per la correttezza o completezza dei contenuti del presente documento. Ciò vale in particolare – ma non esclusivamente – per prognosi, ipotesi, proiezioni, stime, previsioni, obiettivi contenuti nel documento. Di conseguenza il presente documento non può essere inteso come una garanzia o una rappresentazione della situazione futura o della performance futura.

I dati attuali e le analisi della situazione di fatto e della sua evoluzione temporale, nonché i pareri espressi al riguardo devono essere considerati previsioni o linee guida per il futuro e per i risultati futuri.

Rapporti tra ACV e il cliente

Tutti i pareri espressi da ACV devono essere intesi come indirizzati al cliente e destinati all'impiego e utilizzo esclusivo di quest'ultimo. In conformità al contratto tra ACV e il cliente, tali pareri devono essere considerati limitatamente ed esclusivamente in riferimento ai compiti concreti assegnati ad ACV. Il cliente e i suoi partner, direttori, collaboratori, rappresentanti o consulenti devono trattare il presente documento con la massima riservatezza e lo possono utilizzare solo per gli scopi che – secondo quanto concordato tra ACV e il cliente – sono di rilievo per la realizzazione del progetto. Il cliente non può rendere accessibili a terzi non autorizzati informazioni, ipotesi o risultati contenuti nel presente documento.

Tuttavia ACV autorizza il cliente a rivelare il contenuto del documento a terzi nel caso in cui si tratti di autorità, oppure di potenziali investitori o altri attori, a condizione che il cliente, nel primo caso, ne abbia l'obbligo o, negli altri casi, si riprometta dei vantaggi economici. In tutti questi casi vale comunque quanto segue: ACV non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite derivanti a terzi che hanno fatto affidamento sui risultati del documento di cui sono stati informati tramite il cliente.

REPORT DETAILS



CLIENTE	REDATTO A CURA DI	REVISIONE A CURA DI	AUTORIZZATO DA
ABD Airport	Johann Frank Marie Krpata Lenka Dravecka Alexander Siegwartsleitner	Johann Frank Peter Königshofer Lenka Dravecka Marie Krpata	Johann Frank

AIRPORT CONSULTING VIENNA GMBH
Office Park 1, Top B08/01
1300 Vienna Airport
www.a-c-v.aero

JOHANN FRANK
Managing Director

INTRODUZIONE

Finalità dei compiti assunti



- ABD Airport ha commissionato alla società MR Plan di realizzare, in collaborazione con il Signor Ernst Wieser, un Business Plan per ABD.
- Nell'aprile 2015 la Giunta provinciale della Provincia autonoma di Bolzano – tramite la Ripartizione provinciale Mobilità – ha incaricato AIRPORT CONSULTING VIENNA (ACV) di certificare lo studio di MR Plan.
- Il 7 settembre 2015 tutti gli interessati e i consulenti incaricati sono stati invitati dal nuovo Consiglio di amministrazione di ABD a presentare e a discutere sui risultati ottenuti sino a quel momento. .
- Sulla base di questo workshop di presentazione il Consiglio di amministrazione di ABD ha incaricato ACV di elaborare un Piano di sviluppo strategico per ABD, con il coinvolgimento di MR Plan e del Signor Ernst Wieser. Scopo del Piano era quello di illustrare in modo concreto e realistico il rapporto tra la situazione di mercato e la strategia di ABD nonché le previsioni di traffico basate sui dati rilevati. Inoltre è stato richiesto di effettuare, sulla base delle suindicate previsioni di traffico, una stima delle capacità e di predisporre a tal fine il necessario progetto tecnico, comprensivo di Business Plan. In altre parole, il Piano di sviluppo strategico ha lo scopo di verificare la fattibilità di una serie di misure da adottare sul mercato, sull'infrastruttura e a livello finanziario.
- Questo Piano di sviluppo strategico verrà presentato e discusso in Consiglio provinciale il 20 ottobre 2015.
- **Attenzione:**
 - Tutte le compagnie aeree menzionate nella strategia o nelle previsioni di traffico sono possibili (esempi di) compagnie aeree, che sia dal punto di vista tecnico (aeromobili) che strategico (modello aziendale) potrebbero utilizzare l'ABD Airport.
 - ACV raccomanda assolutamente di effettuare un sondaggio tra le compagnie aeree, per poter formulare delle previsioni di traffico rispondenti alle attuali esigenze di mercato.

INTRODUZIONE

Elenco dei documenti a disposizione



Oltre al materiale considerato ai fini della certificazione, per la realizzazione del Piano di sviluppo strategico sono stati inoltre consultati e presi in esame i seguenti documenti:

1. MR Plan – Zwischenbericht 1: Aktualisierung der Marktanalyse
2. ABD Fuel Verkaufsmenge.docx
3. ABD Beschäftigte am und im Flughafen.xlsx
4. 121031_ABDGestione Totale_rev10-final.pdf
5. Detail EU Bilanz 2012.2013.2014
6. EBIT 2015 bis M 04_fuel.xls
7. Bolzano_Airport_Charge_Regulation ENG.PDF
8. Flughafengebühren ABD-Airport AG
9. Statistische 12 2014 full.pdf
10. Statistische 08 2015clean.pdf
11. Burgauner psa terminal.pdf
12. Progetto per le procedure di avvicinamento del Signor Ernst Wieser

INTRODUZIONE

Glossario

ABD Airport: è il termine usato in riferimento all'Aeroporto Bolzano Dolomiti, che nel testo è denominato anche aeroporto di Bolzano o ABD.

Aeromobile Cat. A (anche Code A): apertura alare fino a 15 m (15 m esclusi); ampiezza del carrello principale: fino a 4,5 m (4,5 m esclusi)

Aeromobile Cat. B (anche Code B): apertura alare 15-24 m (24 m esclusi); ampiezza carrello principale: da 4,5 a 6 m (6 m esclusi)

Aeromobile Cat. C (anche Code C): apertura alare 24-36 m (36 m esclusi); ampiezza carrello principale: da 6 a 9 m (9 m esclusi)

Aeromobile Cat. D (anche Code D): apertura alare 36-52 m (52 m esclusi); ampiezza carrello principale: da 9 a 14 m (14 m esclusi)

Aeromobile Cat. E (anche Code E): apertura alare 52-65 m (65 m esclusi); ampiezza carrello principale: da 9 a 14 m (14 m esclusi)

Aeromobile Cat. F (anche Code F): apertura alare 65-80 m (80 m esclusi); ampiezza carrello principale: da 14 a 16 m (16 m esclusi)

Aeroporto di categoria 2C: lunghezza base della pista di atterraggio 800-1200 m; questo valore viene corretto tenendo conto dei valori della temperatura di riferimento, della pendenza della pista e dell'altitudine dell'aeroporto (per ABD risulta pari a 1462 m).

Gli aeroporti rientranti nella categoria 2C possono servire aeromobili di cat. C.

Airline: termine usato in alternativa a compagnia aerea.

Bottom up: le previsioni di traffico secondo il modello Bottom up comprendono parametri quali mercati turistici, aeroporti concorrenti, segmenti di passeggeri e segmenti relativi alle compagnie aeree.

Code sharing: il Code sharing (esercizio congiunto dei voli) è una forma di collaborazione fra le compagnie aeree. Di solito questa pratica viene usata nel quadro di alleanze economiche, quali ad esempio Star Alliance, Oneworld Alliance o SkyTeam. Il Code sharing consente alle compagnie aeree di offrire voli che non potrebbero effettuare direttamente. In tal modo la loro rete di rotte si amplia notevolmente. Per le compagnie che di volta in volta effettuano i voli si ha inoltre il vantaggio che in genere i voli sono più utilizzati.

Duty Free Shop (DFS): Negozi in cui vengono venduti prodotti non gravati da imposte, che si trovano tra l'altro anche negli aeroporti, nell'area dei voli internazionali (lato volo). In genere essi offrono articoli quali profumi, sigarette, liquori ecc. a prezzi esenti da imposte.

Feeder Airports: aeroporti per così dire di periferia che offrono voli passeggeri (voli feeder o di feederaggio) verso un hub.

Home carrier: compagnia aerea che utilizza l'aeroporto come propria base e la cui flotta staziona nell'aeroporto. Dall'utilizzo dell'aeroporto come base per la flotta deriva un ulteriore potenziale di sviluppo, in quanto si rendono necessari altri servizi e infrastrutture, quali ad esempio servizi di manutenzione dei velivoli, hangar, servizi catering, uffici, pernottamenti ecc.

Hub: aeroporto principale, che rappresenta uno snodo di traffico per passeggeri in arrivo (voli feeder) e passeggeri in scalo (altro volo, altra destinazione); il criterio è la quota dei passeggeri in scalo.

IATA: International Air Transport Association, in italiano Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo.

Lato terra (landside): tutte le attività non rilevanti per il traffico aereo si svolgono nell'area lato terra di un aeroporto, ad esempio il controllo passaporti, il Security Check.

Lato volo o lato aria (airside): tutte le attività rilevanti per il traffico aereo si svolgono nell'area lato volo dell'aeroporto.

Meeters & Greeters: persone che non sono passeggeri e che utilizzano l'areale aeroportuale, ad esempio, per accompagnare o andare a prendere amici e parenti in partenza o in arrivo all'aeroporto.

Modal Split: ripartizione modale dei mezzi di trasporto utilizzati per raggiungere l'aeroporto in funzione del parametro analizzato (per segmenti differenti si formulano ipotesi diverse).

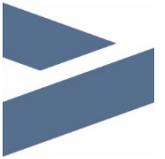
Non Aviation Services: servizi che l'aeroporto eroga sul lato terra e che non hanno a che fare con le attività di decollo e atterraggio (p.es. parcheggi).

Regional Airline: compagnia aerea regionale, ossia che opera principalmente in aeroporti secondari (non hub) con velivoli più piccoli (in genere di cat. B), offrendo voli per lo più per passeggeri che effettuano viaggi d'affari.

Regulated Services: servizi che l'aeroporto eroga sul lato volo ad aerei e passeggeri e le cui tariffe sono stabilite dalle autorità statali.

Top Down: la previsione Top Down tiene conto di parametri come prodotto interno lordo, popolazione, passeggeri.

Tower: nel testo, personale della torre di controllo, ossia i controllori di volo.



INTRODUZIONE

Elenco delle sigle e abbreviazioni



- **ABD:** Airport Bolzano Dolomiti
- **ACV:** Airport Consulting Vienna
- **ADM:** Airport: Design Management ((consociata di ACV)
- **ApU:** ammortamento per usura
- **ATM:** Air Traffic Management, ossia gestione del traffico aereo
- **BA:** Business Aviation (Geschäftsfliegerei)
- **BC:** Base Case, caso realistico
- **CAPEX:** Capital Expenditures, ovvero spese in conto capitale per investimenti
- **Cat.:** categoria degli aeromobili, categoria dell'aeroporto
- **CS:** contratto di servizio (con la Provincia autonoma di Bolzano)
- **DFS :** Duty Free Shop
- **EBIT:** Earnings before Interests and Taxes, ovvero utile prima delle imposte e degli oneri finanziari
- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, utile prima degli interessi, delle imposte e degli ammortamenti dei beni immateriali
- **ENAV:** Società Nazionale per l'Assistenza al Volo
- **GA:** General Aviation, ovvero Aviazione generale
- **h:** ora
- **HC:** High Case, caso più ottimistico
- **IATA:** International Air Transport Association, ovvero l'Associazione internazionale per il trasporto aereo
- **IATA ADRM:** Airport Development Reference Manual, un manuale di consultazione edito dalla IATA
- **ICAO:** International Civil Aviation Organisation, ovvero Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile
- **LC:** Low Case, caso più pessimistico
- **m:** metro
- **m2:** metro quadrato
- **MAP:** Million Annual Passengers, ovvero milioni di passeggeri l'anno
- **Mio:** milioni
- **mvt/h:** movement per hour, movimenti di aeromobili all'ora
- **NM:** nautical mile, miglio nautico
- **PAX:** passeggeri
- **PH:** peak hour, ora di punta
- **PIL:** prodotto interno lordo
- **PR:** Public Relations, pubbliche relazioni o relazioni esterne
- **RWY:** runway, pista di volo
- **SMG:** Alto Adige Marketing
- **UE:** Unione europea
- **VIP:** very important person
- **WLU:** work load unit, unità di carico corrispondente a un passeggero o a 100 kg di merce o posta

EXECUTIVE SUMMARY

1. MERCATO ABD

▪ Arrivi e pernottamenti:

- Nel 2014 l'Alto Adige ha accolto quasi 6 milioni di turisti
- Nel 2014 in Alto Adige si sono registrati quasi 28 milioni di pernottamenti
- **Sono stati individuati diversi mercati turistici:**
- Principali mercati sono la Germania, l'Italia, la Svizzera e l'Austria (con una quota di mercato totale dell'88,4%).
- Mercati in espansione sono i Paesi Bassi, Belgio, Repubblica Ceca, Polonia, Gran Bretagna e Russia, nei quali si intravedono delle potenzialità di crescita (quota di mercato del 6,7%).
- Altri mercati (quota di mercato del 2,6%)
- **Arrivi:** circa il 4% dei turisti dell'Alto Adige viaggiano con l'aereo (Tirolo 9%, Salisburgo 14%).
- La Regione Alto Adige conta però anche un **bacino di utenza di quasi un milione di abitanti**, che potrebbero utilizzare ABD per viaggi di lavoro (con voli feeder, Regional Airline) o di vacanza (con outgoing charter).

- ▶ La durata sempre più breve dei soggiorni è un indicatore del fatto che anche in Alto Adige i turisti che si fermano per pochi giorni stanno assumendo importanza crescente, per cui c'è bisogno di un aeroporto regionale.
- ▶ Ultimamente ABD operava soltanto un volo feeder verso Roma e quattro outgoing charter verso destinazioni nazionali.
- ▶ Il segmento di traffico di ABD che realizza i profitti maggiori è la Business Aviation, anche se si tratta di un mercato stagnante o in lieve flessione (-1,9% in media dal 2010).
- ▶ Negli ultimi anni, non è stato possibile operare con incoming charter, anche a causa delle procedure selettive di avvicinamento.



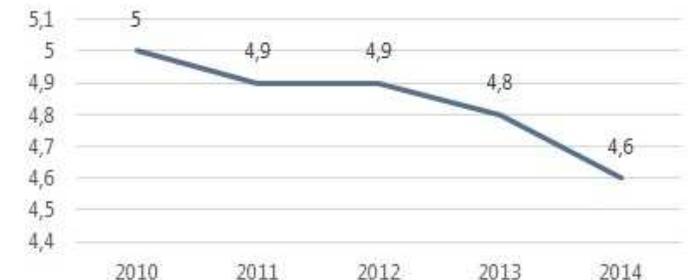
	Mercati principali	Mercati in espansione	Altri Paesi
Arrivi ('000)	5.457	364	167
Pernottamenti ('000)	25.146	1.901	702
Durata soggiorno (notti)	5	5	4
Spesa giorn. a persona (EUR)	122	98	NA

Mezzi di trasporto dei turisti 2012/2013

Auto	Bus	Treno	Camper	Moto	Aereo
84,50%	2,40%	4,40%	3,10%	1,60%	4,00%

Fonte: MR Plan - Sondaggio ospiti Allensbach 2007/2008, in combinazione con i dati forniti da SMG, Astat e relativa estrapolazione

Durata di soggiorno dei turisti in Alto Adige (in notti)



EXECUTIVE SUMMARY

2. DIAGNOSI STRATEGICA



▪ **ABD presenta considerevoli potenzialità di mercato;**

- 6 milioni di turisti più circa 1 milione di abitanti per il traffico di origine
- Mentre Innsbruck (5%) e Salisburgo (14%) registrano una percentuale relativamente elevata di turisti che scelgono di partire in aereo, per ABD la relativa quota è pressoché nulla (0,3%).

▪ **Gli aeroporti concorrenti** sono ormai affermati:

- I principali aeroporti concorrenti sono Innsbruck e Verona.
- Entrambi vantano già un notevole volume di passeggeri (INN 1,0 MAP e VRN 3,0 MAP).
- Entrambi hanno una rete di rotte turistiche molto interessanti (estate e inverno, incoming e outgoing) e offrono voli di feederaggio verso circa 6 hub.

▪ **Interventi necessari ad ABD:**

- È necessario allungare la pista, portandola a 1462 m, e migliorare le procedure di avvicinamento, in modo da assicurare la concorrenzialità dell'aeroporto sia sotto il profilo tecnico che operativo.
- Rispetto agli aeroporti concorrenti già affermati, ABD ha bisogno di recuperare terreno nel marketing in tutti i seguenti settori:
 - ✓ traffico di linea con Hub Airlines e Regional Airlines
 - ✓ incoming charter
 - ✓ outgoing charter
 - ✓ home carrier
 - ✓ tour operator
- Deve essere creata una Divisione Marketing dotata di know-how e competenze nella gestione di queste attività.

▶ **Si deve focalizzare l'attenzione sull'infrastruttura e sul marketing, al fine di creare un aeroporto regionale con buone prospettive di redditività.**

EXECUTIVE SUMMARY

3. VISIONE E OBIETTIVI STRATEGICI



VISIONE E POSIZIONAMENTO STRATEGICO

- I. ABD Airport è un aeroporto turistico situato nell'arco alpino che è destinato a migliorare la competitività e attrattività della regione turistica dell'Alto Adige.
- II. ABD Airport è un'attraattiva porta d'accesso all'Alto Adige per i turisti italiani e stranieri, e in particolare per coloro che prediligono soggiorni di breve durata e voli charter.
- III. ABD Airport è una porta sul mondo per le persone che fanno viaggi d'affari e per tutta la popolazione dell'Alto Adige.
- IV. ABD Airport è un biglietto da visita per la regione, sinonimo di sicurezza, qualità e pulizia.
- V. ABD Airport intende favorire la crescita dell'industria turistica e incrementare il numero dei turisti e degli occupati dell'Alto Adige.
- VI. Tutte le attività di ABD Airport rispondono agli attuali standard di sicurezza e ambientali.

OBIETTIVI STRATEGICI A LUNGO TERMINE

- I. Massima priorità va data alla redditività, che si ottiene con un incremento del volume dei passeggeri.
- II. Si intende raggiungere una quota di mercato del 5% dei turisti (ca. 300.000) che arrivano in aereo all'aeroporto di Bolzano (corrisponde all'incirca alla quota attuale di Innsbruck).
- III. Si intende creare per la popolazione altoatesina un collegamento verso quattro hub in Europa, in modo da coprire tutte e tre le alleanze.
- IV. Si intende realizzare circa il 20% del fatturato con nuove aree di business (p.es. parcheggio, shop al terminal, VIP lounge, aree meeting ecc).

EXECUTIVE SUMMARY

4. PIANO STRATEGICO DI ABD



EXECUTIVE SUMMARY

5. PREVISIONI DI TRAFFICO

Metodo applicato per il Base Case (BC)

1° step: segmentazione

Per i quattro segmenti di mercato è stato realizzato un piano di volo per i prossimi cinque anni:

- Feeder & Code-Sharing
- Compagnie aeree regionali e hub secondari
- Incoming Charter
- Outgoing Charter

2° step: regressione del PIL

Per ciascuno dei mercati più forti del rispettivo segmento è stata operata una regressione del PIL.

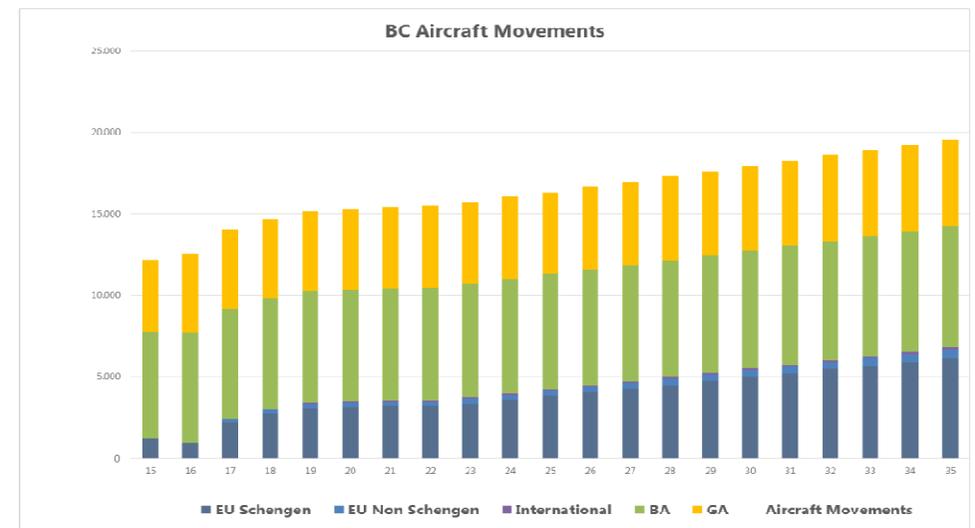
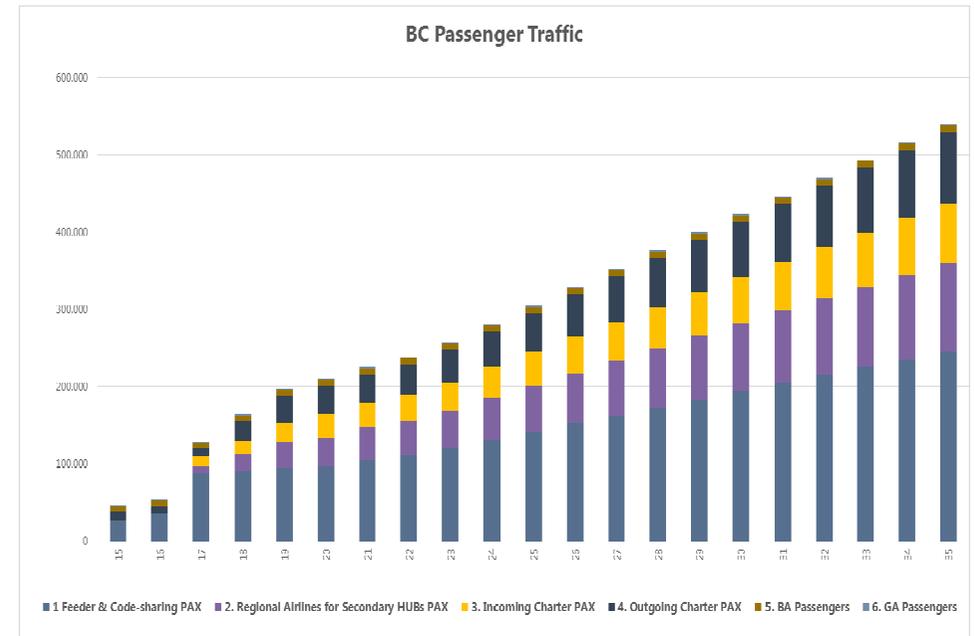
3° step: previsione sulla base del rispettivo PIL

Per il rispettivo PIL selezionato sono state effettuate delle previsioni sul traffico per i cinque anni dei piani di volo previsti sino al 2035.

4° step: determinazione di altri parametri relativi al traffico

In dipendenza delle previsioni sui volumi di passeggeri sono stati poi determinati altri parametri rilevanti per il traffico:

- ✓ Movimenti di aeromobili
- ✓ Ore di punta per passeggeri e movimenti di aeromobili
- ✓ Visitatori e persone che vengono a prendere i passeggeri
- ✓ Parcheggi
- ✓ Occupati
- ✓ Consumo di carburante
- ✓ Pasti sull'aereo ecc.



EXECUTIVE SUMMARY

5. PREVISIONI DI TRAFFICO



Metodo per High Case (HC) e Low Case (LC)

Sulla base del BC sono stati quindi rilevati con lo stesso metodo i dati relativi a High Case (HC) e Low Case (LC), che sono stati rappresentati in un grafico a imbuto.

Ad esempio, ogni scenario si basa su:

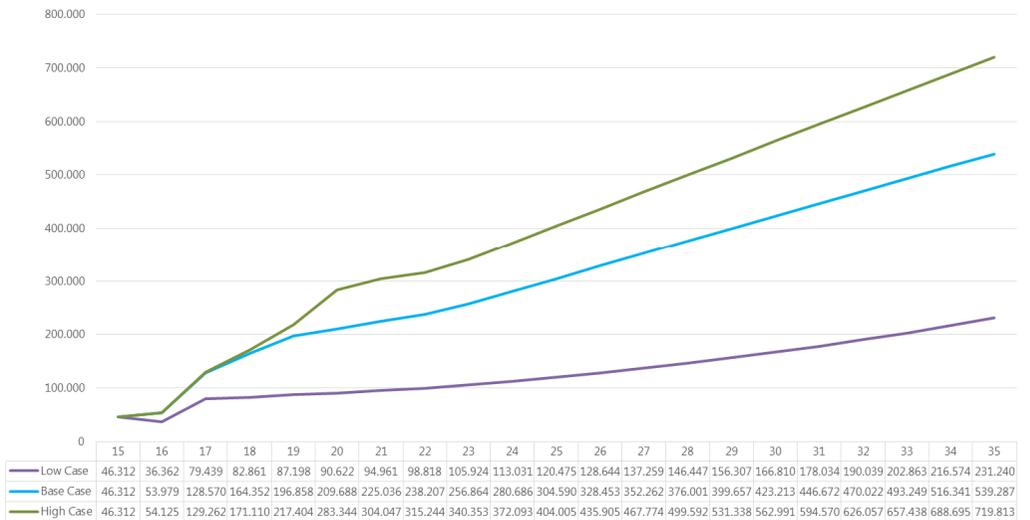
- determinate destinazioni
- compagnie aeree esemplificative
- aeromobili a disposizione
- fattore definito per il riempimento dei posti
- frequenze di volo pianificate a settimana

A questi valori di riferimento dei piani di volo sono stati sommati anche quelli relativi ai passeggeri e ai movimenti di aeromobili, nonché gli altri parametri relativi al traffico con il rispettivo PIL.

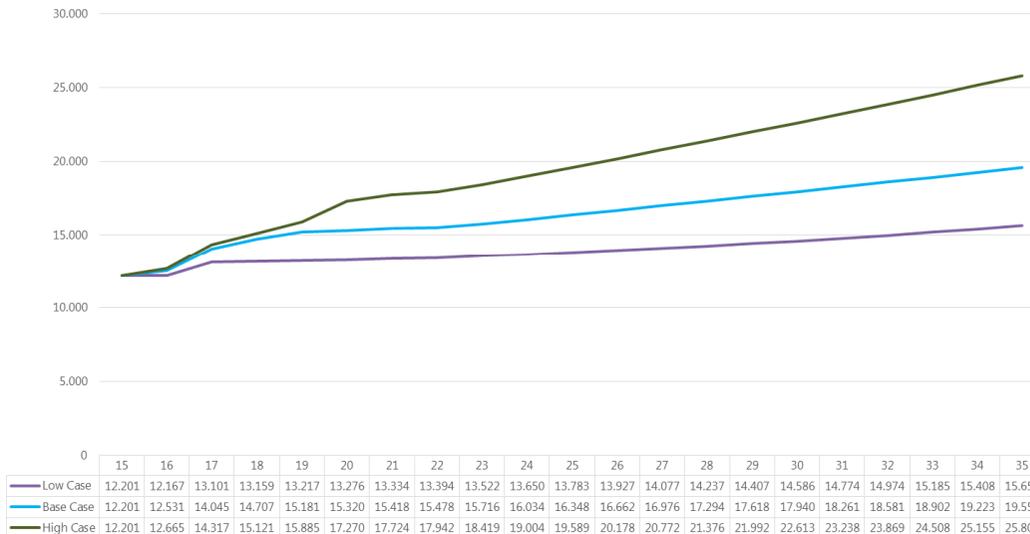
► Attenzione:

Nel 2035, con un 50% in più di movimenti di aeromobili rispetto al 2014, si riuscirà a trasportare un numero totale di passeggeri di dieci volte superiore!

Raffronto passeggeri dei diversi scenari



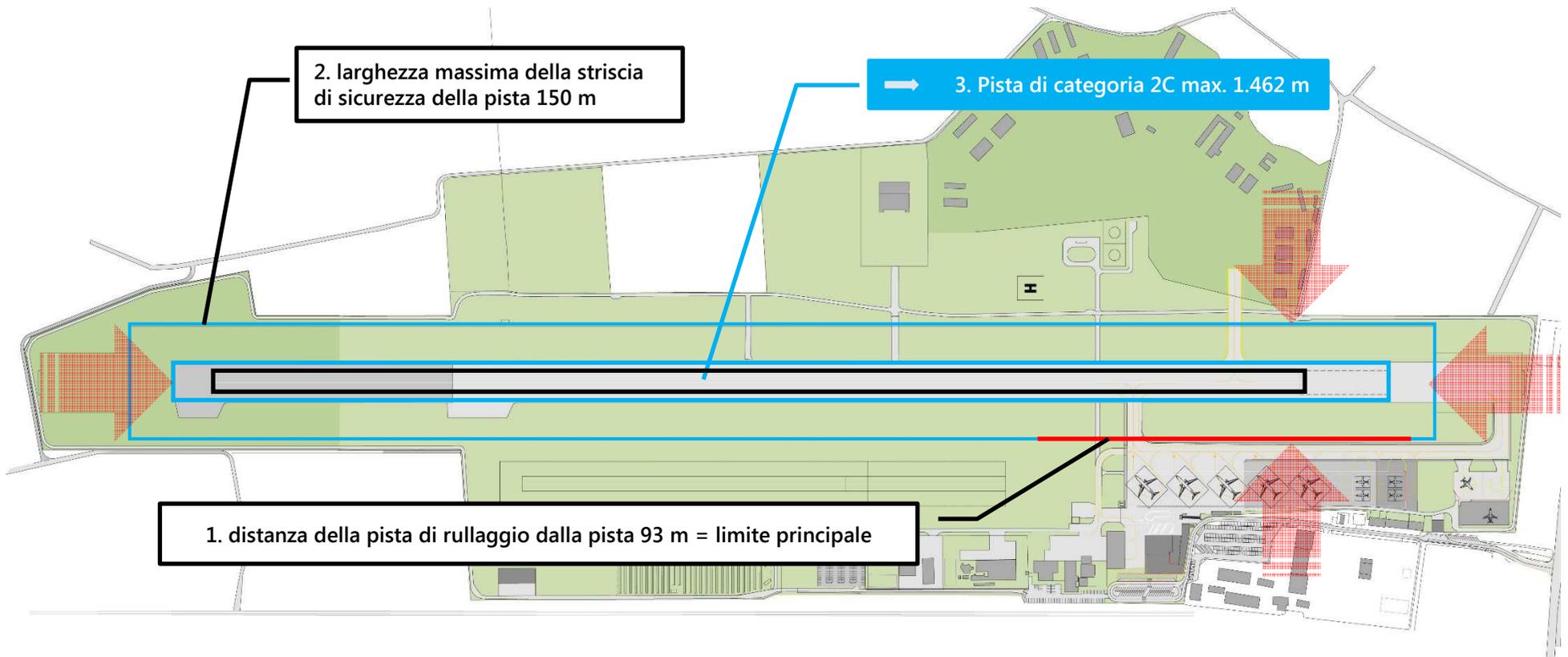
Raffronto movimenti di volo vari scenari



EXECUTIVE SUMMARY

6. PROGETTO TECNICO

Limite principale – Distanza della pista di rullaggio



La pista di rullaggio dista dalla pista 93 m e non può essere spostata; secondo ICAO è quindi ipotizzabile solo una larghezza massima della striscia (verde) di 150 m. Pertanto a Bolzano è prevedibile max. una pista di categoria 2C. Impossibile l'allungamento della pista di decollo/atterraggio.

Fonte: ICAO Annex 14 – 1.6 Aerodrome reference code

EXECUTIVE SUMMARY

6. PROGETTO TECNICO



Tipo aeromobile:	Boeing 737-700
Lunghezza:	32,18 m
Apertura alare:	34,32 m
Passeggeri:	149
Autonomia:	da 3.980 a 7.630 km



Tipo aeromobile:	Airbus A319
Lunghezza:	33,84 m
Apertura alare:	34,10 m
Passeggeri:	124 - 156
Autonomia:	da 3.350 a 6.850 km



Tipo aeromobile:	Dash 8Q-400
Lunghezza:	32,84 m
Apertura alare:	28,42 m
Passeggeri:	70 / 80 (modello 402)
Autonomia massima:	2.518 km

La **categoria di aeroporto 2C** (lunghezza pista 800-1200 m) definita nell'Annex 14 dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) si riferisce a una pista di decollo sul livello del mare e a una temperatura standard. Se, ad una lunghezza massima di 1200 m, si sommano i fattori relativi all'altitudine e alla temperatura, per la pista di **categoria 2C** di Bolzano si ottiene una lunghezza massima consentita di **1462,6 m**.

L'allungamento della pista a 1462 m permette agli aeromobili descritti qui a fianco di operare in modo sicuro dall'aeroporto di Bolzano.

Gli aeromobili di categoria C più grandi sono l'Airbus A321 e il Boing B737-900, che sono omologati dal costruttore per un massimo di 220 passeggeri; tuttavia, entrambi non sono utilizzabili sull'attuale pista di decollo. Gli aeromobili più grandi utilizzabili a Bolzano dopo i lavori di ampliamento saranno l'Airbus A319, con un massimo di 156 passeggeri, e il Boing B737-700, con un massimo di 149 passeggeri.

EXECUTIVE SUMMARY

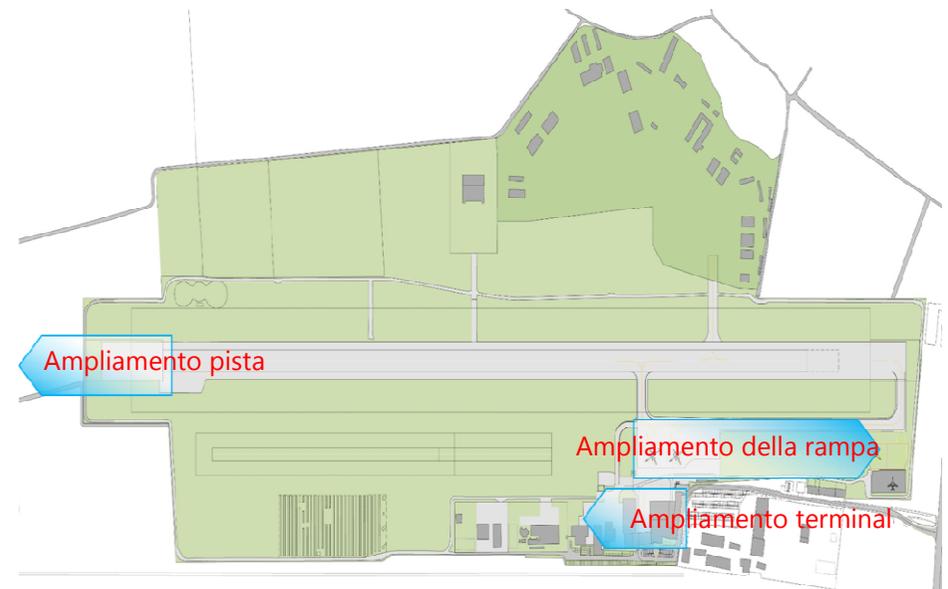
6. PROGETTO TECNICO

LIMITI DI ABD

- I. Un limite per la pista è rappresentato principalmente dalle procedure selettive di avvicinamento, poiché lo stesso corridoio è utilizzato sia dagli aeromobili in arrivo che in partenza.
- II. Un limite di capacità per l'area riservata al parcheggio degli aeromobili (rampa) è rappresentato dall'attuale pista in erba per l'Aviazione generale. L'ampliamento può avvenire quindi solo verso nord.
- III. Per la presenza dei parcheggi e della strada, l'ampliamento del terminal è possibile solo verso sud abbattendo l'attuale hangar.

► **Attenzione:**

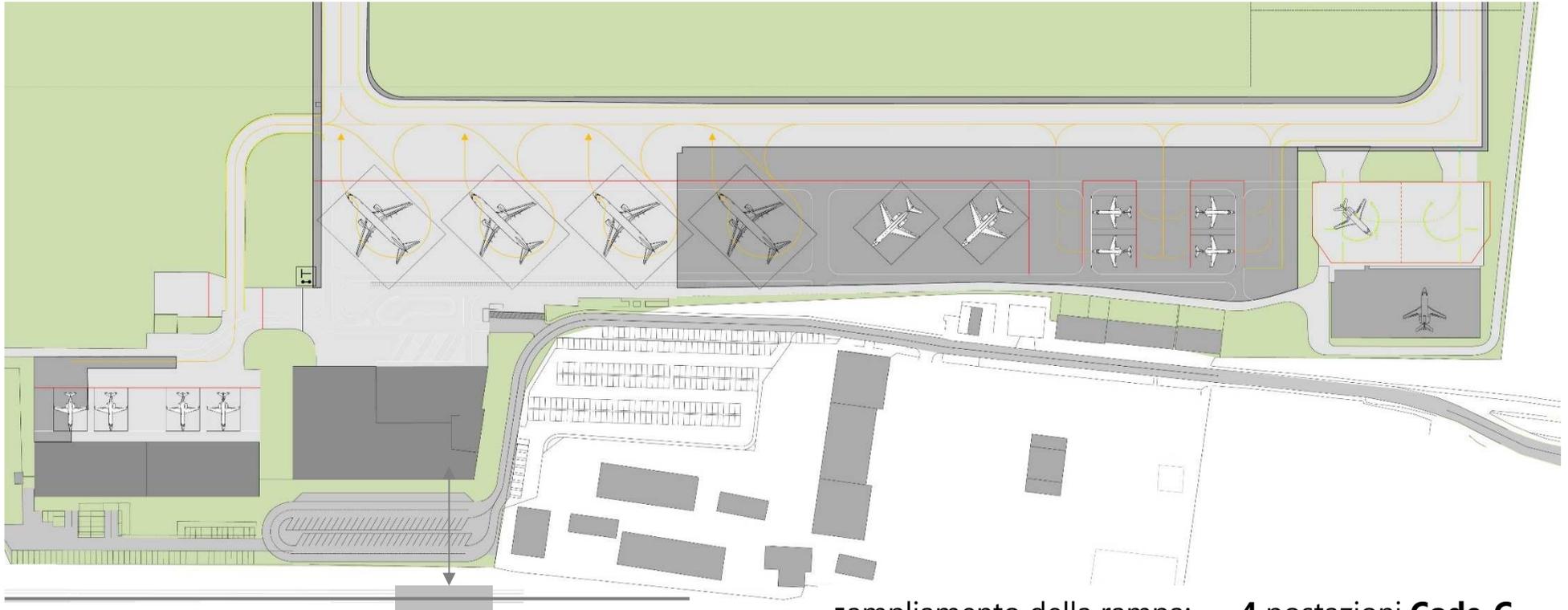
I limiti sopra descritti vanno considerati solo a medio e lungo termine.



EXECUTIVE SUMMARY

6. PROGETTO TECNICO

AMPLIAMENTO DELLA RAMPA



- ampliamento della rampa:
 - 4 postazioni **Code-C**
 - 2 postazioni **Code-B**
 - 4 postazioni **Code-A**
- ampliamento del terminal
- nuovo hangar
- nuova viabilità
- stazione ferroviaria

EXECUTIVE SUMMARY

6. PROGETTO TECNICO

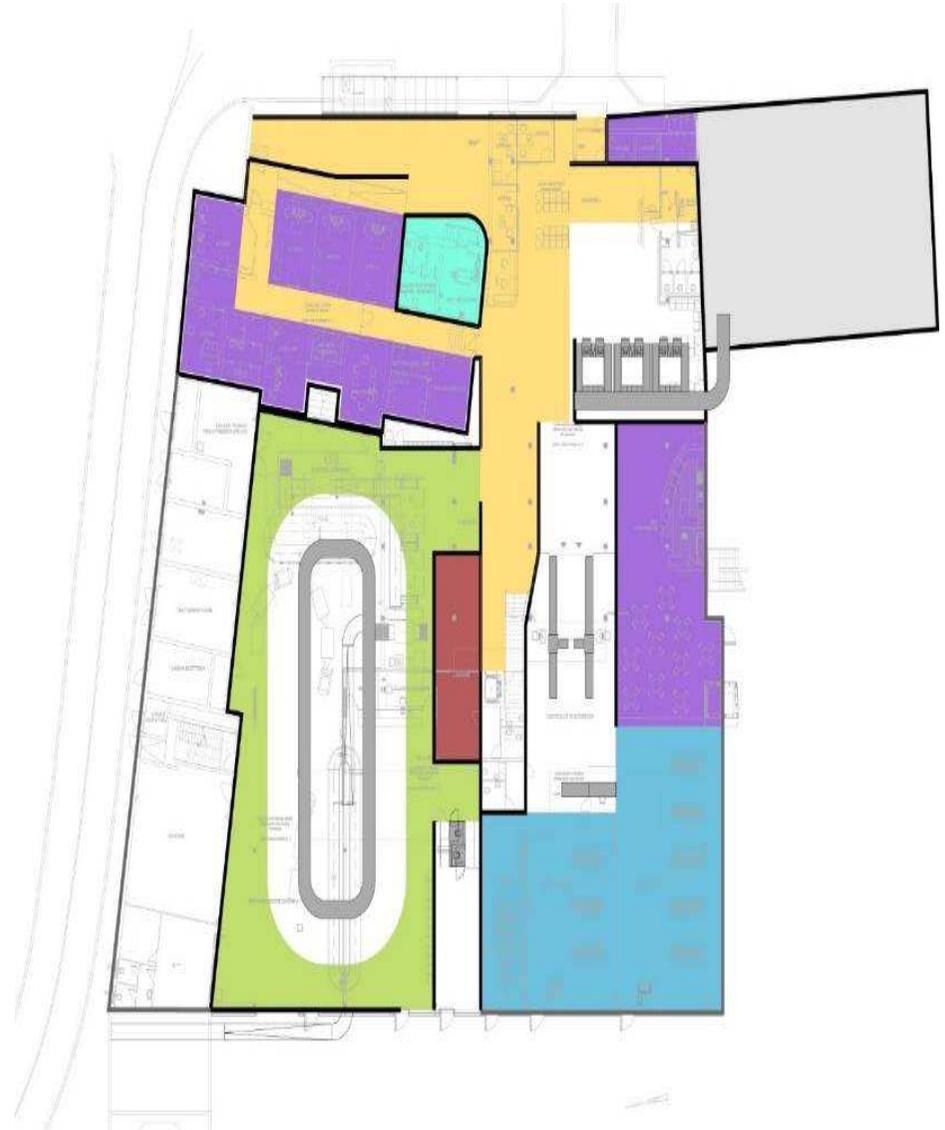


TERMINAL

Ristrutturazione e ampliamento

- snellimento dei flussi di passeggeri mediante lo spostamento del check-in
- utilizzo del hangar nei pressi del terminal come centrale di smistamento bagagli
- realizzazione di aree commerciali
- riorganizzazione e ampliamento del check-in
- riorganizzazione e ampliamento della Security
- nastro per la consegna bagagli più grande

-  Sala arrivi e partenze
-  Gate alle sale d'attesa
-  Aree commerciali
-  Autorità
-  Sala ritiro bagagli
-  Area smistamento bagagli



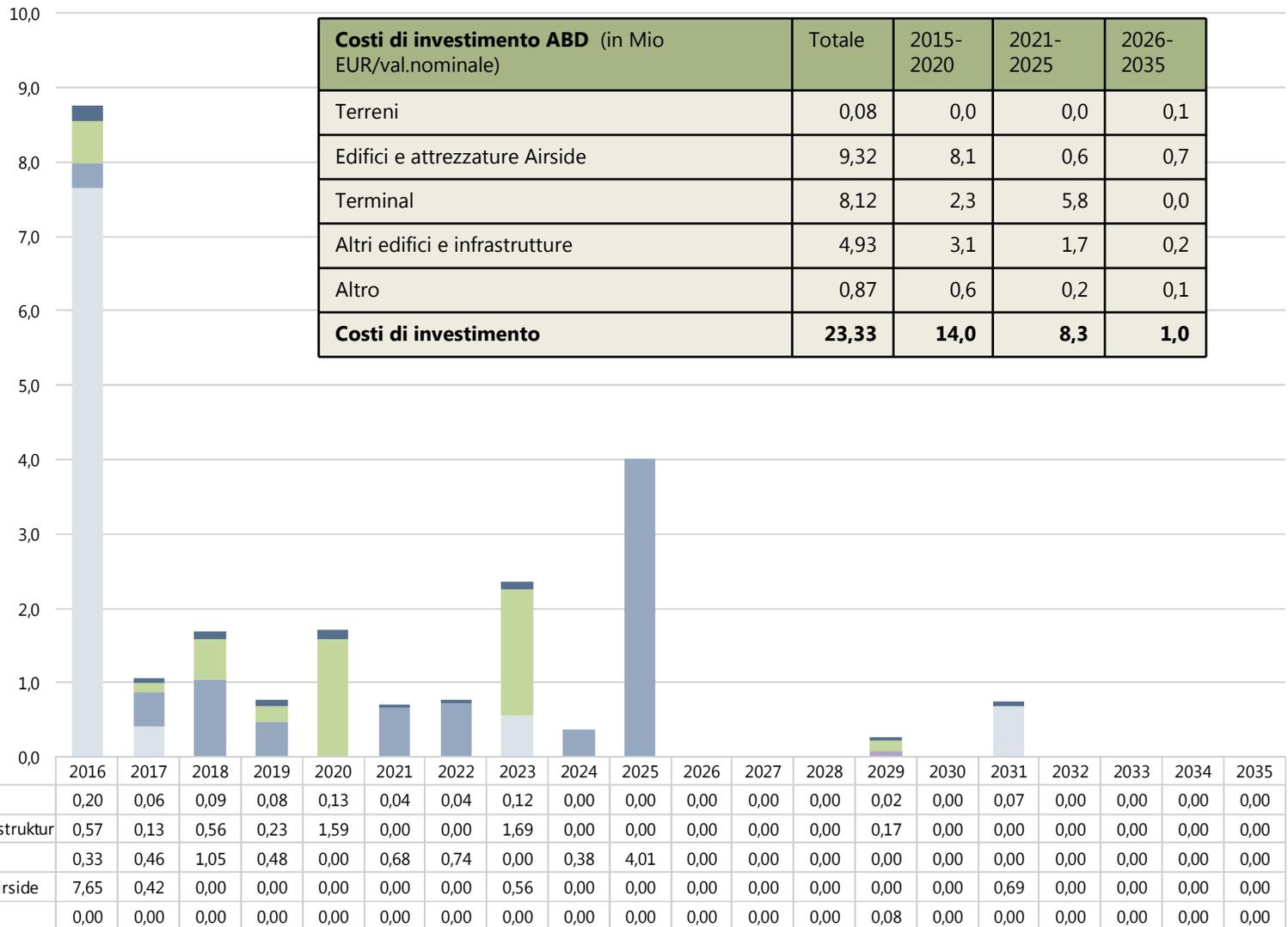
EXECUTIV SUMMARY

6. PROGETTO TECNICO



Investitionskosten ABD (in Mio. EUR / nominal) / **Costi di investimento ABD** (in Mio EUR/valore nominale)

- Tutti gli investimenti sono effettuati da ABD.
- Oltre all'allungamento della pista è necessario un investimento importante appena verso il 2025.
- Si tratta di ristrutturare il terminal esistente, mantenendo l'attuale struttura e, principalmente, riorganizzando meglio gli spazi per le diverse funzioni operative e destinando una superficie di circa 500mq alle aree commerciali.



EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN



Ipotesi

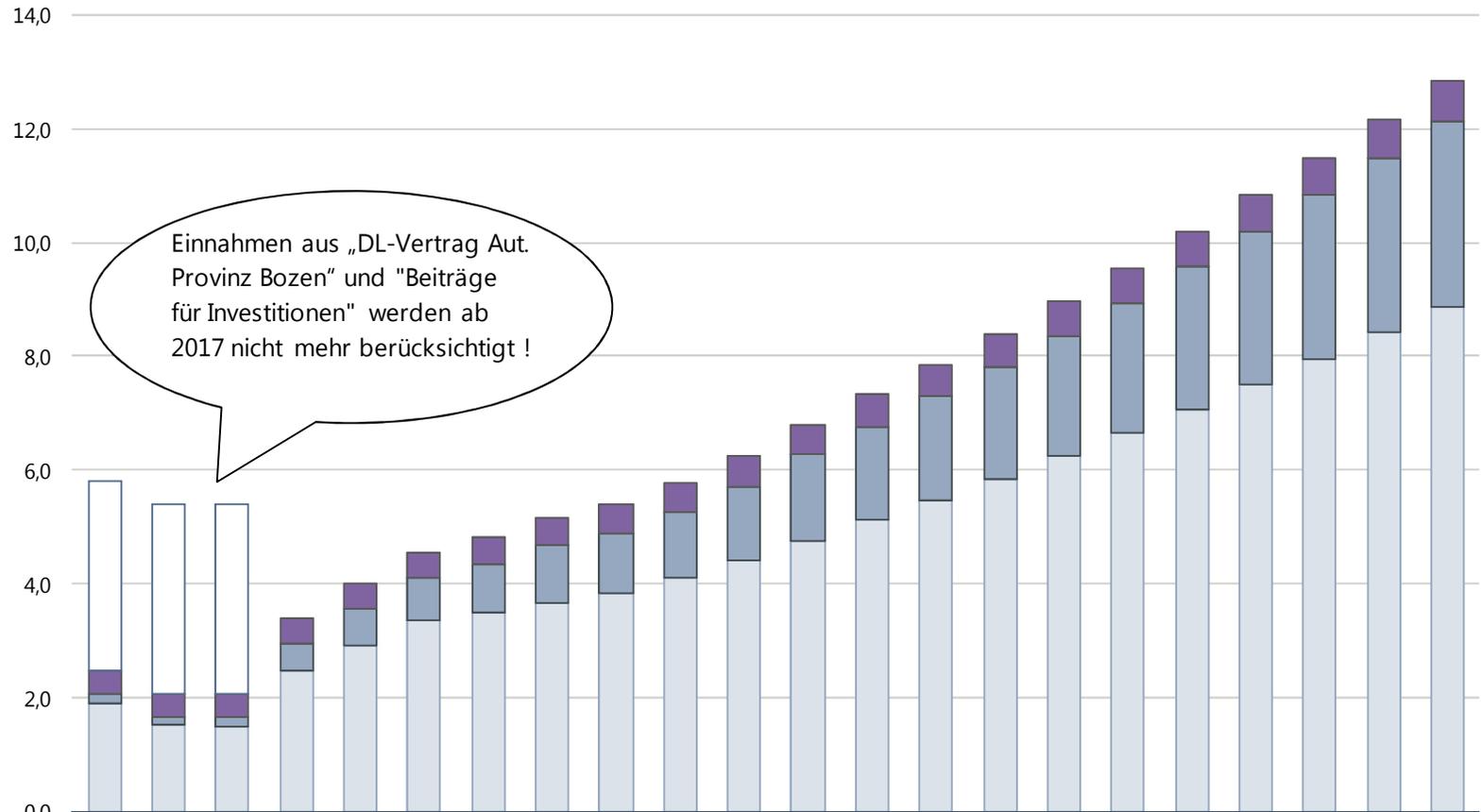
- ▶ Il piano aziendale è stato predisposto solo con riferimento al Base Case (BC) delle previsioni di traffico.
- ▶ Per il calcolo degli importi si è tenuto conto dei dati effettivi riferiti al periodo 2012-2014 e delle tasse aeroportuali 2014. Non sono stati considerati i reali aumenti tariffari. I dati effettivi e le previsioni sono stati estrapolati dai valori contabili senza considerare l'imposta sul fatturato.
- ▶ Inflazione: 0% nel 2015, in crescita al 2% nel 2019 e stabile per tutto il restante periodo.
- ▶ Non sono previsti finanziamenti da terzi (crediti bancari).
- ▶ Non sono state considerate le imposte sui redditi e l'IVA.
- ▶ Sono stati considerati i seguenti nuovi settori commerciali:
 - noleggio autovetture, Airline catering, lounge, parcheggio a pagamento concessione taxi - tutti a partire dal 2017
 - DFS mobile dal 2017 e dal 2025 in uno spazio dedicato
 - nuovo ristorante dal 2025

EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN



Gesamte Einnahmen (in Mio. EUR) / **Entrate globali** (in Mio EUR)



Dal 2017 non sono più comprese le entrate da "CS con Prov. aut. BZ" e da "Contributi per investimenti" !

Einnahmen aus „DL-Vertrag Aut. Provinz Bozen“ und "Beiträge für Investitionen" werden ab 2017 nicht mehr berücksichtigt !

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
CS+Contr.inv./ Altri fatturati/	3,35	3,35	3,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fatturato non Aviation/ Fatturato Aviation/	0,40	0,39	0,40	0,43	0,44	0,46	0,47	0,48	0,49	0,51	0,52	0,53	0,55	0,56	0,58	0,59	0,61	0,62	0,64	0,66	0,67	0,69	
	0,16	0,14	0,15	0,49	0,63	0,76	0,83	0,99	1,07	1,16	1,29	1,50	1,66	1,81	1,96	2,12	2,29	2,51	2,69	2,88	3,07	3,27	
	1,89	1,51	1,49	2,46	2,91	3,33	3,50	3,67	3,81	4,08	4,41	4,75	5,10	5,46	5,84	6,23	6,64	7,06	7,49	7,93	8,40	8,86	

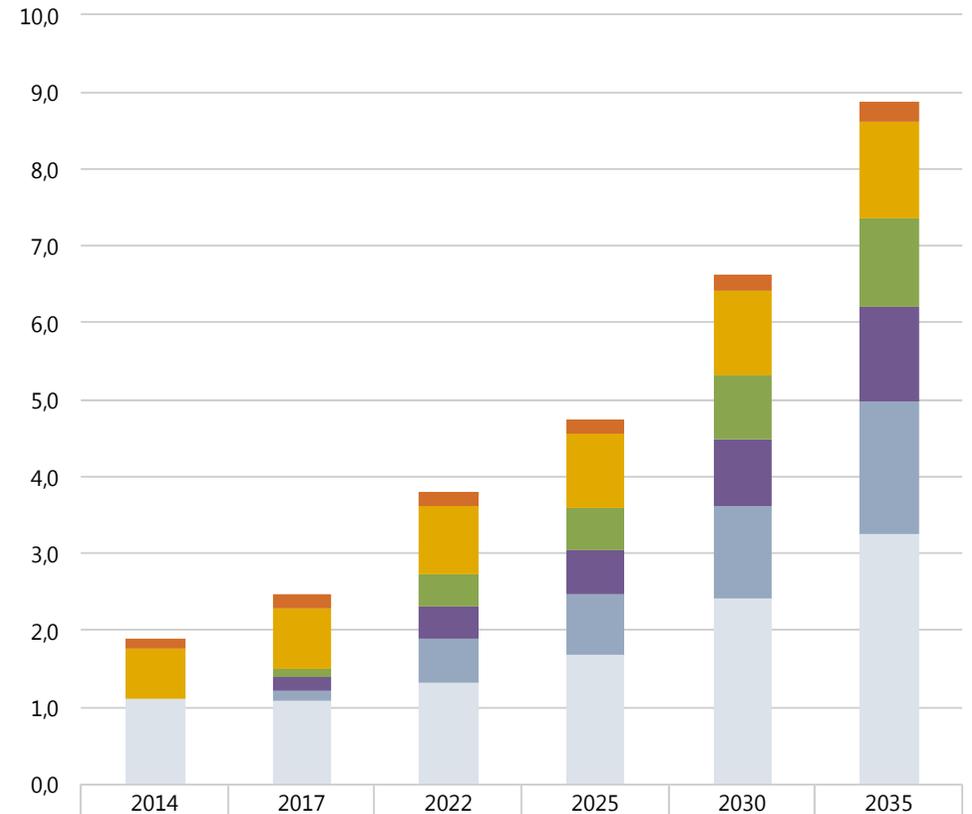
EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN



Entrate Aviation per segmenti di mercato (in Mio EUR) / Aviation Einnahmen nach Marktsegmenten (in Mio. EUR)

- I settori Aviation regolamentati e non sono stati individuati sulla base dei dati 2014 riguardanti entrate e traffico e calcolati tenuto conto del volume di traffico.
- Ad eccezione dell'aumento dell'inflazione non sono stati considerati aumenti tariffari.
- I fatturati Aviation crescono del 9,3% all'anno, in particolare per via delle tasse passeggeri (+15,8% per anno) e degli oneri per la sicurezza (15,2% per anno).
- I fatturati riferiti all'utenza (tasse passeggeri, oneri per la sicurezza) con il 41% (2035) rappresentano una voce dominante nel fatturato Aviation rispetto ai servizi di handling attestati al 37% .
- Business e General Aviation presentano solo una lieve curva di crescita pari al 2,7% all'anno
- I nuovi segmenti di mercato contribuiscono notevolmente all'incremento delle entrate.



Attenzione:
Le attuali tariffe Aviation ABD sono regolamentate e, rispetto a Innsbruck, sono inferiori del 100-300% ca.!

	2014	2017	2022	2025	2030	2035
General Aviation	0,14	0,17	0,19	0,20	0,23	0,26
Business Aviation	0,65	0,78	0,89	0,96	1,08	1,23
Outgoing Charter	0,00	0,13	0,42	0,55	0,84	1,16
Incoming Charter	0,00	0,18	0,44	0,58	0,87	1,22
Regional Airlines for Secondary HUBs	0,00	0,12	0,57	0,78	1,22	1,73
Feeder & Code-sharing PAX	1,10	1,09	1,31	1,68	2,41	3,26

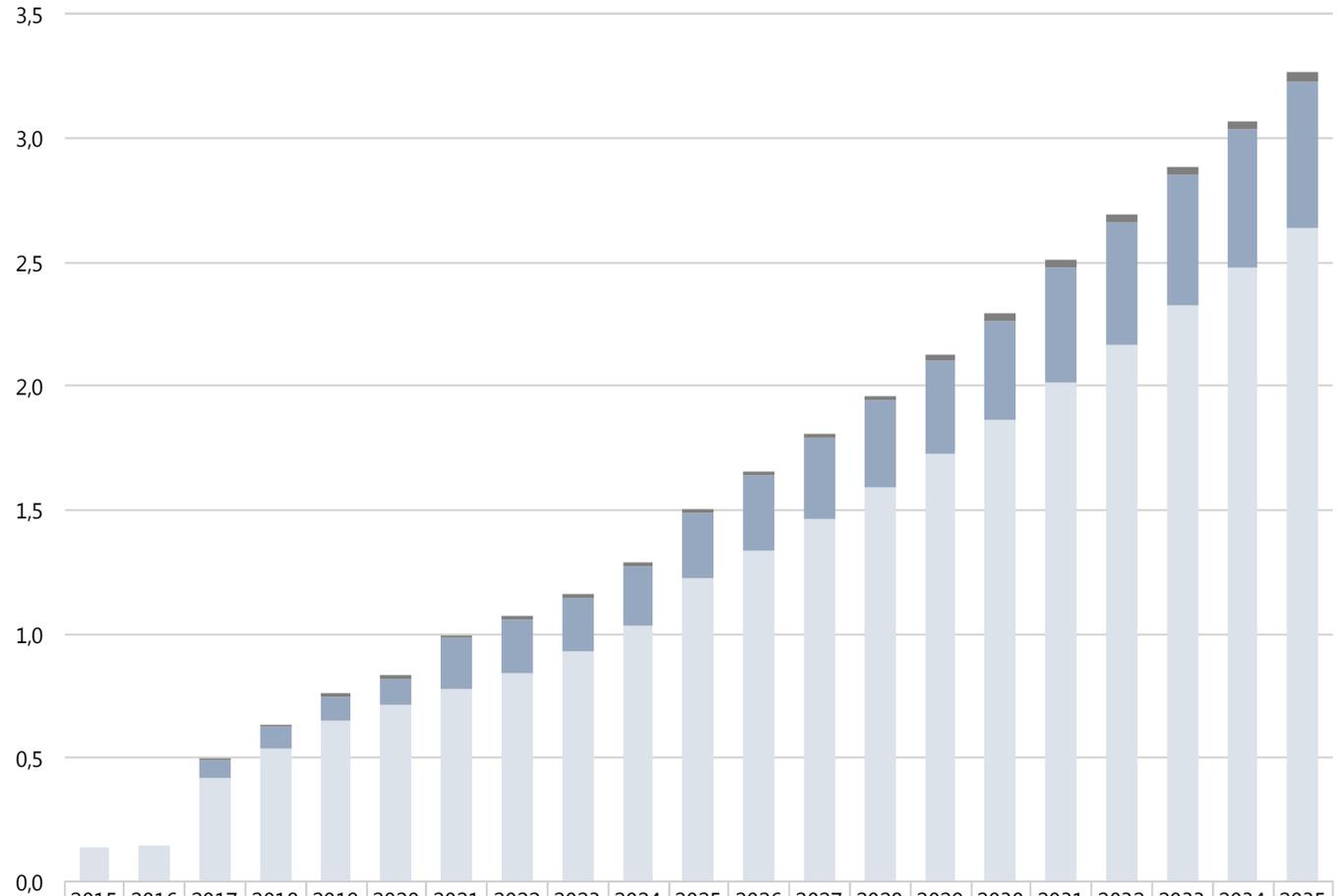
EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN



Non Aviation Umsätze (in Mio. EUR) / Fatturato non Aviation (in Mio EUR)

- I fatturati non Aviation comprendono diversi nuovi settori commerciali e rappresentano ca. l'80% (2035) delle entrate del Terminal
- Non Aviation Umsätze beinhalten diverse neue Geschäftsfelder und sind mit ca. 80% (2035) geprägt von den Einnahmen im Terminal.
- I fatturati non Aviation passano dal 2,7% degli utili totali di esercizio del 2014 al **25,4% nel 2035.**
- Non Aviation Umsätze steigen von 2,7% der gesamten betrieblichen Erträge in 2014 auf **25,4% in 2035.**



Fatturato non Aviation Airside/
Fatturato non Aviation Landside/
Fatturato non Aviation Terminal/

■ Non Aviation Umsätze Airside	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04
■ Non Aviation Umsätze Landside	0,00	0,00	0,06	0,08	0,10	0,11	0,20	0,22	0,22	0,24	0,27	0,30	0,32	0,35	0,38	0,40	0,46	0,49	0,52	0,56	0,59				
■ Non Aviation Umsätze Terminal	0,14	0,15	0,42	0,54	0,65	0,71	0,78	0,84	0,93	1,03	1,22	1,34	1,46	1,59	1,73	1,86	2,02	2,17	2,33	2,48	2,64				

EXECUTIVE SUMMARY

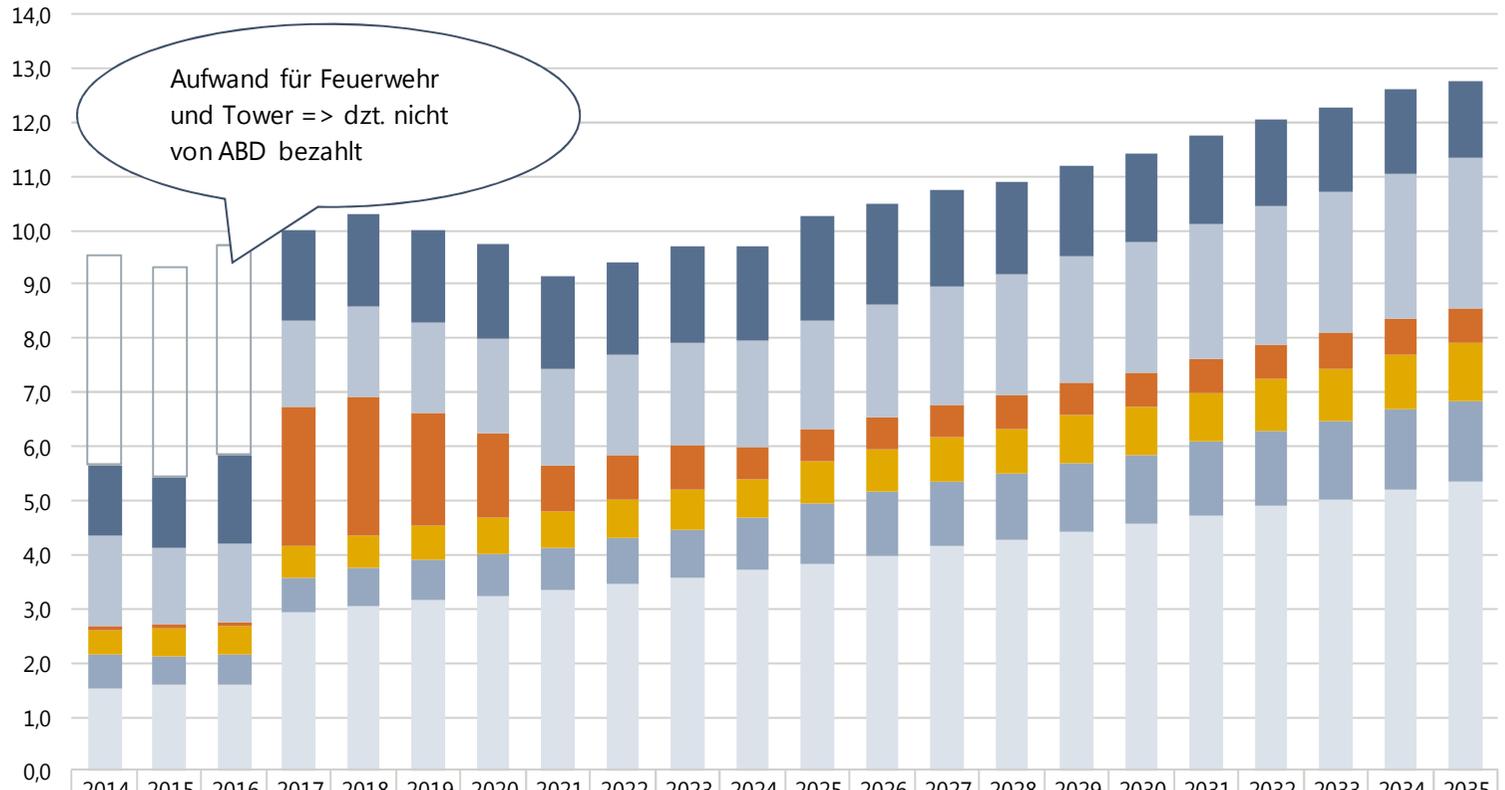
7. BUSINESS PLAN



Betriebliche Kosten (in Mio. EUR) / Costi d'esercizio (in Mio EUR)

Spese di personale vigili d.f. e Tower ora non in carico a ABD

Aufwand für Feuerwehr und Tower => dzt. nicht von ABD bezahlt



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Vigili d.f./Tower esterni/	3,87	3,87	3,87																			
Ammortamenti/	1,32	1,32	1,65	1,66	1,72	1,71	1,74	1,73	1,72	1,78	1,76	1,94	1,85	1,80	1,70	1,68	1,64	1,64	1,60	1,57	1,54	1,42
Altri costi di gestione/	1,66	1,41	1,45	1,60	1,65	1,70	1,75	1,79	1,84	1,89	1,95	2,01	2,10	2,18	2,25	2,32	2,40	2,47	2,55	2,62	2,70	2,78
Airport & Airline Marketing/	0,05	0,06	0,06	2,56	2,56	2,07	1,58	0,83	0,83	0,84	0,60	0,60	0,61	0,61	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,64	0,65	0,66
Costi Carburante/	0,47	0,51	0,53	0,58	0,61	0,64	0,65	0,67	0,69	0,71	0,73	0,76	0,78	0,81	0,84	0,87	0,90	0,93	0,96	0,99	1,02	1,06
Costi infrastrutture/	0,62	0,53	0,55	0,65	0,71	0,74	0,77	0,81	0,85	0,91	0,95	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25	1,29	1,35	1,38	1,42	1,46	1,49
Personale/	1,50	1,59	1,59	2,92	3,03	3,14	3,22	3,31	3,45	3,55	3,71	3,81	3,98	4,14	4,25	4,42	4,54	4,71	4,89	5,02	5,20	5,33

EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN

Costi d'esercizio

- I costi d'esercizio comprendono le **spese per il personale**, che passano dal **35%** dei costi d'esercizio globali (senza ammortamenti) nel 2014 al 47% nel 2035. La voce emolumenti è stata calcolata in base ai dati 2014 per collaboratore e in considerazione di un futuro aumento del contingente di personale con minore stipendio (attività di handling, ecc.) e una dotazione quasi analoga di personale dirigente. Per il 2017/18 è previsto uno stipendio medio di ca. 43.500 Euro/anno rispetto a ca. 52.600 Euro/anno nel 2015.
- **I costi per le infrastrutture** comprendono energia, acqua e tasse comunali e riguardano superfici che restano sostanzialmente invariate (Terminal).
- **I costi per il carburante** sono stati calcolati in base ai dati 2013-2014 con una percentuale pari al 72,9% delle entrate.
- **Altri costi di gestione** comprendono diversi costi per consulenze e studi, per la Security, tributi all'ENAC e allo Stato, assicurazioni, corrispettivi per il Collegio dei sindaci, ecc. e, con il 30% (2035) dei costi d'esercizio (senza ammortamenti), rappresentano una voce di spesa non irrilevante.



Costi d'esercizio (in Mio €)	2014	2017	2022	2025	2030	2035	2015-2035
Salari e stipendi	1,45	2,81	3,32	3,67	4,37	5,13	6,2%
Altre spese di personale	0,05	0,11	0,13	0,14	0,17	0,20	6,1%
Spese di personale	1,50	2,92	3,45	3,81	4,54	5,33	6,2%
Manutenzioni	0,22	0,19	0,24	0,34	0,36	0,40	5,6%
Energia, acqua, tasse comunali	0,20	0,20	0,27	0,37	0,41	0,46	4,3%
Informatica e telecomunicazioni	0,03	0,04	0,05	0,06	0,07	0,08	7,4%
Pulizia	0,06	0,08	0,11	0,14	0,16	0,18	5,4%
Pulizia aeromobili	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	4,3%
Materiali di consumo	0,11	0,13	0,17	0,21	0,27	0,35	6,1%
Costi infrastrutture	0,62	0,65	0,85	1,13	1,29	1,49	5,3%
Costi carburante	0,47	0,58	0,69	0,76	0,90	1,06	3,8%
Airport & Airline Marketing	0,05	2,56	0,83	0,60	0,63	0,66	12,9%
Altri costi di gestione	1,66	1,60	1,84	2,01	2,40	2,78	3,4%
Ammortamenti	1,32	1,66	1,72	1,94	1,64	1,42	0,4%
Costi d'esercizio	5,64	9,97	9,38	10,26	11,38	12,74	4,4%

Costi di marketing

I costi di **marketing Airline** sono stati programmati quali investimenti "rompiggiaccio" (in Mio EUR):

2017	2018	2019	2020	2021
€ 2,5	€ 2,5	€ 2,0	€ 1,5	€ 0,75

Dal 2022 si ipotizza una quota fissa di 500.000 euro/anno.

I costi di **marketing Airport** (public relations, pubblicità) sono stati ipotizzati in base ai valori 2013-2014 e al piano ABD 2015 e vanno da ca. 60.000 euro/anno (2017) a ca. 150.000 euro/anno (2035).

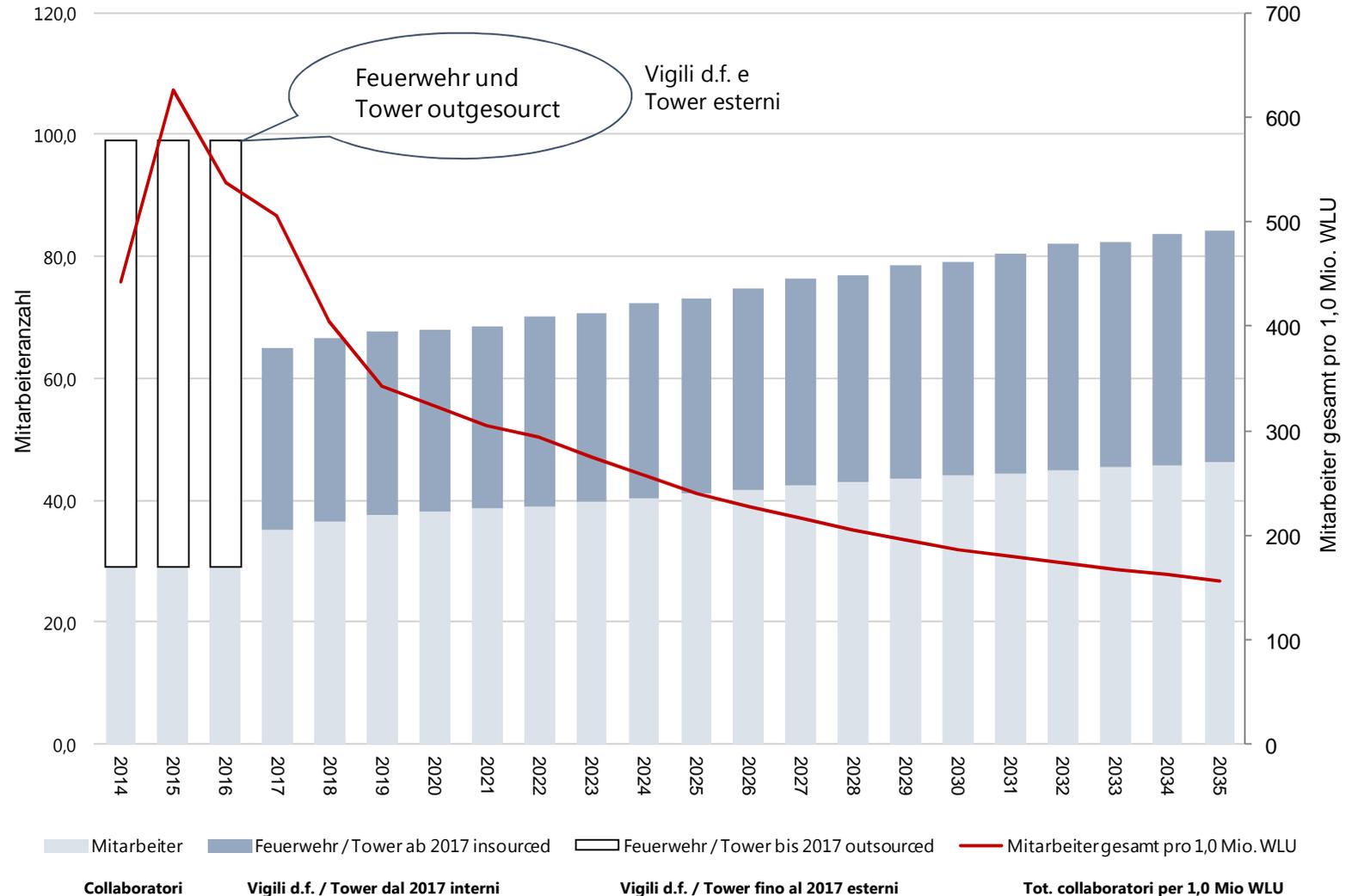
EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN



- Prevista per il 2017 l'assunzione da parte di ABD del personale dei vigili del fuoco e Tower.
- Il nr. totale di collaboratori (compresi vigili d.f. e Tower) passerà, in base al volume di traffico, da 29 (2014) a 84 (2035) unità.
- L'importo è stato calcolato in base all'indice "addetti per 1,0 Mio di WLU": da 626 nel 2015 a 156 nel 2035. A confronto l'aeroporto di Innsbruck presenta, con 1,0 Mio di passeggeri e 162 collaboratori, un valore pari a 175, ivi compreso il personale addetto alla movimentazione merci.

Mitarbeiter und Mitarbeiter pro 1,0 Mio. WLU's / **Collaboratori** per 1,0 Mio di WLU

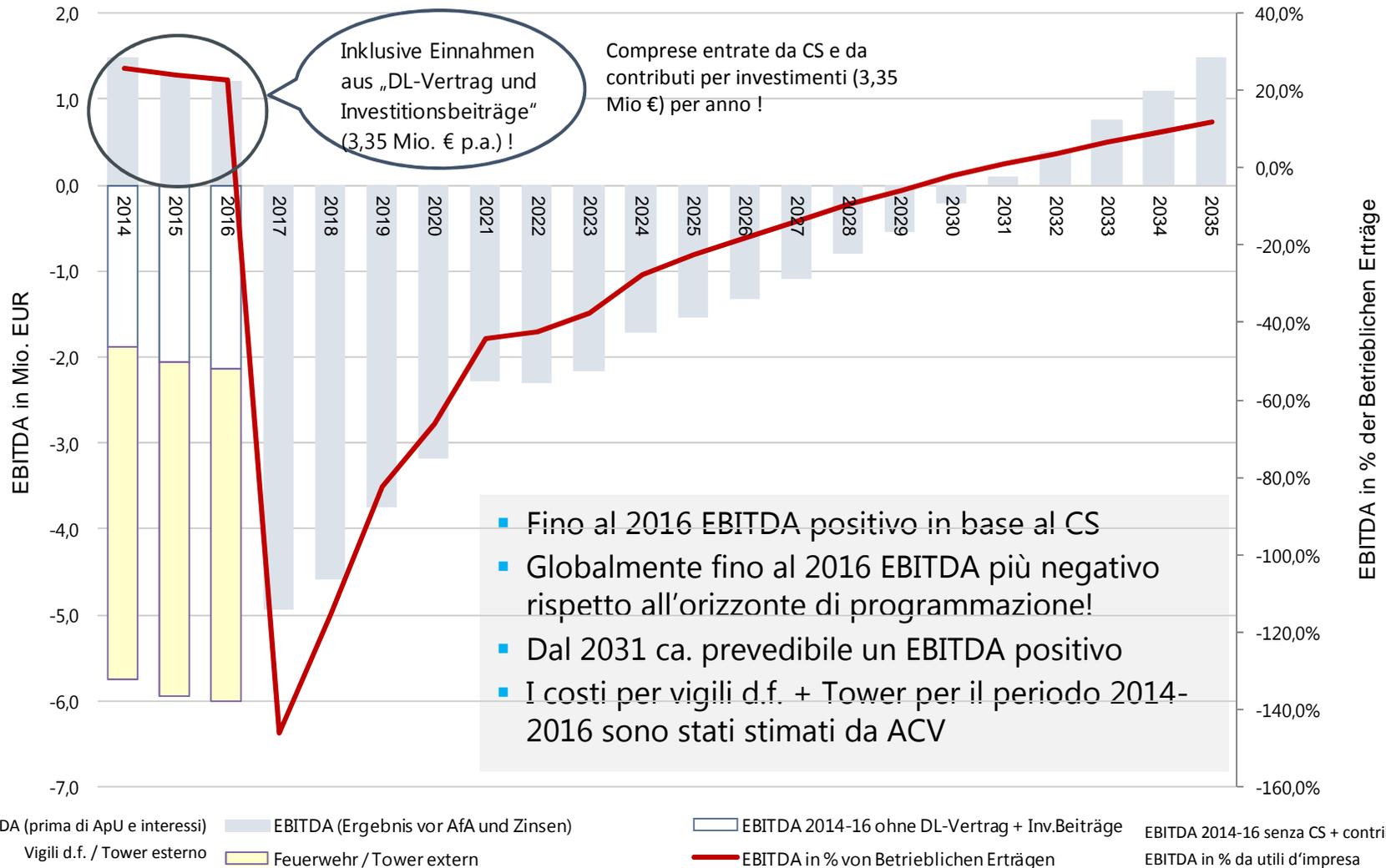


EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN – EBITDA Base Case



EBITDA in Mio. EUR und in % von Betrieblichen Erträgen / **EBITDA** in Mio EUR in % da utili d'impresa

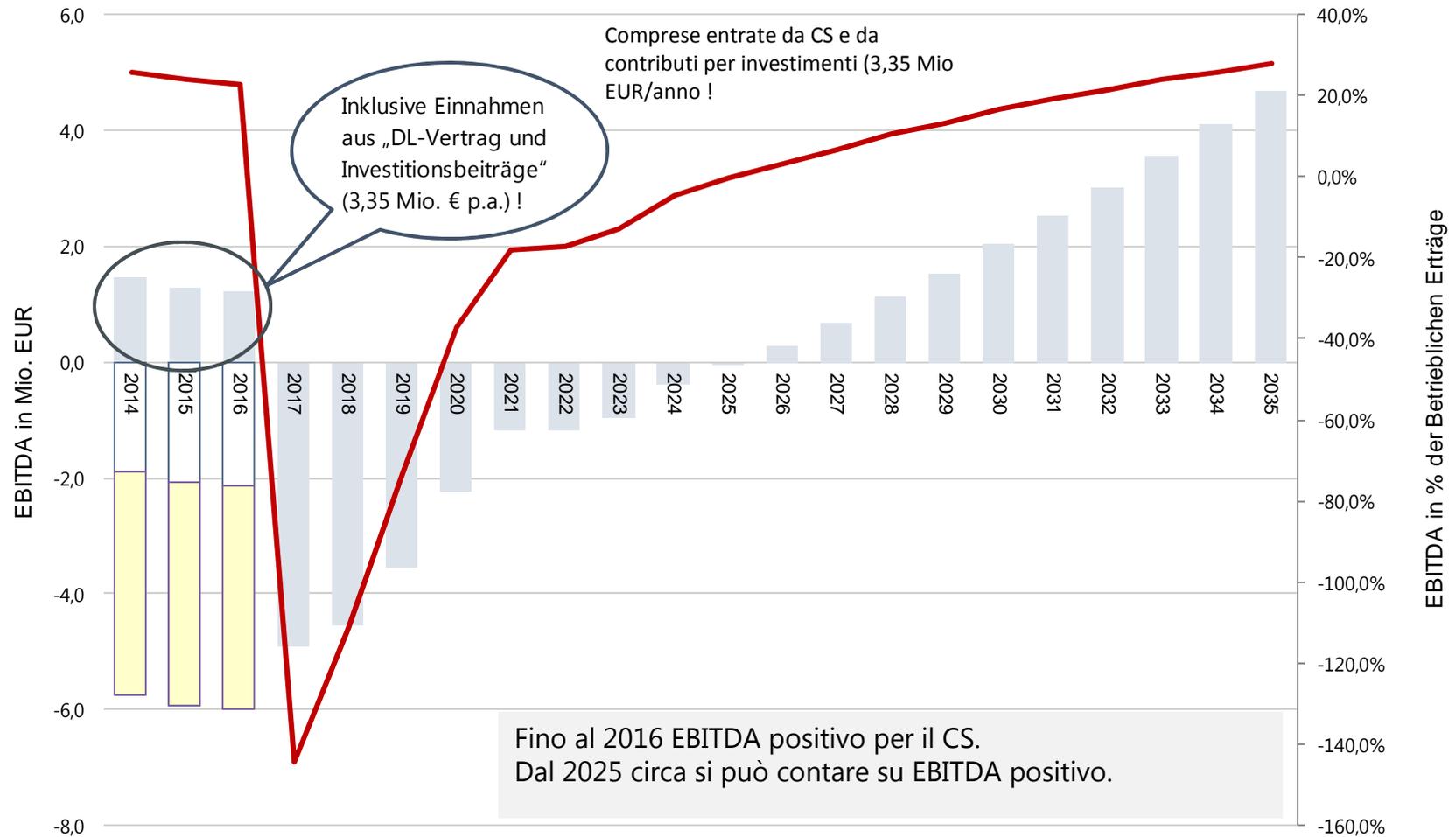


EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN - EBITDA High Case



EBITDA in Mio. EUR und in % von Betrieblichen Erträgen / **EBITDA** in Mio EUR e in % da utili d'impresa



EBITDA (prima di ApU e interessi) EBITDA (Ergebnis vor AfA und Zinsen) EBITDA 2014-16 ohne DL-Vertrag + Inv.Beiträge EBITDA 2014-16 senza CS + contributi per invest.

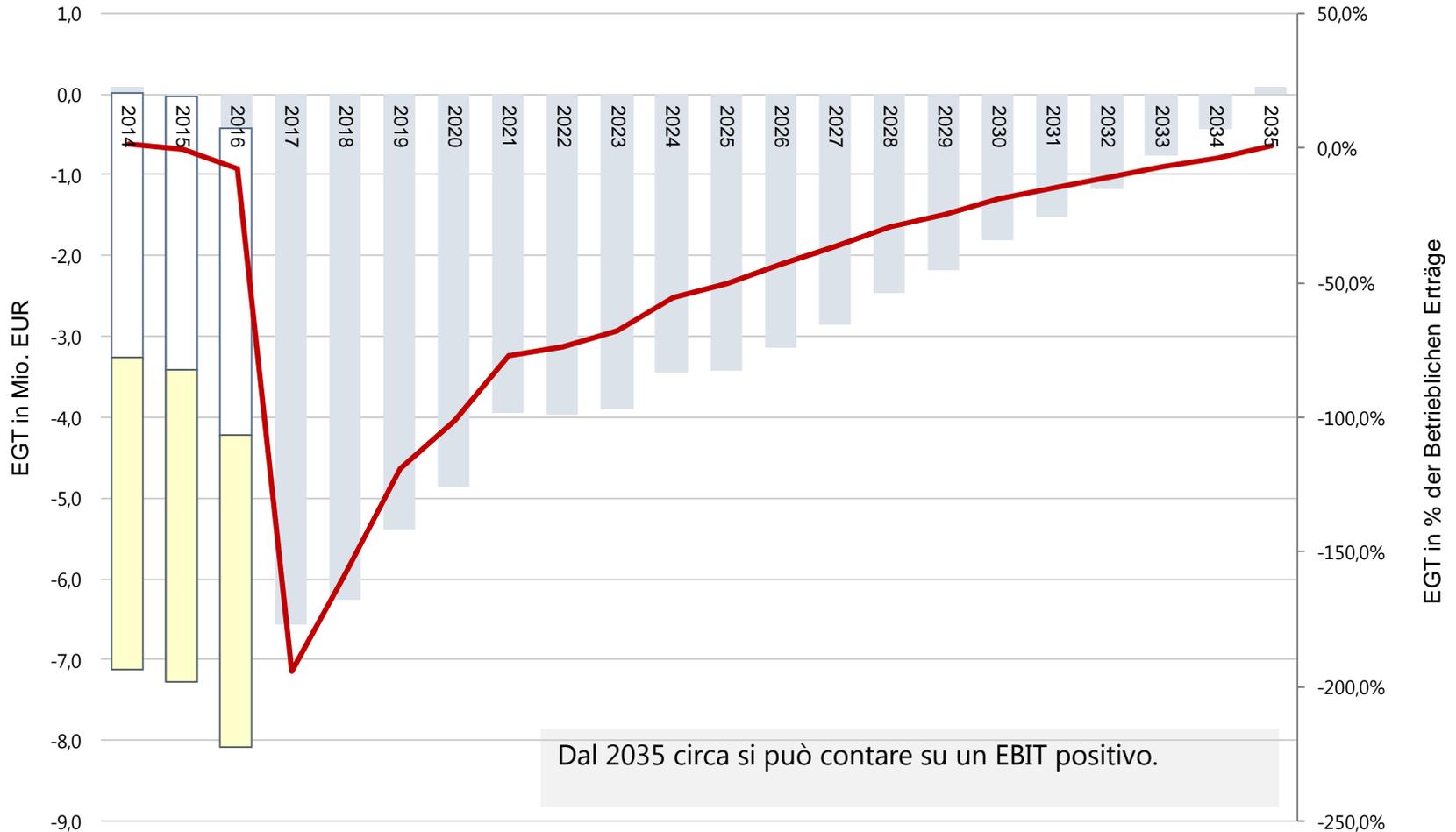
Vigili d.f. / Tower esterno Feuerwehr / Tower extern EBITDA in % von Betrieblichen Erträgen EBITDA in % da utili d'impresa

EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN - EBIT Base Case



EGT in Mio. EUR und in % von Betrieblichen Erträgen / **EBIT** in Mio EUR e in % da utili d'impresa



Dal 2035 circa si può contare su un EBIT positivo.

EBIT (risultato della gestione ordinaria)
Vigili d.f. / Tower esterni

EGT (Erfolg gewöhnlicher Geschäftstätigkeit)
Feuerwehr / Tower extern

EGT 2014-16 ohne DL-Vertrag + Inv.Beiträge
EGT in % von Betrieblichen Erträgen

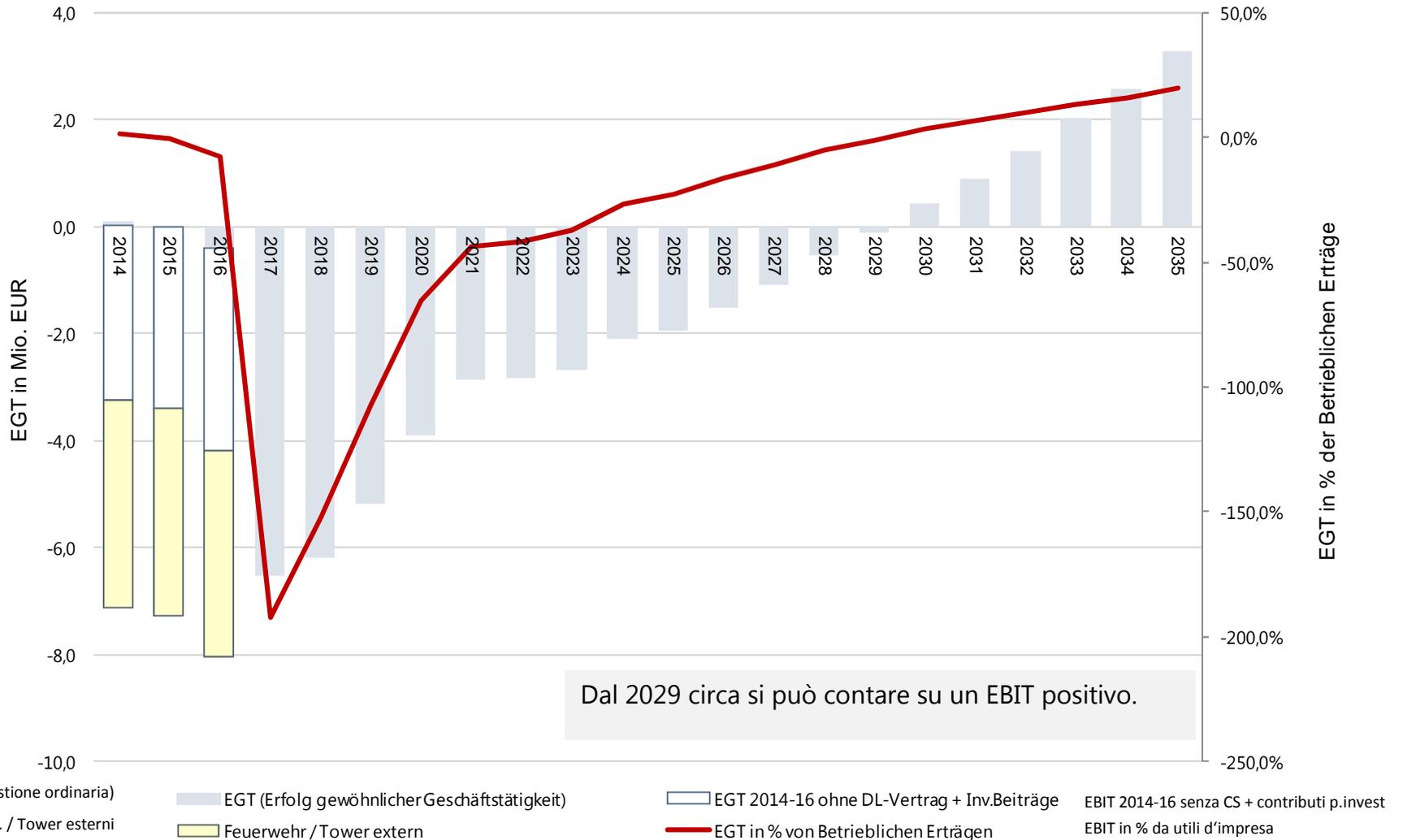
EBIT 2014-16 senza CS + contrib.invest.
EBIT in % da utili d'impresa

EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN – EBIT High Case



EGT in Mio. EUR und in % von Betrieblichen Erträgen / EBIT in Mio EUR e in % da utili d'impresa



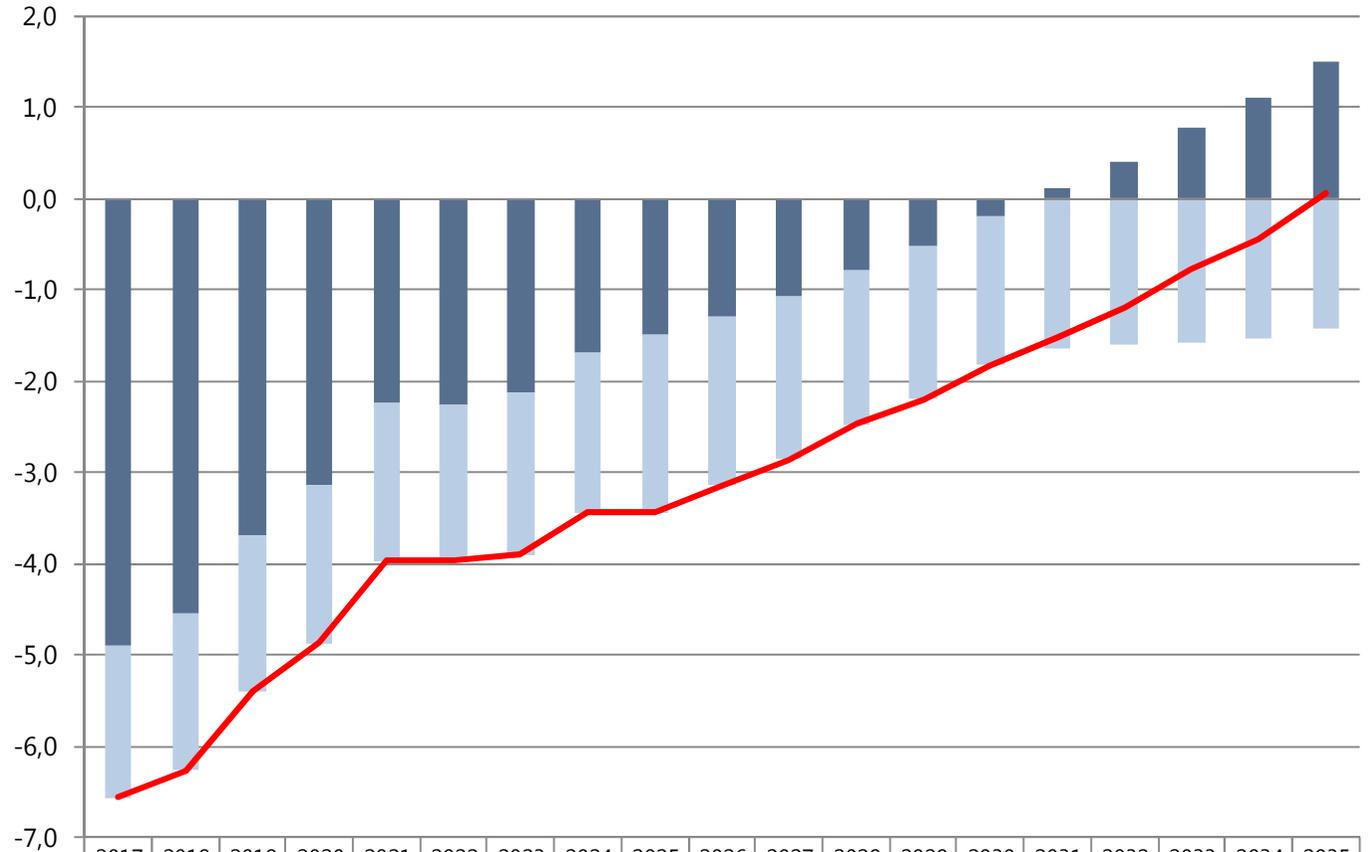
EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN – Base Case



Fehlbetrag aus operativem Betrieb in Mio. EUR / Disavanzo da gestione operativa in Mio EUR

- Complessivamente si evidenzia una copertura delle perdite da gestione operativa pari a **58 Mio EUR**.
- L'importo viene coperto da parte del proprietario ad esempio con un aumento di capitale, un prestito dei soci o un contributo a fondo perduto.
- Considerando i costi di ammortamento, la copertura delle perdite nell'intero periodo di programmazione si riduce a **26 Mio EUR**.
- Inoltre devono essere ancora finanziati gli investimenti.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Operativer Fehlbetrag aus Abschreibungen	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,9	-1,8	-1,8	-1,7	-1,7	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,5	-1,4
Operativer Fehlbetrag ohne Abschreibungen	-4,9	-4,5	-3,7	-3,1	-2,2	-2,2	-2,1	-1,7	-1,5	-1,3	-1,1	-0,8	-0,5	-0,2	0,1	0,4	0,8	1,1	1,5
Operativer Fehlbetrag gesamt	-6,6	-6,3	-5,4	-4,9	-4,0	-4,0	-3,9	-3,4	-3,4	-3,1	-2,9	-2,5	-2,2	-1,8	-1,5	-1,2	-0,8	-0,4	0,1

Disavanzo operativo da ammortamenti/
 Disavanzo operativo senza ammortamenti/
 Disavanzo operativo totale/

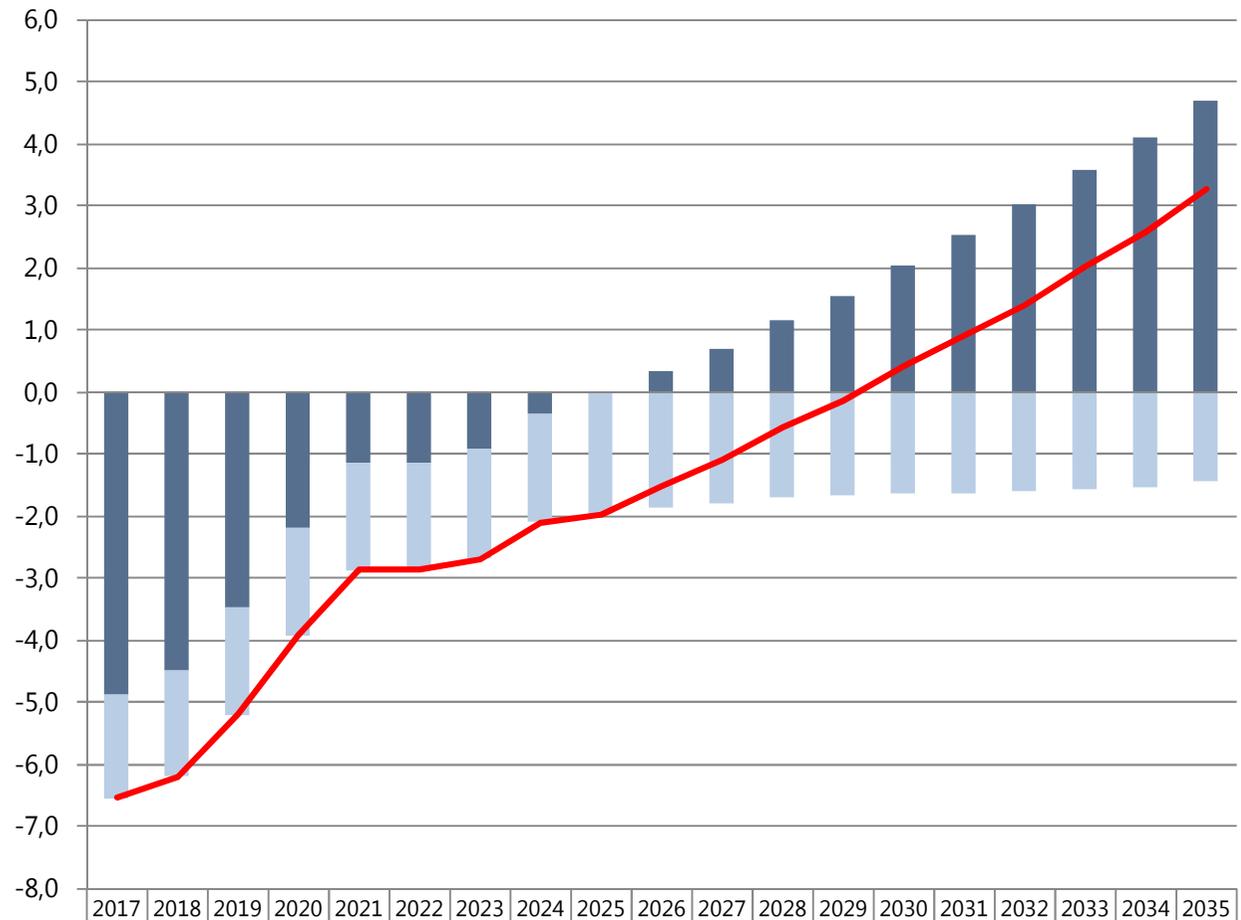
EXECUTIVE SUMMARY

7. BUSINESS PLAN – High Case



Fehlbetrag aus operativem Betrieb in Mio. EUR / Disavanzo da gestione operativa in Mio EUR

- Complessivamente si evidenzia una copertura delle perdite da gestione operativa pari a **27 Mio EUR**.
- L'importo viene coperto da parte del proprietario ad esempio con un aumento di capitale, un prestito dei soci o un contributo a fondo perduto.
- Considerando i costi di ammortamento (€ 32), la copertura delle perdite nell'intero periodo di programmazione si riduce a un **avanzo di 5 Mio EUR!**
- Inoltre devono essere ancora finanziati gli investimenti.



Disavanzo operativo da ammortamenti/
 Disavanzo operativo senza ammortamenti/
 Disavanzo operativo totale/

Operativer Fehlbetrag aus Abschreibungen	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,9	-1,8	-1,8	-1,7	-1,7	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,5	-1,4
Operativer Fehlbetrag ohne Abschreibungen	-4,9	-4,5	-3,5	-2,2	-1,1	-1,1	-0,9	-0,3	0,0	0,3	0,7	1,1	1,6	2,1	2,5	3,0	3,6	4,1	4,7	
Operativer Fehlbetrag gesamt	-6,5	-6,2	-5,2	-3,9	-2,9	-2,9	-2,7	-2,1	-2,0	-1,5	-1,1	-0,6	-0,1	0,4	0,9	1,4	2,0	2,6	3,3	

EXECUTIVE SUMMARY

8. CONCLUSIONI



- I. ABD necessita dell'allungamento della pista per migliorare la sicurezza e diventare più concorrenziale.
- II. Indipendentemente da tutte le considerazioni economiche, questo investimento è un MUST, se nei prossimi anni l'Alto Adige non vuole perdere quote nel mercato del turismo di breve durata, che si attende un aeroporto efficiente nella regione.
- III. Oltre che nell'infrastruttura, occorre investire soprattutto nel marketing. Sulla base di un piano di marketing è necessario che un esperto di marketing si rivolga in modo mirato a delle compagnie aeree (con una sales story e argomentazioni di vendita): dapprima si dovranno trattare gli aspetti commerciali (discussione sulle rotte e sulle potenzialità presenti) e poi gli aspetti tecnici, che dovranno essere illustrati da uno specialista ABD dell'aviazione. Quest'ultimo dovrà spiegare alle divisioni operative delle Airlines le procedure di avvicinamento, quali aeromobili siano utilizzabili, il tipo di addestramento ecc., indicando anche eventuali soluzioni da adottare.
- IV. Inoltre dovranno essere costituite e sviluppate delle strette cooperazioni con SMG, tour operator e compagnie aeree.
- V. Per lo meno nei prossimi 3-5 anni dovrà essere effettuato anche un intenso lavoro di lobbying con ENAC ed ENAV, per migliorare da un lato le procedure di avvicinamento e, dall'altro, per adottare tariffe regolamentate migliori (tariffe nazionali, tariffe passeggeri, tariffe di handling ecc.). Le tariffe di ABD sono di solito – come del resto in tutta Italia – mediamente del 100-300% più basse delle tariffe dell'aeroporto di Innsbruck e, in generale, nettamente al di sotto della media UE.
- VI. Le attività “non Aviation” sono sottosviluppate e dovranno essere potenziate in modo mirato.
- VII. Viste le esperienze fatte da ABD, il Base Case è stato applicato con cautela, per cui il risultato non appare molto allettante. Esistono però diversi upsides, ossia aspetti positivi che non sono stati presi in considerazione (p.es. aumenti tariffari, una più rapida penetrazione delle destinazioni, un maggior grado di riempimento dei posti per gli aeromobili ecc.), che prefigurano un trend verso l'High Case. I risultati relativi all'High Case corrispondono nel complesso al normale andamento a lungo termine degli aeroporti regionali, che necessitano di circa 8-12 anni per realizzare risultati positivi.**