

---

**S.A.T.** S.p.A.

---

# **BILANCIO ESERCIZIO 2008**

**SAT S.p.a.**  
**Società Aeroporto Toscano**  
**Galileo Galilei**  
Aeroporto G. Galilei  
56100 PISA

## SOMMARIO

### RELAZIONE SULLA GESTIONE

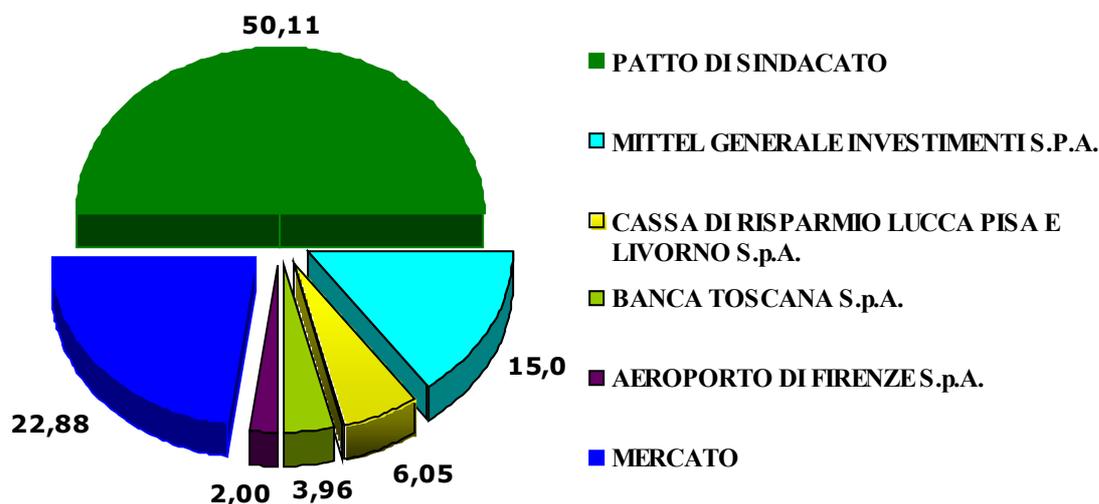
COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE.....	4
COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI.....	5
1. INTRODUZIONE.....	6
2. LO SCENARIO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE.....	8
3. IL TRAFFICO DELL’AEROPORTO GALILEO GALILEI.....	14
3.1. Il traffico passeggeri.....	14
3.1.1 Il traffico nazionale.....	15
3.1.2 Il traffico internazionale.....	15
3.1.3 Scomposizione del traffico nelle 3 macrocomponenti:.....	16
3.1.4 Il network delle destinazioni e l’evoluzione dell’offerta.....	17
3.2. Il traffico merci e posta.....	20
3.3 Il traffico movimenti e tonnellaggio.....	20
4. FATTI DI RILIEVO DELLA GESTIONE 2008.....	21
4.1 Le Attività di Handling Agent.....	21
4.1.1. Le attività di Handling in regime di liberalizzazione.....	22
4.2 Le Attività di Airport Operator.....	22
4.2.2 Le Attività Non Aviation .....	23
4.3 Contratto di Programma.....	25
5. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI SAT E’ ESPOSTA.....	25
6. ANDAMENTO DEL TITOLO.....	28
7. CORPORATE GOVERNANCE.....	31
8. GLI INVESTIMENTI.....	31
9. INFORMATIVA DI SETTORE.....	32
10. RISULTATI DELLA GESTIONE.....	36
10.1 I Ricavi.....	36
10.2 I Ricavi Aviation.....	36
10.3 I Ricavi Non Aviation.....	38
10.4. I Costi.....	39
10.5 Stato Patrimoniale.....	42

<b>10.6. Posizione Finanziaria Netta.....</b>	<b>43</b>
<b>10.7 Evoluzione dei principali indici di bilancio.....</b>	<b>43</b>
<b>11. RAPPORTI CON SOCIETÀ COLLEGATE.....</b>	<b>45</b>
<b>12. LE RISORSE UMANE.....</b>	<b>46</b>
<b>13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY.....</b>	<b>49</b>
<b>14. QUALITÀ.....</b>	<b>49</b>
<b>15. RICERCA E SVILUPPO.....</b>	<b>50</b>
<b>16. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO.....</b>	<b>50</b>
<b>17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....</b>	<b>56</b>
<b>18. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.....</b>	<b>57</b>
<b>19. SCHEMI DI BILANCIO.....</b>	<b>58</b>
<b>20. NOTE ILLUSTRATIVE.....</b>	<b>64</b>
<b>21. ALLEGATI.....</b>	<b>95</b>

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

### Composizione capitale sociale

Situazione elaborata sulla base delle comunicazioni pervenute ai sensi di legge sino al 31.12.2008:



#### PATTO DI SINDACATO

Regione Toscana	16,90
<b>Provincia di Pisa</b>	<b>9,27</b>
Comune di Pisa	8,45
<b>CCIAA di Pisa</b>	<b>7,87</b>
Provincia di Livorno	2,37
<b>CCIAA di Firenze</b>	<b>1,42</b>
Provincia di Lucca	1,04
<b>Provincia di Firenze</b>	<b>1,04</b>
Comune di Livorno	0,74
<b>Comune di Firenze</b>	<b>0,70</b>
CCIAA di Livorno	0,31
<b>Totale</b>	<b>50,11</b>

Il capitale sociale di SAT S.p.A. è pari a € 16.269.000, interamente versato e sottoscritto, rappresentato da n. 9.860.000 azioni ordinarie del valore nominale di € 1,65 cadauna.

Il titolo SAT è quotato dal 26 luglio 2007 sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A..

---

## COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

---

### Consiglio di Amministrazione

Costantino CAVALLARO	Presidente
Pier Giorgio BALLINI	Amministratore Delegato
Francesco BARACHINI	Consigliere
Giuseppe BARSOTTI	Consigliere
Giuseppe BIONDI	Consigliere
Sergio LANDI	Consigliere
Francesco MINOTTI	Consigliere
Ivo NUTI	Consigliere
Maurizio PISA'	Consigliere

### Comitato per la remunerazione

Francesco BARACHINI	Coordinatore
Giuseppe BARSOTTI	Membro
Sergio LANDI	Membro

### Comitato per il Controllo Interno

Giuseppe BIONDI	Coordinatore
Francesco MINOTTI	Membro
Ivo NUTI	Membro

### Collegio Sindacale

Loredana DURANO	Presidente
Fabrizio DENDI	Sindaco effettivo
Antonio MARTINI	Sindaco effettivo
Eugenio MINICI	Sindaco effettivo
Paolo PARRINI	Sindaco effettivo
Alessandro NUNDINI	Sindaco supplente
Elena MOSCA	Sindaco supplente

### Segretario CdA

Valter Nencioni

### Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili ai sensi della legge 262/05

Marco Forte

### Società di Revisione

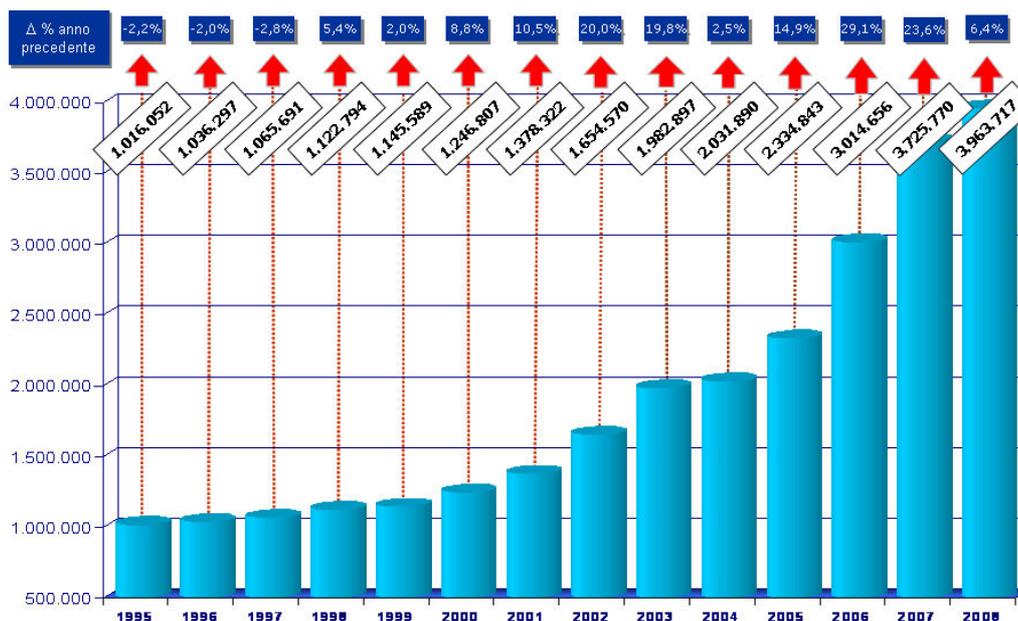
Deloitte & Touche S.p.A.

# 1. INTRODUZIONE

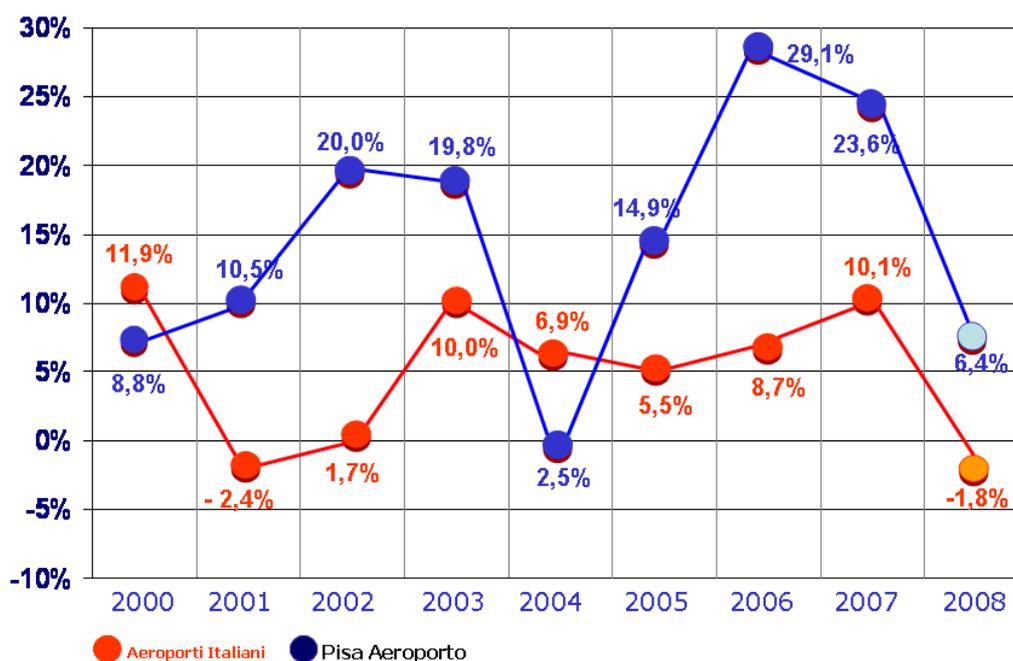
Signori Azionisti,

l'Aeroporto Galileo Galilei nell'anno 2008 ha raggiunto i 3.963.717 passeggeri, con una crescita del traffico pari al 6,4% rispetto all'anno precedente. Si tratta di un risultato significativo per lo scalo pisano, sia perché rappresenta il consolidamento dell'importante crescita di traffico realizzata negli anni precedenti, sia perché si verifica in un contesto particolarmente difficile, quello del 2008, in cui il sistema degli aeroporti italiani chiude con un calo del traffico passeggeri pari all'1,8%.

Evoluzione del traffico passeggeri 1995-2008:



Traffico passeggeri 2000-2008: confronto con gli altri aeroporti italiani:



Fonte: Assaerporti

Nel 2008 l'Aeroporto Galileo Galilei conferma la sua posizione nella classifica degli scali nazionali per traffico passeggeri: sesto posto nella classifica degli aeroporti regionali italiani ed ottavo in quella globale degli aeroporti italiani, considerando gli aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino) e di Milano (Linate, Malpensa e Bergamo - Orio al Serio) ciascuno come un unico sistema aeroportuale.

Gennaio-Dicembre 2008			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma sistema	40.015.282	4,35
	Milano sistema	34.971.461	-11,58
1	Venezia	6.893.644	-2,6
2	Catania	6.054.469	-0,5
3	Napoli	5.642.267	-2,3
4	Palermo	4.446.142	-1,4
5	Bologna	4.225.446	-3,1
6	Pisa	3.963.717	6,4
7	Torino	3.420.833	-2,5
8	Verona	3.402.601	-3,1
9	Cagliari	2.929.870	9,7
10	Bari	2.493.333	5,3
11	Firenze	1.928.432	0,5
12	Olbia	1.807.078	0,4
13	Treviso	1.709.008	10,4
14	Lamezia T.	1.502.997	3,0
15	Alghero	1.380.762	6,2
	<b>TOTALI</b>	133.804.432	-1,8

Fonte: Assaeroporti

Da evidenziare inoltre il posizionamento del Galilei come aeroporto a prevalente traffico internazionale. Nel 2008, lo scalo pisano risulta al secondo posto, sempre escludendo i sistemi aeroportuali di Roma (Fiumicino e Ciampino) e di Milano (Linate, Malpensa e Bergamo-Orio al Serio), nella classifica degli scali italiani per il traffico internazionale di passeggeri.

Gennaio-Dicembre 2008 - Traffico internazionale			
N.	Aeroporto	2.008	%
	Roma sistema	25.508.776	7,0
	Milano sistema	25.146.819	-10,3
1	Venezia	5.179.804	3,1
2	Pisa	2.995.855	4,2
3	Bologna	2.926.927	4,3
4	Napoli	2.548.000	1,2
5	Verona	2.095.890	-6,6
6	Treviso	1.489.604	12,2
7	Torino	1.422.849	-7,2
8	Firenze	1.390.351	10,3
9	Catania	1.318.465	0,3
10	Palermo	836.122	-13,7
11	Bari	650.064	15,7
12	Olbia	608.077	0,2
13	Alghero	559.935	-4,0
14	Forlì	516.060	12,1
15	Cagliari	487.761	21,0

Fonte: Assaeroporti

Tra i fattori che hanno determinato il raggiungimento di questi importanti traguardi nel corso del 2008 si ricordano in particolare:

- Il successo del **volo operato da Delta Air Lines per New York**. Questo volo, l'unico volo non-stop a collegare la Toscana con gli Stati Uniti, ha trasportato nell'anno 67.256 passeggeri, facendo registrare un fattore di riempimento medio del 75,4%.
- Il continuo **sviluppo della base Ryanair** in termini di destinazioni e numero dei voli operati sia nel mercato nazionale che internazionale;
- Gli **ottimi risultati ottenuti dai vettori low cost, Ryanair Windjet e easyJet**, nei voli di linea nazionali e internazionali derivanti sia dal maggior numero di frequenze su rotte già operative che dall'apertura di nuovi collegamenti;

I risultati di traffico sopra evidenziati sono stati raggiunti nonostante le cancellazioni effettuate da Alitalia dei 3 voli giornalieri per Milano Malpensa a partire dal mese di maggio (che ha portato ad una perdita di circa 70.000 passeggeri arrivati e partiti dallo scalo lombardo rispetto al 2007) e quelle dei voli Pisa - Roma avvenute nell'ultimo trimestre dell'anno.

## 2. LO SCENARIO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Il 2008 può in generale essere descritto come l'anno in cui hanno iniziato a presentarsi nel trasporto aereo quei fenomeni di natura recessiva che si stanno manifestando pienamente nel 2009 ed il cui effetto, a partire dall'ottobre 2008, ovvero in coincidenza con l'inizio della stagione invernale 2008/2009, ha determinato una contrazione della capacità offerta dalle compagnie aeree.

Come evidenziato dalla seguente tabella, **nei primi nove mesi dell'anno** il sistema degli aeroporti italiani registrava, nonostante l'impatto della crisi Alitalia, una crescita del traffico passeggeri pari all'1% rispetto allo stesso periodo 2007.

L'Aeroporto di Pisa, con una crescita del 9,1%, confermava la propria posizione come sesto aeroporto in Italia per traffico passeggeri nell'ambito degli scali italiani, escludendo i sistemi aeroportuali di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa, Bergamo-Orio al Serio).

Gennaio - Settembre 2008		
Aeroporto	Passeggeri	%
Roma sistema	31.261.818	7,02
Milano sistema	27.644.507	-8,64
1 Venezia	5.441.067	-0,7
2 Catania	4.844.885	3,0
3 Napoli	4.512.614	1,4
4 Palermo	3.507.541	-0,6
5 Bologna	3.342.714	-2,1
6 Pisa	3.143.614	9,1
7 Verona	2.867.171	-0,2
8 Torino	2.689.158	0,3
9 Cagliari	2.319.531	11,7
10 Bari	1.948.182	7,5
11 Olbia	1.574.701	2,1
12 Firenze	1.532.567	3,3
13 Treviso	1.345.312	13,6
14 Lamezia T.	1.196.865	3,7
15 Alghero	1.118.923	10,1
<b>TOTALI</b>	105.954.185	1,0

Fonte: Assaeroporti

**Nell'ultimo trimestre dell'anno**, il traffico passeggeri si contrae in maniera decisa ed il sistema aeroportuale italiano registra un calo del 10,9% rispetto allo stesso periodo del 2007.

Anche il traffico dell'Aeroporto Galilei si riduce (-2,7%) ma in maniera molto più contenuta rispetto al valore medio italiano.

Ancora una volta il Galilei si conferma al sesto posto tra gli scali regionali escludendo i sistemi aeroportuali di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa, Bergamo-Orio al Serio).

Ottobre-Dicembre 2008			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma sistema	8.753.464	-0,04
	Milano sistema	7.325.994	-21,17
1	Venezia	1.452.577	-9,0
2	Catania	1.209.584	-12,3
3	Napoli	1.129.653	-14,7
4	Palermo	936.249	-4,6
5	Bologna	880.957	-6,7
6	Pisa	820.103	-2,7
7	Torino	731.675	-11,5
8	Verona	535.430	-16,0
9	Cagliari	610.339	2,6
10	Bari	545.277	-1,8
11	Firenze	395.865	-8,9
12	Treviso	363.696	-0,2
13	Lamezia T.	306.132	0,6
14	Alghero	261.839	-7,8
	<b>TOTALI</b>	27.844.530	-10,9

Fonte: Assaeroporti

Le cause che hanno determinato la decisa contrazione del traffico registrata dal sistema aeroportuale italiano negli ultimi tre mesi del 2008 sono da identificare nella:

- generalizzata riduzione della capacità offerta, da parte delle compagnie aeree;
- cancellazione di numerosi voli da parte di Alitalia, sia per motivi operativi che per gli scioperi del personale;
- contrazione della domanda, dovuta agli effetti della crisi finanziaria sull'economia reale.

Infine, **al 31 dicembre 2008**, mentre il traffico passeggeri del sistema aeroportuale italiano registra un calo dell'1,8% quello dell'Aeroporto Galilei evidenzia una crescita del 6,4%, consolidando così la sesta posizione nella classifica degli scali regionali italiani, escludendo i sistemi aeroportuali di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa, Bergamo-Orio al Serio).

Qui di seguito segnaliamo gli elementi che hanno maggiormente caratterizzato lo scenario 2008 del trasporto aereo, a livello nazionale e internazionale:

## a) Il prezzo del carburante

Nel 2008 il prezzo del greggio ha toccato valori record (130 USD al barile nel luglio). Poiché molti analisti prevedevano una sua ulteriore impennata fino a 200 USD al barile entro la fine dell'anno, la stessa sopravvivenza del trasporto aereo commerciale sembrava essere a rischio.

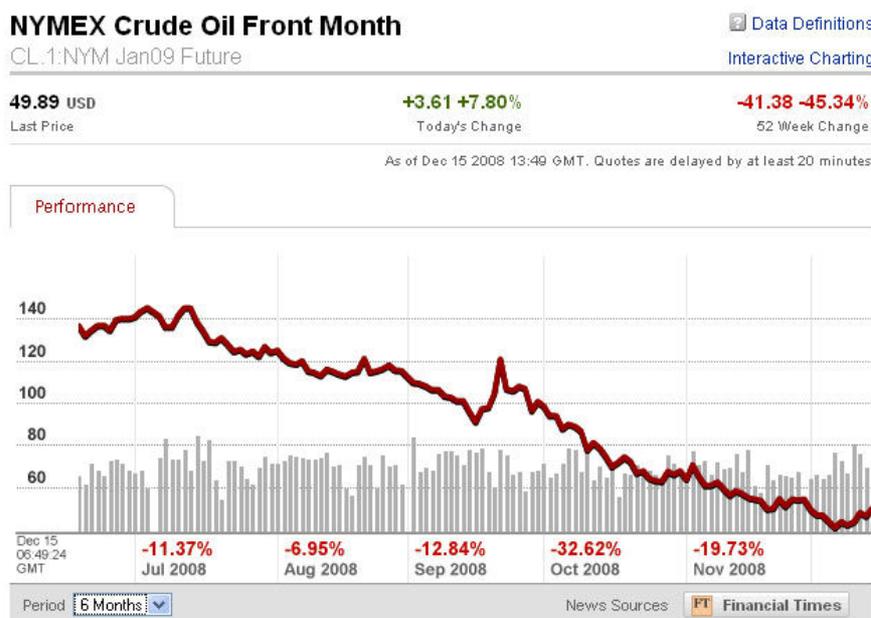
Nel luglio 2008, il CEO della IATA, Gianni Bisignani, dichiarava: “E’ una situazione d’emergenza. C’è un problema di costi e anche di ricavi. Il trasporto aereo mondiale accuserà perdite nel 2008 per 2.3 milioni di dollari....Se il rallentamento della domanda ha giocato un ruolo importante in questa colossale inversione di tendenza – nel migliore dei casi il traffico crescerà del 3,9% - il principale colpevole è l’aumento del prezzo del greggio.... 24 compagnie aeree sono fallite negli ultimi sei mesi, e il prezzo del petrolio a 130 USD a barile modifica il nostro settore anche mentre stiamo parlando.”. (Fonte: Airline Business, luglio 2008).

Nel settembre 2008, quando la recessione inizia a manifestarsi, la domanda di petrolio cala e, con essa, scende il prezzo del greggio.

JET KEROSENE SPOT PRICES			
Month	Fuel price ¢/US gal	Change over period 1 month	1 year
Jan	261.6	-1.4%	54.7%
Feb	274.7	5.0%	56.4%
Mar	316.8	15.3%	71.7%
Apr	346.5	9.4%	74.1%
May	352.4	1.7%	74.0%
Jun	394.6	12.0%	90.7%
Jul	399.4	1.2%	83.3%
Aug	333.2	-16.6%	60.6%
Sep	308.3	-7.5%	38.1%
Oct	228.6	-25.9%	-3.6%
Nov	187.1	-18.1%	-31.6%
Dec	140.6	-24.9%	-47.0%
Av. 08	295.3		38.3%

NOTES: Prices are world average=median of Europe/Singapore cargo and US pipeline spot prices in US\$/gallon.  
SOURCE: ICIS-LOR.

fonte: Airline Business Feb 09



Nell'immediato, il forte calo del prezzo del carburante ha rappresentato una boccata di ossigeno per le compagnie aeree, che, a causa della crisi, devono abbassare le tariffe per stimolare la domanda.

Nell'ultimo trimestre 2008, il calo del prezzo del carburante controbilancia il calo degli “yield” (rendimento medio/posto).

## b) Il primo impatto della crisi finanziaria ed economica sul trasporto aereo

A partire dal settembre 2008, l'impatto della crisi finanziaria globale e del rallentamento dell'economia si fa sentire anche sul trasporto aereo. Gli effetti sono di tipo globale, in quanto non esistono aree geografiche immuni dalla crisi. In Europa il mercato continua a indebolirsi, registrando una fortissima contrazione nell'area delle tariffe aeree ad alto rendimento (tariffe premium, tipo *business class* e simili). Anche i tagli nei budget dei viaggi aziendali si fanno sentire.

A livello globale, secondo IATA, sono calati del 12% i biglietti a tariffe pregiate venduti nel novembre 2008, un tasso di decremento doppio rispetto a quello registrato il mese precedente (Fonte: Airline Business, febbraio 2009).

Negli USA, le compagnie aeree contano sui forti tagli di capacità già effettuati all'inizio del 2008 per fronteggiare non solo gli incrementi del prezzo del carburante ma anche il decremento del valore del dollaro.

Dal settembre 2008, il calo della domanda si sostituisce al prezzo del carburante come prima preoccupazione delle compagnie aeree, particolarmente di quelle IATA, che reagiscono tagliando capacità, eliminando rotte e frequenze meno redditizie.

I vettori low cost più importanti (in primo luogo Ryanair, ma anche Southwest, Flybe, Norwegian Air shuttle, Air Berlin e Germanwings) vedono la crisi come una vera opportunità, un'occasione per andare a riempire gli spazi lasciati liberi dalle compagnie aeree tradizionali, che, in momenti come questi, sono costrette a tagli e a riduzioni, abbandonando le tratte meno remunerative, dismettendo aerei e licenziando personale.

Nel 2008 12 compagnie aeree falliscono. Tre di queste, tutte europee (Sterling, Futura e XL Airways) escono di scena nel settembre/ottobre 2008.

Compagnia Aerea	Tipologia	Cessazione operazioni
ALMA	Mexican regional carrier	07/11/08
<b>Sterling Airlines</b>	<b>Danish low-cost carrier</b>	<b>29/10/08</b>
<b>XL Airways</b>	<b>UK leisure carrier</b>	<b>12/09/08</b>
<b>Futura International Airways</b>	<b>Spanish leisure carrier</b>	<b>08/09/08</b>
Zoom Airlines	Canadian low-cost transatlantic carrier	28/08/08
Silverjet	UK all-premium carrier	30/05/08
Eos	US all-premium carrier	27/04/08
Oasis Hong Kong	Hong Kong-based long-haul, low-cost carrier	09/04/08
Skybus	US low-cost carrier	05/04/08
ATA Airlines	US low-cost carrier	02/04/08
Aloha Airlines	US carrier	31/03/08
Maxjet	US all-premium carrier	25/12/07

(In: [www.flightglobal.com](http://www.flightglobal.com))

All'inizio di una recessione globale, dimensionare correttamente la capacità offerta non è il solo problema. Esiste anche la difficoltà a finanziare l'acquisto o il leasing degli aeromobili.

“ Se ci sono stati annunci di nuovi ordini di aerei da parte di American, Ryanair e Turkish Airlines, la questione all'ordine del giorno è la capacità di finanziare questi stessi ordini. Dato lo sconvolgimento del settore bancario e la reticenza delle banche a farsi prestati tra loro, ci si chiede se e a quale prezzo sarà possibile trovare finanziamenti per comprare nuovi aerei.” (“Airline Business”, novembre 2008)

In sintesi, l'impatto della crisi finanziaria sul trasporto aereo riduce il numero degli aerei disponibili.

Gli analisti di settore<sup>1</sup> sono concordi nel ritenere che alla fine della crisi in Europa, 3 saranno i vettori destinati a ripartirsi il mercato "IATA": Lufthansa, AF/KLM e British Airways. 2 invece saranno i leader del settore low cost: Ryanair e easyJet.

**Nel 2008 queste 5 compagnie, tutte operanti sull'aeroporto di Pisa, hanno costituito il 73,8% del traffico dei passeggeri dell'aeroporto Galilei.**

### c) Credit Crunch e Capacity Crunch

Come già sopra descritto, l'impatto della crisi del credito ("*credit crunch*") sulle compagnie aeree inizia a farsi sentire dal settembre 2008. La crisi occupazionale delle aziende ha comportato una riduzione della domanda di trasporto aereo (si modificano le abitudini del consumatore che destina il proprio reddito disponibile al risparmio per fronteggiare il periodo). La riduzione della domanda comporta una crisi finanziaria delle compagnie aeree che si traduce in una cancellazione degli ordini d'acquisto aeromobili ed una riduzione di posti offerti ("*capacity crunch*") a partire dalla stagione invernale 2008/2009.

I tagli di capacità effettuati nella stagione Winter 2008/2009 anticipano le ulteriori efficienze che i vettori implementeranno nel 2009.

**A livello globale, IATA prevede per il 2009 un calo del traffico passeggeri di almeno il 2%, il decremento più importante dopo quello del 2001 (-2,7%).**

### d) Fusione Delta Air Lines-Northwest Airlines

La fusione tra Delta Air Lines e Northwest Air Lines, completata nel 2008, ha creato la compagnia aerea più grande del pianeta, in grado di combinare la migliore offerta voli sul Nord Atlantico (Delta Air Lines) e la migliore offerta transpacifico (Northwest Airlines), con un capillare network domestico USA.

Creating a New Colossus		
	Delta Air Lines	Northwest Airlines
Employees*	48,400	29,000
Mainline fleet	446	356
2007 revenues	\$ 19.2 billion	\$ 12.5 billion
2007 Op. profit	\$ 1.1 billion	\$ 1.1 billion
2007 Pre-tax profit	\$ 625 million	\$ 778 million
Daily flights	4,200	2,500
2007 System RPMs	122.1 billion	78.3 billion
2007 System ASMs	151.8 billion	93.3 billion
Total Destinations	327	250
US Destinations	212	200

Fonte: ATW, giugno 2008

\* Totale Delta: 55,000 (inclusa Comair); Totale NW: 32,800 (inclusa Mesaba e Compass)

Nel marzo 2008, il nuovo colosso, denominato Delta Airlines, ha annunciato tagli sui voli nazionali di circa il 10% della capacità. Analoghi tagli sono stati annunciati per il network internazionale.

<sup>1</sup>Fonte: "European Airlines" – Citigroup Global Markets – Equity research 27 October 2008 covering Air France-KLM, Austrian Airlines, British Airlines, Iberia, Lufthansa, Ryanair, SAS and easyJet

**La nuova Delta Airlines ha confermato la continuità del volo Pisa- New York JFK anche per la stagione invernale 2008/2009.**

**e) Crollo del traffico cargo**

Il forte calo della merce via aerea è un segnale tipico dell'inizio di una recessione. Il traffico aereo cargo è, infatti, il primo indicatore dello stato dell'economia mondiale, in quanto il trasporto aereo muove il 35% del valore delle merci scambiate a livello internazionale. Secondo Bisignani, CEO della IATA, la caduta del traffico merci verificatasi nell'ottobre 2008 (dato globale - 7,9%) è stato un chiaro indicatore che "il peggio deve ancora arrivare" <sup>(1)</sup>. La crisi investe tutte le aree geografiche, compreso il Pacifico, da tempo area trainante dell'air cargo.

La crisi non risparmia i vettori courier, che sperimentano per la prima volta nella loro storia una contrazione significativa del proprio business.

(1) "Airlines on course for \$ 2.5 billion dollars loss in 2009", FT.com, 11 Dic. 2008

**f) Crisi Alitalia. Progetto Compagnia Aerea Italiana (CAI)**

Nel corso del 2008, la lunga crisi Alitalia raggiunge l'ultimo atto. Nel maggio 2008 si conclude il de-hubbing di Malpensa: i voli intercontinentali si concentrano su Roma Fiumicino, e vengono eliminati i servizi aerei di feed (apporto passeggeri) dalle regioni italiane all'hub Milanese: tra questi anche i tre voli giornalieri Pisa - Milano Malpensa.

Dopo il commissariamento di Alitalia, si avviano le procedure per il trasferimento degli assets del vettore alla nuova, costituenda CAI, la Compagnia Aerea Italiana presieduta da Roberto Colaninno. Nel frattempo, in parallelo alla lunga trattativa con i sindacati Alitalia, CAI inizia la ricerca di un partner industriale. Lufthansa e Air France sono i due candidati.

La nuova Alitalia ha iniziato ad operare dal 13 gennaio 2009, e subito dopo Air France è entrata nel capitale del nuovo vettore con il 25% delle azioni e sottoscrivendo un aumento di capitale di 323 milioni di euro.

### 3. IL TRAFFICO DELL' AEROPORTO GALILEO GALILEI

La seguente tabella riporta l'andamento del traffico 2008 rispetto all'anno precedente, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>3.718.608</b>	<b>3.955.238</b>	<b>6,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	834.440	947.403	13,5%
Internazionali (Linea + Charter)	2.884.168	3.007.835	4,3%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>7.162</b>	<b>8.479</b>	<b>18,4%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.725.770</b>	<b>3.963.717</b>	<b>6,4%</b>
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>38.437</b>	<b>37.887</b>	<b>-1,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	10.996	10.089	-8,2%
Internazionali (Linea + Charter)	25.910	26.127	0,8%
Cargo	1.042	1.180	13,2%
Volo postale	489	491	0,4%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>4.254</b>	<b>4.147</b>	<b>-2,5%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>42.691</b>	<b>42.034</b>	<b>-1,5%</b>
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>2.194.852</b>	<b>2.237.324</b>	<b>1,9%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	521.347	539.931	3,6%
Internazionali (Linea + Charter)	1.524.894	1.571.771	3,1%
Cargo	117.940	95.210	-19,3%
Volo postale	30.671	30.412	-0,8%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>43.108</b>	<b>52.494</b>	<b>21,8%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>2.237.960</b>	<b>2.289.818</b>	<b>2,3%</b>
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
Merce via aerea (Kg)	11.659.961	8.368.777	-28,2%
Merce via superficie (Kg)	2.081.974	1.636.514	-21,4%
Posta (Kg)	1.359.241	1.455.380	7,1%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>15.101.176</b>	<b>11.460.671</b>	<b>-24,1%</b>
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>3.876.782</b>	<b>4.078.324</b>	<b>5,2%</b>

#### 3.1 Il Traffico Passeggeri

TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>3.718.608</b>	<b>3.955.238</b>	<b>6,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	834.440	947.403	13,5%
Internazionali (Linea + Charter)	2.884.168	3.007.835	4,3%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>7.162</b>	<b>8.479</b>	<b>18,4%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.725.770</b>	<b>3.963.717</b>	<b>6,4%</b>

TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Passeggeri Linea</b>	<b>3.609.151</b>	<b>3.813.931</b>	<b>5,7%</b>
<i>Linea Nazionale</i>	<i>827.408</i>	<i>937.665</i>	<i>13,3%</i>
<i>Linea Internazionale</i>	<i>2.781.743</i>	<i>2.876.266</i>	<i>3,4%</i>

### 3.1.1 Il traffico nazionale

Nel 2008 i passeggeri trasportati su voli di linea nazionale registrano una crescita del 13,3% dovuta ai seguenti fattori di segno contrapposto:

- Lo sviluppo dei servizi low cost anche in ambito nazionale:

- Ryanair incrementa le destinazioni servite lanciando dal 30 marzo 2008 il volo diretto per Bari e dal 10 ottobre il volo diretto per Palermo. Si ricorda inoltre il pieno impatto sul 2008 del volo per Lamezia Terme inaugurato il 27 ottobre 2007 e l'incremento di frequenze del volo per Alghero, passato a due voli giornalieri nella stagione estiva 2008. Complessivamente il mercato domestico Ryanair è passato dai 334.893 passeggeri del 2007 ai 551.858 del 2008;
- Windjet consolida il proprio traffico sul volo Pisa - Catania e sul volo Pisa - Palermo operato dal 29 gennaio 2007 con una crescita complessiva del 24% (i voli sono effettuati con aeromobili AB320 da 180 posti).

- La cancellazione da parte di Alitalia, a partire dal 6 maggio 2008, dei 3 voli giornalieri per Milano Malpensa. Questa decisione è rientrata nell'ottica della riorganizzazione del network della compagnia che ha previsto il de-hubbing di Milano Malpensa e la conseguente cancellazione di molte rotte di feederaggio da/per lo scalo lombardo, tra cui quelle da Pisa. Alitalia ha quindi concentrato le operazioni di feederaggio su Roma Fiumicino, operando a partire dalla Summer 2008, 4 voli al giorno alternativamente con aeromobili EMB145 da 48 posti e ATR da 66 posti registrando complessivamente un calo del 31,2% pari a circa 70.000 passeggeri in meno rispetto al 2007).

- La cancellazione da parte di AirOne, a partire dalla stagione estiva 2008, di uno dei due voli giornalieri operati su Roma Fiumicino e del volo giornaliero per Catania, destinazione che rimane tuttavia nel network delle destinazioni collegate dall'aeroporto di Pisa grazie al collegamento giornaliero operato da Windjet.

Come evidenziato dalla tabella che segue, al netto del traffico Alitalia, e quindi al netto della crisi della compagnia aerea italiana, la crescita dei passeggeri sui voli nazionali sarebbe stata del 29,8%. Rimane invece invariata la crescita internazionale, in quanto Alitalia opera da Pisa solo voli domestici.

TRAFFICO PASSEGGERI - AL NETTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI ALITALIA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Passeggeri Linea</b>	<b>3.385.537</b>	<b>3.659.996</b>	<b>8,1%</b>
<i>Linea Nazionale</i>	<i>603.794</i>	<i>783.730</i>	<i>29,8%</i>
<i>Linea Internazionale</i>	<i>2.781.743</i>	<i>2.876.266</i>	<i>3,4%</i>

### 3.1.2 Il traffico internazionale

Il traffico passeggeri su voli internazionali registra il record storico in termini assoluti, raggiungendo 3.007.835 passeggeri arrivati e partiti su voli internazionali, con una crescita del 4,3% rispetto all'anno precedente.

Analizzando nel dettaglio l'andamento del traffico passeggeri di linea internazionale nel 2008 si evidenziano di seguito i principali fatti di rilievo:

1. Il pieno impatto sul periodo del volo intercontinentale Pisa-New York JFK operato da **Delta Air Lines** (inaugurato il 1 giugno 2007). Tale servizio aereo è passato dall'11 maggio al 1° settembre 2008 da 4 a 5 voli/settimana ed ha registrato nel 2008 un coefficiente medio di riempimento pari al 75,4%;
2. L'incremento del traffico low cost che prosegue la sua crescita grazie principalmente allo sviluppo sullo scalo pisano dei due leaders del settore:
  - a. Ryanair ha continuato a sviluppare la propria base di Pisa anche nel 2008 con l'apertura di nuove rotte su Birmingham, Edimburgo e Costanta e la piena operatività nel 2008 dei voli diretti per Parigi Beauvais, Stoccolma Skavsta e Porto, inaugurati nell'ottobre 2007;
  - b. EasyJet, il secondo vettore a Pisa per numero passeggeri, ha ampliato la propria offerta con il nuovo volo giornaliero stagionale per Londra Luton e la piena operatività sull'anno del volo per Londra Gatwick inaugurato nell'aprile 2007.
3. L'inaugurazione del volo stagionale Pisa - Praga operato da SkyEurope Airlines nella stagione estiva 2008 (5 maggio - 27 ottobre);
4. La sospensione da parte di Vueling Airlines delle 4 frequenze operate su Madrid (22 giugno 2007-3 febbraio 2008).

### 3.1.3. Scomposizione del traffico nelle 3 macrocomponenti: Linea IATA, Linea Low Cost e Charter

Nella tabella che segue si evidenzia la scomposizione del traffico passeggeri nelle sue tre macrocomponenti: i voli di linea effettuati da vettori IATA, i voli di linea effettuati da compagnie aeree low cost ed i voli charter.

TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Passeggeri Linea</b>	<b>3.609.151</b>	<b>3.813.931</b>	<b>5,7%</b>
<i>Linea Iata</i>	<i>774.241</i>	<i>635.757</i>	<i>-17,9%</i>
<i>Linea Low Cost</i>	<i>2.834.910</i>	<i>3.178.174</i>	<i>12,1%</i>
<b>Passeggeri Charter</b>	<b>96.980</b>	<b>120.760</b>	<b>24,5%</b>
<b>Dirottati e Aviazione Generale</b>	<b>19.639</b>	<b>29.026</b>	<b>47,8%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.725.770</b>	<b>3.963.717</b>	<b>6,4%</b>

Dalla tabella che precede si evince come la variazione positiva del traffico low cost abbia più che compensato, in termini assoluti, quella negativa del traffico IATA (dovuta principalmente come già detto alla cancellazione effettuata da Alitalia dei 3 voli giornalieri sulla rotta Pisa - Milano Malpensa, che si stima abbia prodotto un mancato traffico di circa 70.000 passeggeri). Infatti, al netto del traffico Alitalia la crescita del traffico dell'aeroporto di Pisa sarebbe stata pari all'8,8% contro il 6,4% del dato generale consuntivato.

La crescita del traffico charter (+24,5%) per un totale di 120.760 passeggeri trasportati, è legata principalmente all'incremento dei voli da/per l'Egitto (+69,8%) che si conferma il primo mercato estero per voli charter outgoing dello scalo pisano (rappresenta il 42,6% del traffico charter totale registrato nel 2008), con l'apertura della nuova destinazione Marsa Alam e l'incremento

dell'operatività per Sharm el Sheik. Il primo vettore charter sullo scalo è Eurofly, seguito da BluPanorama, entrambi sono impegnati in operazioni charter a prevalente traffico outgoing.

### 3.1.4. Il network delle destinazioni e l'evoluzione dell'offerta

Il **Load Factor** (fattore di carico medio dei voli di linea programmati) ha registrato sullo scalo pisano **un incremento di 2,6 punti passando dal 72,3% del 2007 al 74,9% del 2008**.

Infatti, ad un incremento complessivo posti offerti linea del 2%, corrisponde un incremento dei posti occupati linea del 5,7%.

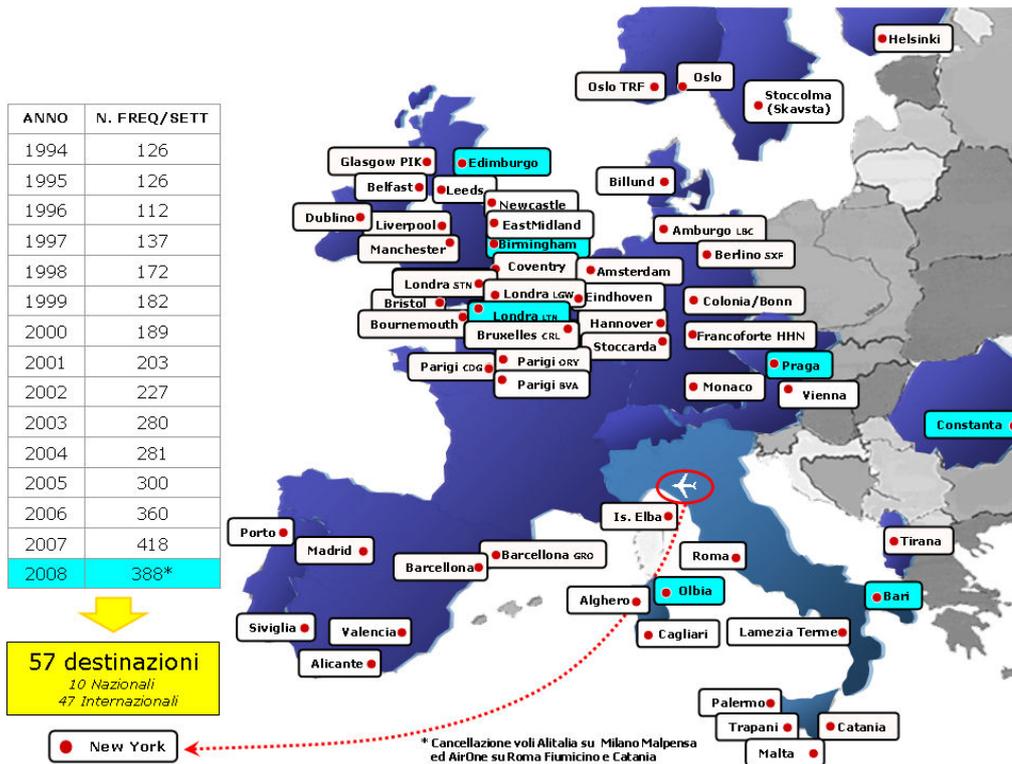
Le **compagnie aeree** che hanno operato sullo scalo pisano nella *Summer 2008* sono state 20. Di seguito è riportato il loro elenco, suddiviso tra IATA (9) e low cost (11):



**Il numero complessivo delle destinazioni servite è salito** di quattro unità passando dalle 53 destinazioni della *Summer 2007* (9 nazionali e 44 internazionali) alle 57 (10 nazionali e 47 internazionali) della *Summer 2008*.

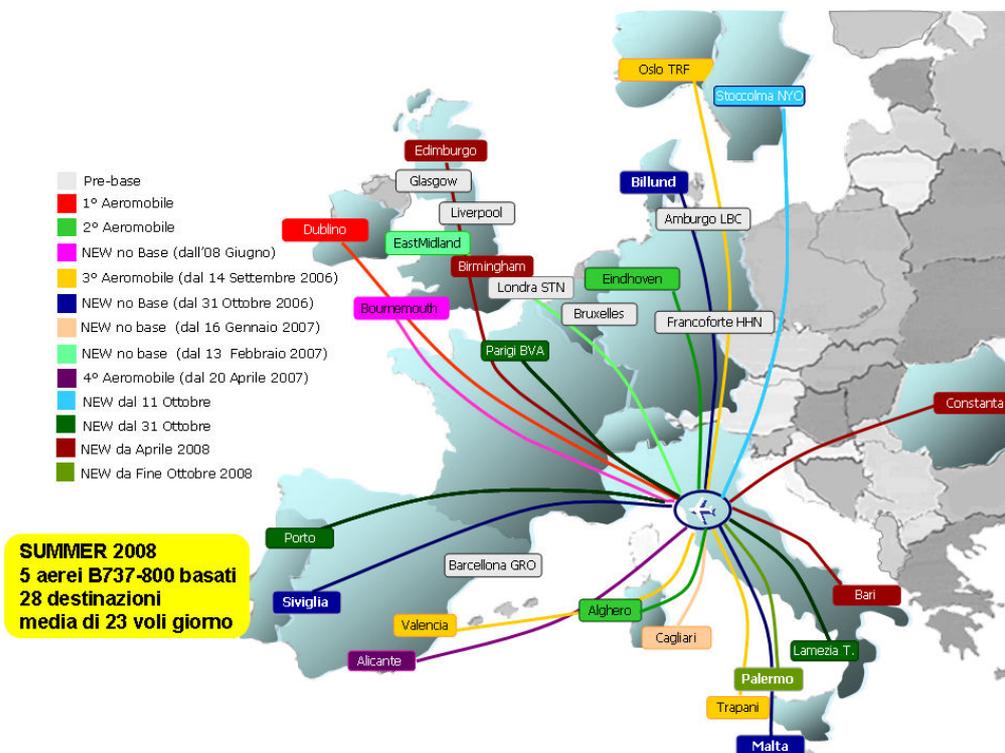
Il de-hubbing di Milano Malpensa da parte di Alitalia cancella l'area di Milano dalla rete delle destinazioni collegate con voli di linea dall'Aeroporto di Pisa. La contrazione delle frequenze settimanali (da 418 del 2007 a 388 del 2008) è dovuta principalmente alla riduzione delle frequenze settimanali su voli nazionali: - 21 voli da/per Milano Malpensa e -14 su voli AirOne (-7 da/per Roma Fiumicino e -7 da/per Catania).

Questa la rete dei collegamenti di linea del Galilei nella stagione estiva 2008:

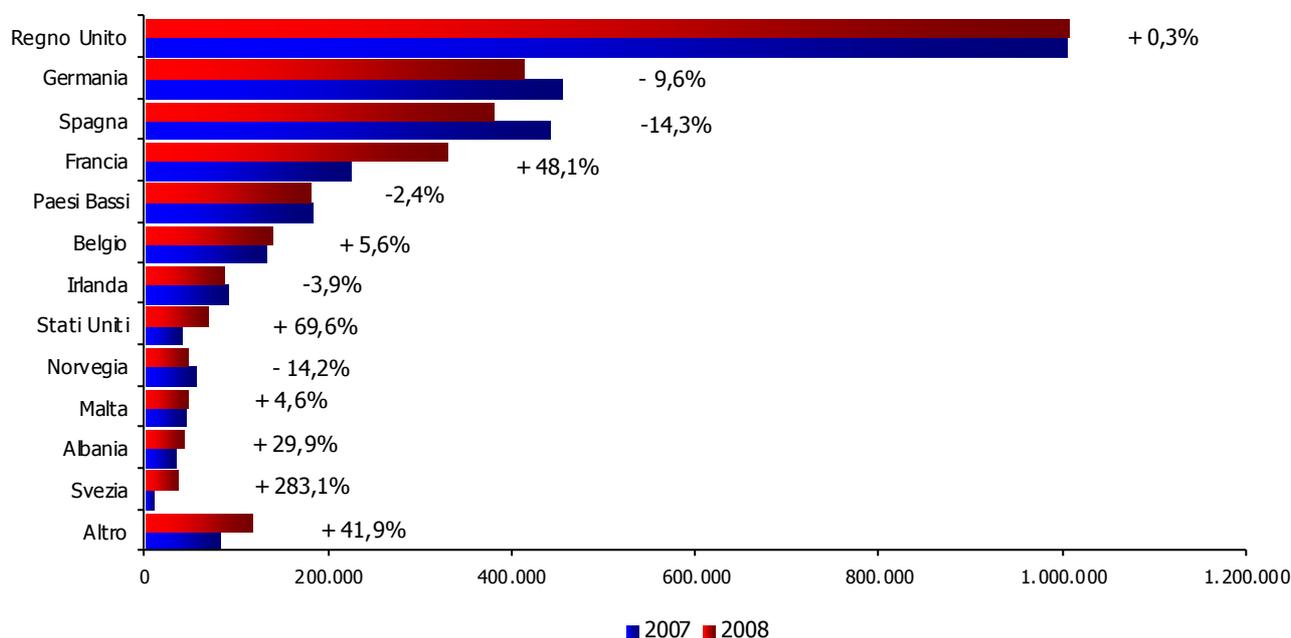


Nel 2008 la base Ryanair continua il suo sviluppo nel rispetto degli accordi contrattuali tra SAT e la compagnia irlandese.

La seguente tabella riporta il network Ryanair del 2008:



## Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione



Nel 2008, la Gran Bretagna si conferma il primo mercato estero per numero di passeggeri trasportati seguito dalla Germania e dalla Spagna. Il calo del mercato tedesco (-9,6%) è legato alla presenza nel 2007 dei voli per Brema e Karlsruhe-Baden operati da Ryanair e non effettuati nel 2008. Il calo del mercato spagnolo (-14,3%) è legato alla presenza nel 2007 del volo Ryanair per Palma di Maiorca (4 frequenze settimanali) non operato nel 2008 e dal volo Ryanair per Alicante, con 4 frequenze settimanali nel 2007 ridotte a 2 nel 2008. Inoltre Vueling Airlines ha operato 4 frequenze settimanali per Madrid dal 22 giugno 2007 al 3 febbraio 2008.

Da sottolineare il significativo incremento del traffico trasportato da/per la Francia (+48,1%), grazie alla piena operatività del volo giornaliero operato da Ryanair per Parigi Beauvais (operato dal 28 ottobre 2007) e dall'incremento di frequenze operato sia da Air France (da 19 frequenze settimanali a 21 frequenze a partire dall'aprile 2007) che da easyJet (da 7 frequenze settimanali a 9 dal 31 ottobre 2007).

Il mercato USA registra una crescita del 69,6%, grazie alla piena operatività sui 12 mesi del volo diretto Pisa-New York JFK di Delta Air Lines a partire dal 1° giugno 2007.

Da evidenziare, inoltre, l'apertura di nuove destinazioni che collegano il Galilei con nuovi mercati.

E' il caso del volo trisettimanale stagionale per Stoccolma Skavsta (NYO) (**Svezia**) (+ 283,1% sul 2007 grazie alla piena operatività del volo nel 2008), del volo bi-settimanale per Porto (**Portogallo**) e del volo trisettimanale per Constanta (**Romania**), operati da Ryanair rispettivamente dal 31 ottobre 2007 e dal 18 aprile 2008, e del volo bi-settimanale stagionale per Praga (**Repubblica Ceca**), operato dal 5 maggio 2008 da SkyEurope. Queste ultime 3 destinazioni sono incluse nella voce "altro" (+41,9%).

### 3.2 Il Traffico merci e posta

TRAFFICO MERCI E POSTA - AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
Merce via aerea (Kg)	11.659.961	8.368.777	-28,2%
Merce via superficie (Kg)	2.081.974	1.636.514	-21,4%
Posta (Kg)	1.359.241	1.455.380	7,1%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>15.101.176</b>	<b>11.460.671</b>	<b>-24,1%</b>

Il calo registrato dal traffico Merci e Posta (-24,1%) è principalmente ascrivibile ai seguenti fattori:

- la riduzione di merce in import legata soprattutto al cambio routing del volo “all cargo” Madras-Dehli-Pisa-New York. Dal 6 ottobre 2007 il volo ha cambiato scalo di origine (la provenienza non è più Madras ma Bombay) ed effettua un ulteriore scalo intermedio in Italia a Milano Malpensa, prima di atterrare a Pisa. Pertanto una larga quota di capacità in import è assorbita dal traffico merci per l'area milanese. Inoltre, data la difficile situazione Alitalia, il volo cargo non ha operato con regolarità nell'ultimo trimestre dell'anno (ultimo volo 15 novembre 2008, 8 voli in meno del 2007). Da una media di 90.000 Kg/volo del 2007 (45.000 Kg di media in arrivo ed in partenza) si è registrata nel 2008 una media di 45.000 Kg (solo tratta in export). Il calo di traffico registrato complessivamente dal volo “all cargo” è pari al 57,5%. Nel dicembre 2008, nonostante la presenza di merce di spedizionieri toscani tale da garantire la presenza del volo, questo è stato sospeso perché CAI non ha rilevato la divisione cargo di Alitalia;
- Il mancato ripristino nel 2008 del volo cargo settimanale di verdura fresca (fagiolini) proveniente dal Burkina Faso legato alla realizzazione di un progetto Unicoop. Il volo, che prevedeva anche il trasporto di merce in export a Milano Malpensa, aveva trasportato nel 2007 circa 437.000 kg di merce (di cui circa 235.000 kg di verdura fresca proveniente dal Burkina Faso);
- Nel periodo aprile-luglio 2008 si registra la presenza della catena charter cargo (4 frequenze settimanali) operata per conto di una società sarda, per il trasporto di merce da/per la Sardegna per un totale di circa 60.000 kg di merce transitata presso lo scalo;
- relativamente al traffico Posta, la crescita del 7,1% rispetto al 2007 è da attribuire alla posta trasportata dal volo Delta Air Lines.

### 3.2 Il Traffico movimenti e tonnellaggio

TRAFFICO MOVIMENTI E TONNELLAGGIO - AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>38.437</b>	<b>37.887</b>	<b>-1,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	10.996	10.089	-8,2%
Internazionali (Linea + Charter)	25.910	26.127	0,8%
Cargo	1.042	1.180	13,2%
Volo postale	489	491	0,4%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>4.254</b>	<b>4.147</b>	<b>-2,5%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>42.691</b>	<b>42.034</b>	<b>-1,5%</b>
	Gen-Dic 2007	Gen-Dic 2008	VAR. 2008/2007
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>2.194.852</b>	<b>2.237.324</b>	<b>1,9%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	521.347	539.931	3,6%
Internazionali (Linea + Charter)	1.524.894	1.571.771	3,1%
Cargo	117.940	95.210	-19,3%
Volo postale	30.671	30.412	-0,8%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>43.108</b>	<b>52.494</b>	<b>21,8%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>2.237.960</b>	<b>2.289.818</b>	<b>2,3%</b>

Il traffico movimenti registra un lieve calo rispetto al 2007 (-1,5%) dovuto principalmente a:

- una riduzione dei movimenti di linea nazionale (cancellazione da parte di Alitalia dei 3 voli giornalieri su Milano Malpensa e cancellazione da parte di AirOne di uno dei 2 voli giornalieri su Roma Fiumicino e del volo giornaliero per Catania);
- una sostanziale stabilità dei movimenti di linea internazionale;
- una crescita del traffico movimenti cargo pari al 13,2% dovuta in parte ad una catena di charter ad hoc realizzati per il trasporto di merce per la Sardegna. Tale operativo ha compensato la riduzione derivante dalle cancellazioni del volo “all cargo” Alitalia (negli ultimi mesi del 2008).

Il tonnellaggio registra invece una lieve crescita rispetto al 2007 (+2,3%) legata a due fattori di segno contrapposto:

- una crescita del tonnellaggio del traffico nazionale ed internazionale (dovuto ai voli da parte di vettori che operano con aeromobili di maggiori dimensioni – aumento dei voli Ryanair, EasyJet in primis);
- un calo nel tonnellaggio del settore cargo dovuto principalmente ad un maggiore utilizzo da parte di DHL di aeromobili B757, con peso inferiore rispetto all’AB300 utilizzato in prevalenza nel 2007, ma con simile capacità di stiva.

Come si evince dalla tabella sottostante la dimensione media degli aeromobili che le compagnie aeree hanno utilizzato negli anni continua a crescere. In particolare il tonnellaggio medio aeromobili (Tonnellaggio/movimenti) è passato dalle 55 tonnellate del 2007 alle 58 del 2008 con una crescita del 5,3%.

Traffico programmato di linea e charter (passeggeri)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tonnellaggio	777.435	841.452	956.413	1.190.311	1.172.542	1.319.048	1.663.731	2.032.195	2.090.361
Movimenti	18.272	20.283	20.980	25.250	24.341	26.556	32.327	36.664	35.830
Tons/Mvt	43	41	46	47	48	50	51	55	58

## 4. FATTI DI RILIEVO DELLA GESTIONE 2008

### 4.1 LE ATTIVITA’ DI HANDLING AGENT

Nel 2008 SAT ha realizzato un fatturato netto di Handling pari a circa € 14,622 milioni, il 3,2% in più rispetto all’anno precedente (per ulteriori dettagli si rimanda all’apposito paragrafo a pag. 36)

I ricavi totali di SAT dell’esercizio 2008 sono composti per il 67,9% dai Ricavi Aviation e dal 32,1% dai Ricavi Non Aviation.

#### **4.1.1 Le attività di Handling in regime di liberalizzazione.**

Dall'aprile 2008 è decaduta la limitazione ad un “solo operatore terzo” riconosciuta temporaneamente da ENAC, poiché sono stati ultimati i piazzali aeromobili.

Nello stesso mese, la società Delta Aero Taxi ha fatto il suo ingresso nella produzione dei servizi di Handling nell'aeroporto di Pisa ad oggi limitandosi ai voli di aviazione generale, con una quota intorno al 20% del totale dei movimenti.

Sempre dall'aprile 2008, un altro operatore terzo è presente sullo scalo di Pisa: la società AC95 che gestisce il servizio di *deep cleaning* e pulizia esterna degli aeromobili Ryanair basati a Pisa.

I servizi di assistenza a terra prestati agli aerei ed ai passeggeri (Handling) rimangono per SAT un settore strategico.

Anche nel 2008, SAT ha dunque continuato ad affinare la propria competitività nel settore dell'Handling riconfermando tutte le certificazioni acquisite secondo lo standard Vision 2000, sul fronte della qualità ed allineando i prezzi nei contratti nuovi e in quelli rinnovati con i valori di mercato praticati negli aeroporti dove già operano prestatori terzi.

## **4.2 LE ATTIVITA' DI AIRPORT OPERATOR**

### **4.2.1. Le Attività Aviation**

Nel 2008 si è registrato un potenziamento della gestione della parte aeronautica dell'Aeroporto Galilei.

In particolare, tra gli aspetti di maggior rilievo che hanno caratterizzato tale attività, si segnalano:

- 1) La gestione del trasporto dei passeggeri sul nuovo piazzale aeromobili ampliato. Con il completamento dei piazzali aeromobili e dei raccordi sono state riviste le procedure per il trasporto passeggeri con un maggiore utilizzo di autobus per il raggiungimento degli stands remoti;
- 2) L'intensificazione delle misure di sicurezza per i voli sensibili come da Programma Nazionale di Sicurezza, quali ad esempio: piantonamento aeromobili, sorveglianza bagagli al BHS, scorta da BHS ad aeromobile ed il controllo passeggeri di aviazione generale ai varchi;
- 3) La presentazione ad ENAC della nuova edizione del Manuale d'Aeroporto;
- 4) L'integrazione della funzione “Security” nell'ambito della funzione “Operations”;
- 5) Il consolidamento della gestione operativa coordinata con Aeronautica Militare sia per gli aspetti legati al traffico che a quelli della gestione delle infrastrutture.

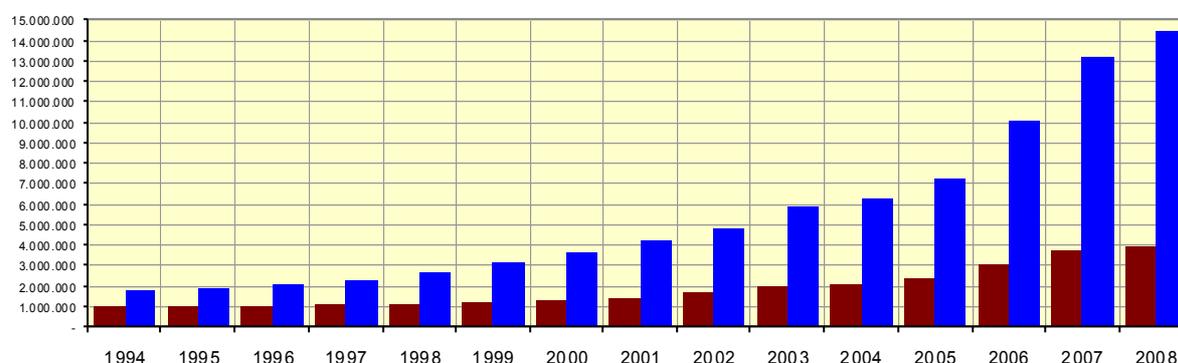
### **4.2.2. Le Attività Non Aviation**

Le attività Non Aviation hanno generato nel 2008 ricavi per circa € 17.705 migliaia, con un incremento del 9,4% rispetto al 2007, anno in cui erano stati pari a € 16.186 migliaia.

Si può quindi rilevare che anche nel 2008, i ricavi Non Aviation sono cresciuti a un tasso superiore (+9,4%) a quello della crescita del traffico passeggeri (+6,4%).

All'interno dei ricavi Non Aviation, i ricavi dei servizi commerciali registrati nell'anno ammontano a circa € 14.404 migliaia (€13.156 migliaia nel 2007).

La tabella che segue mette a confronto i ricavi dei servizi commerciali non aeronautici, con i livelli del traffico passeggeri degli anni corrispondenti.



### Traffico Passeggeri Ricavi Commerciali Non Aeronautici

Tra le nuove iniziative che hanno contribuito all'ulteriore sviluppo delle attività non aeronautiche del 2008, segnaliamo:

#### 1. Area FOOD:

- a) La presenza, per l'intero anno 2008, dello Snack/Bar all'interno del nuovo terminal autonoleggi. Questo punto di ristoro, infatti, era stato avviato nel dicembre 2007;
- b) L'avviamento, nel mese di febbraio 2008, della nuova attività "Caffetteria SALZA" destinata a fornire un servizio di alto livello nella categoria Food all'interno dell'Aeroporto. L'attività offre, infatti, un dettagliato e professionale "servizio ai tavoli";
- c) L'inaugurazione, nel mese luglio 2008, del nuovo Bar all'interno della Sala Imbarchi al primo piano dell'aerostazione. L'attività va ad aggiungersi a quella già presente al Piano Terra ed offre l'ultima opportunità di ristoro prima dell'imbarco.
- d) L'avviamento, nel dicembre 2008, del Pub ubicato in area landside e precisamente nella zona di attesa adiacente agli Arrivi.

#### 2. Area RETAIL:

- a) Il trasferimento, nel febbraio 2008, in un locale di maggiori dimensioni del negozio "Conte of Florence". Il nuovo spazio di circa 45 mq. accoglie al meglio le esigenze merceologiche che tale marchio richiedeva da tempo;

- b) L'inserimento, nello spazio resosi libero dal negozio "Conte of Florence", della nuova attività "City Look" che, all'interno della propria offerta merceologica, ha come marchio prevalente quello di "Armani Jeans";
- c) L'inaugurazione, nel mese di luglio 2008, della nuova farmacia ubicata al primo piano dell'aerostazione, in area landside. Questa attività, presente solo in altri tre aeroporti nazionali (Roma, Milano e Palermo), e da sempre ritenuta molto importante in quanto in grado di offrire un servizio anche ai residenti della città di Pisa e delle zone limitrofe con orari continuati anche nei giorni festivi;
- d) L'avvio, nel mese di agosto 2008, dell'attività gestita dalla società "My Walit" (articoli ed accessori di piccola pelletteria) che, già dal primo mese, ha registrato ottime performances in termini di fatturato;
- e) La riqualificazione delle aree derivanti dall'adeguamento della Hall Arrivi. Dal settembre 2008 è stato possibile riqualificare alcuni spazi dove hanno trovato posto la nuova edicola, oggi più luminosa ed accogliente, il già citato nuovo Pub, il nuovo sportello APT Pisa e quello della biglietteria Terravision (servizio bus da e per Firenze);
- f) L'apertura in area airside nel febbraio 2008, sempre nel settore retail, di due nuove attività commerciali: "AteSeta" (camiceria) e "Tuscany Stile" (oggettistica artigianale tipica toscana). Entrambi i punti vendita si trovano nel percorso che porta ai *gates* di imbarco ed hanno ulteriormente ampliato l'offerta merceologica dell'area.

### 3. AUTONOLEGGI E PARCHEGGI:

- a) Da febbraio 2008, all'interno del nuovo Terminal Autonoleggi (avviato nel luglio 2007) hanno trovato posto tre nuove società di car rental. Queste nuove realtà portano oggi a 12 le Aziende di Autonoleggio presenti all'Aeroporto Galilei;
- b) Con l'ingresso delle nuove società e la disponibilità delle nuove aree recentemente acquisite, è stato possibile ampliare il numero degli stalli auto dedicati agli autonoleggi che sono passati da 1.316 a 1.473 (+157 stalli);
- c) nel mese di luglio, a seguito di un'opera di riqualificazione, è stato possibile incrementare il numero dei posti auto del parcheggio "Sosta breve" di ulteriori 45 unità, portando così la capienza di quel parcheggio a circa 200 posti totali;
- d) ad agosto 2008 è stato aperto al pubblico un nuovo parcheggio remoto denominato P4. Tale infrastruttura, collocata a circa 700 metri ad est del Terminal Passeggeri, offre circa 500 posti auto. La principale caratteristica di questo nuovo parcheggio è la "Sosta Lunga" in quanto è destinato a soste di durata superiore alla settimana

La tabella che segue evidenzia il numero delle attività commerciali, suddivise tra aree di appartenenza e macro settori merceologici negli anni 2007 e 2008.

Tipologia/Aree	N° attività 2007	N° attività 2008
Attività Retail Landside	16	17
Attività Retail Airside	5	6
Attività FOOD	5	8
<b>Totali</b>	<b>26</b>	<b>31</b>

#### **4.3 CONTRATTO DI PROGRAMMA**

Nel corso del 2008, nessuna società di gestione aeroportuale italiana chiude l'iter del Contratto di Programma. SAT e GESAC (Aeroporto di Napoli) sono le società la cui istruttoria è già avviata avendo ottenuto l'approvazione di ENAC nel 2008

In data 16/06/2008, l'ENAC ha formalmente riavviato il procedimento istruttorio finalizzato alla stipula del Contratto di Programma con SAT dandone informativa ai sensi della legge 241/1990 a tutti i soggetti interessati.

Il primo incontro con le associazioni degli operatori e degli utenti aeroportuali di Pisa, avente ad oggetto la consultazione sul piano degli investimenti e sul piano della qualità e dell'ambiente è stato svolto in data 01/10/2008.

In data 16/10/2008, presso la sede dell'ENAC, si è svolto l'incontro con tutti gli utenti aeroportuali avente ad oggetto la consultazione sulla dinamica tariffaria e sulle previsioni di traffico nel periodo di vigenza del Contratto di Programma.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, in data 26/11/2008, ha deliberato lo schema di Contratto di Programma di SAT relativamente all'aeroporto di Pisa e in data 15/12/2008 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per la Navigazione Aerea, e al Ministero dell'Economia e delle Finanze le risultanze del procedimento istruttorio e la proposta di contratto da stipulare con la Società.

Al fine di accelerare l'iter istruttorio per le approvazioni da parte dei dicasteri competenti, nel gennaio 2009 è stato costituito un gruppo di lavoro permanente interministeriale volto alla revisione dei Contratti di Programma.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAC in data 4 marzo 2009 ha recepito le indicazioni dei Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture e Trasporti in merito al Contratto di Programma deliberato dall'Ente per l'Aeroporto di Pisa in merito alla regolazione tariffaria tra ENAC e SAT. Pertanto, i suddetti Ministeri potranno procedere ad un rapido invio al CIPE.

#### **5. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI SAT E' ESPOSTA**

##### **A) 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 SAT, come le altre società di gestione, si trova ad agire.

Ad esempio, un'eventuale introduzione, ad oggi non prevedibile, di ulteriori oneri interamente a carico dei gestori aeroportuali, come quelli già in passato introdotti dalla legge Finanziaria 2007 (Contributo Vigili del Fuoco, ICI sulle aree commerciali e nuovo canone demaniale) o dal Piano di Sicurezza Nazionale per le attività di Security (quarto uomo al varco dal 01/08/2007), potrebbe avere un impatto negativo sui risultati economici dell'azienda.

Inoltre, un ulteriore slittamento della conclusione dell'iter di approvazione del Contratto di Programma, deliberato dal CdA di ENAC in data 26 novembre 2008, e della conseguente

applicazione del nuovo regime tariffario, comporterebbe un mancato riconoscimento in tariffa dei costi sostenuti e degli investimenti effettuati dalla Società nel corso degli ultimi anni. A questo proposito, si segnala che, con la deliberazione da parte del proprio CdA del Contratto di Programma SAT, ENAC ha convalidato la metodologia applicata da SAT ai fini della determinazione dei nuovi diritti così come stabilita dalle relative Linee Guida applicative.

Ad oggi, nessuna società di gestione aeroportuale ha concluso l'iter del Contratto di Programma con la stipula.

Ulteriori informazioni relative al suddetto iter sono disponibili all'apposito paragrafo dedicato al Contratto di Programma SAT/ENAC.

## **B) RISCHI CONNESSI ALL'INCIDENZA SUL TRAFFICO DEL GALILEI DA PARTE DI ALCUNI VETTORI**

Al 31 dicembre 2008, l'incidenza sul totale dei passeggeri dei primi tre vettori (Ryanair, easyJet e Windjet) era pari al 70,4%; in particolare, l'incidenza del primo di essi (Ryanair) era del 54,9% mentre quelli di easyJet e Windjet erano pari rispettivamente al 10,9% ed al 4,6%.

SAT ha stipulato con alcuni vettori (tra i quali Ryanair ed easyJet) accordi commerciali dai tre ai cinque anni che prevedono l'impegno di tali vettori ad effettuare attività di marketing e pubblicitaria in favore dell'aeroporto di Pisa presso il cliente-passeggero, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli relativamente ad una serie di destinazioni, a fronte dell'impegno di SAT di contribuire alle relative spese di marketing e pubblicitarie nonché di erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi ("success fees"). 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 metereologiche oppure da scioperi).

Così come per gli altri operatori del settore, anche per SAT 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 di SAT.

Pertanto, il Management, sulla base dell'esperienza maturata in passato e seppure non vi possa essere alcuna certezza al riguardo, ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di uno o più dei suddetti vettori e ciò in virtù della probabile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'aeroporto e della capacità di SAT di attrarre nuovi vettori.

## **C) RISCHI CONNESSI ALLE CONDIZIONI GENERALI DELL'ECONOMIA**

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale la Società opera sono, tra gli altri, il prodotto nazionale lordo, il livello di fiducia dei consumatori ed il tasso di disoccupazione. La crescente debolezza delle condizioni generali dell'economia nazionale ed internazionale si è tradotta, in particolare a partire dal terzo trimestre del 2008, in un calo significativo della domanda di traffico del settore aeroportuale italiano e potrebbe tradursi in una minore propensione al consumo da parte dei passeggeri presso gli esercizi commerciali.

Come descritto nell'apposita sezione dedicata allo scenario, le compagnie aeree hanno reagito con una decisa riduzione di posti offerti (*capacity crunch*) e, nel caso di rotte caratterizzate da scarsi load-factor, con la cancellazione del volo. Ad oggi, il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Pisa ha subito un impatto negativo minore di quello registrato da altre società di gestione aeroportuali italiane (vedi apposita sezione dedicata al traffico a pag. 8). Inoltre le compagnie aeree operanti su Pisa hanno, in larga parte, riconfermato o persino incrementato i propri programmi operativi per l'estate 2009.

Ove tale situazione di marcata debolezza ed incertezza dovesse prolungarsi significativamente, l'attività, le strategie e le prospettive di SAT potrebbero essere negativamente condizionate con un conseguente impatto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

#### **D) RISCHIO DI CREDITO**

In funzione della natura delle attività svolte dai settori (Aviation e Non Aviation) e dai loro diversi mercati di riferimento (Italia, UE, Extra UE), peraltro mitigata dal fatto che l'esposizione creditoria è suddivisa su un largo numero di controparti e clienti, i crediti commerciali (in particolare i crediti verso le Compagnie aeree e i crediti verso i Sub-Concessionari) ed i crediti da attività di finanziamento di SAT manifestano una concentrazione del rischio di credito nel mercato italiano e nell'Unione Europea. Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

Alla data del 31 dicembre 2008 il rischio di credito di SAT è pari all'8,7% del totale dei crediti commerciali e diversi (4% al 31 dicembre 2007) e il 4,4% sul totale delle attività finanziarie (4,4% al 31 dicembre 2007).

Per fronteggiare il rischio di credito la società, oltre a richiedere di prassi fidejussioni a garanzia (ex. ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ex. a compagnie aeree non conosciute), adotta un continuo monitoraggio dello scaduto dei propri clienti attraverso report mensili, solleciti di pagamento ed applicazione di interessi di mora. Gli atti legali per il recupero forzoso del credito maturato vengono gestiti in outsourcing utilizzando studi legali esterni.

#### **E) RISCHIO DI LIQUIDITÀ**

Il rischio di liquidità cui è soggetta SAT può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della SAT sono monitorati costantemente con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Alla data del 31 dicembre 2008 SAT, pur avendo un'esposizione debitoria a breve nei confronti degli istituti bancari per esigenze di cassa, non è soggetta al rischio suddetto. A tal riguardo si segnala che SAT ha concluso nel dicembre 2008 con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) un'importante operazione di finanza strutturata che garantirà a SAT il finanziamento fino a 40 milioni di Euro per gli importanti investimenti infrastrutturali programmati per i prossimi anni. Il contratto di finanziamento, con scadenza il 15 settembre 2027, prevede un periodo di preammortamento di 4 anni, un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari.

L'utilizzo delle somme messe a disposizione andrà ad impattare sulla Posizione Finanziaria Netta della Società.

Il management ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla società di soddisfare i

propri fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

## F) RISCHIO DI CAMBIO

SAT non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

## G) RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

L'esposizione al rischio del tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, 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 di SAT, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e di investimento.

SAT al 31 dicembre 2008 è soggetta al rischio di tasso di interesse in quanto esposta finanziariamente con indebitamento a breve. Durante il corso del 2008 SAT ha sia sfruttato gli affidamenti bancari concessi per esigenze di cassa sia impiegato la liquidità venutasi a creare dopo l'ingresso in Borsa con l'aumento di capitale a pagamento a tassi passivi ed attivi in linea con i tassi di mercato del momento.

## 6. ANDAMENTO DEL TITOLO

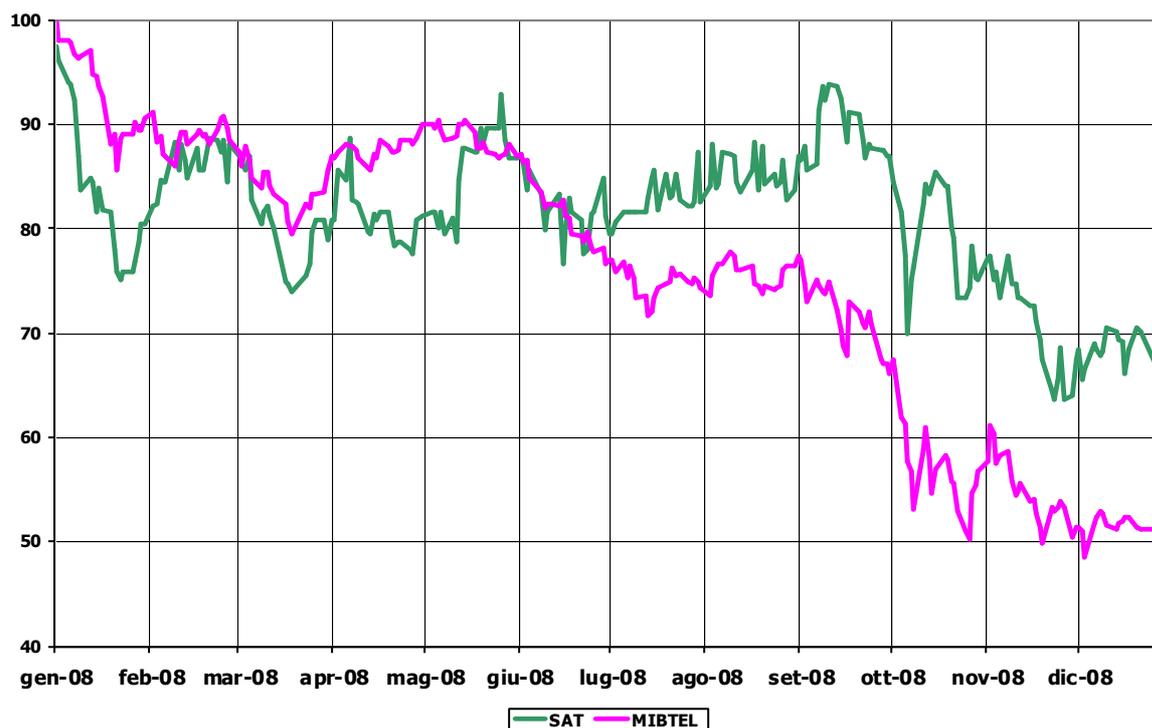
Si riportano i principali dati relativi a prezzi ufficiali per il titolo SAT nel periodo 2 gennaio 2008-30 dicembre 2008:

<b>Prezzo dell'azione</b>	<b>Euro</b>
Prezzo massimo (02/01/2008)	12,51
Prezzo minimo (25/11/08)	7,87
Prezzo medio (*)	9,97
Prezzo di chiusura al 28/12/2007	8,58

(\*) Media aritmetica prezzo ufficiale dal 02/01/2008 a 30/12/2008

La capitalizzazione di mercato al 30 dicembre 2008 è pari a circa 85 milioni di euro.

Nel seguente grafico si riporta la performance del titolo SAT rispetto all'indice Mibtel (Borsa di Milano) nel corso del 2008:



L'anno 2008 sarà ricordato come un dei peggiori anni della storia borsistica nazionale ed internazionale. Il fenomeno dei *subprime*, già emerso nella seconda parte del 2007, si è drammaticamente aggravato nel 2008 generando una crisi globale di liquidità che ha investito quasi tutti i principali istituti finanziari statunitensi ed europei.

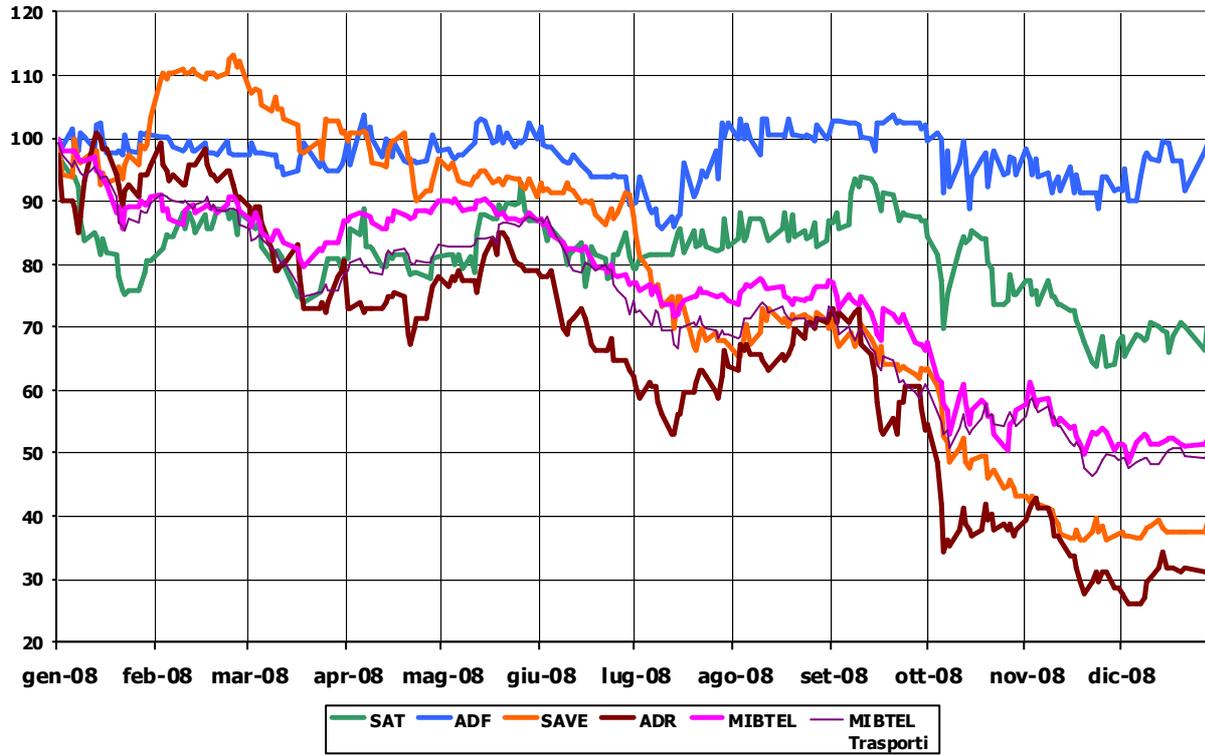
Nonostante gli interventi effettuati dai governi locali (in alcuni casi si è persino arrivati alla nazionalizzazione), la situazione è ulteriormente peggiorata nell'ultimo trimestre dell'anno.

Il mercato finanziario del nostro paese non rimasto immune dalla crisi globale e, come evidenziato dal suddetto grafico, l'indice Mibtel ha chiuso l'anno in diminuzione del 49%.

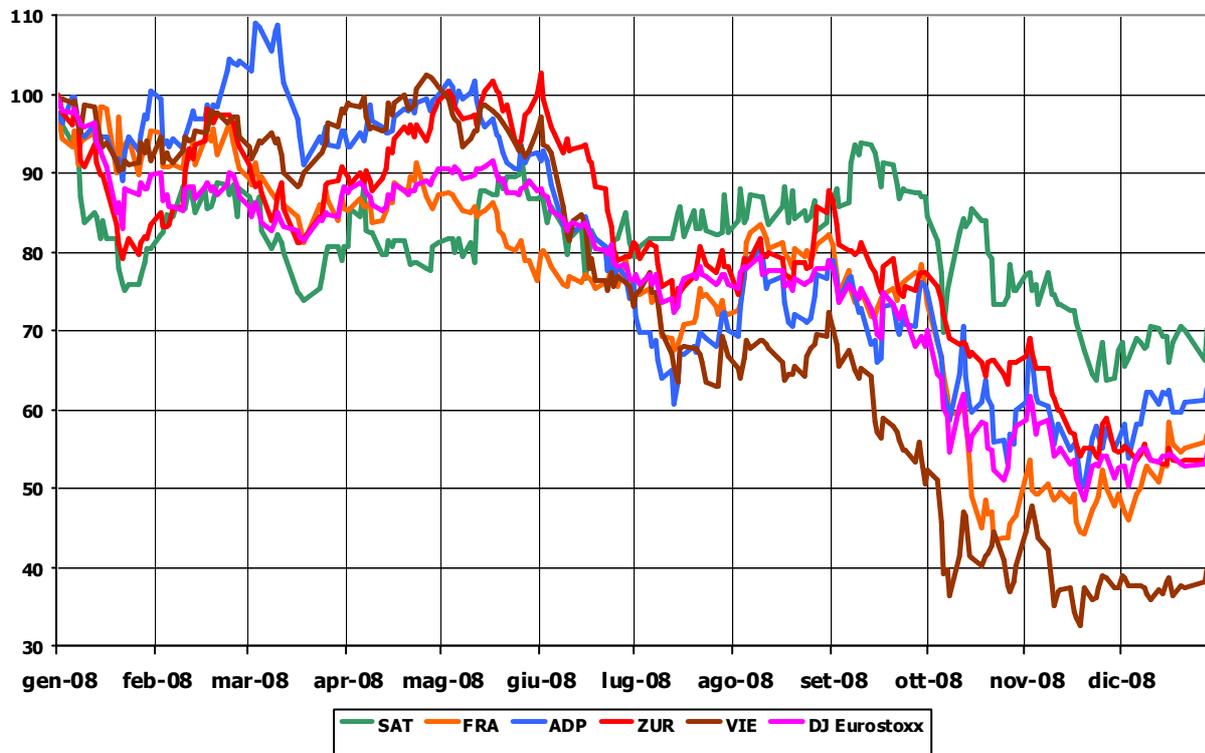
In questo difficile contesto, il titolo SAT ha registrato un andamento superiore all'indice Mibtel per la maggior parte dell'anno.

Anche il confronto con i titoli delle altre società di gestione aeroportuale quotate in Italia (Aeroporto di Firenze, SAVE, Aeroporti di Roma/Gemina) e in Europa (Francoforte, Parigi, Zurigo e Vienna), evidenzia un miglior andamento del titolo SAT rispetto ai *comparables*, fatto salvo AdF:

### SAT vs Società di gestione aeroportuale quotate in Italia



### SAT vs Società di gestione aeroportuale quotate in Europa



## 7. CORPORATE GOVERNANCE

La società ha in essere un modello di Corporate Governante che recepisce quanto previsto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A., in linea con le raccomandazioni formulate da Consob e con le *best practices* in ambito internazionale. Sono operativi il “Comitato per il controllo interno” ed il “Comitato per la remunerazione” formati prevalentemente da consiglieri indipendenti.

### - Rinnovo Collegio Sindacale

Nel corso dell’Assemblea dei Soci del 28 aprile 2008 è stato nominato il nuovo Collegio Sindacale che rimarrà in carica per tre esercizi, sino alla data dell’assemblea convocata per l’approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010.

### - Azioni detenute da Amministratori, Sindaci, Direttore Generale e Dirigenti con Responsabilità strategiche (Art. 79 Regolamento Consob delibera n° 11971 del 14.5.1999)

Cognome e nome	Ruolo	Numero azioni possedute al 31.12.2007	Numero azioni acquistate nel 2008	Numero azioni acquistate nel 2008	Numero azioni detenute al 31.12.2008
Pierfrancesco Pacini	Consigliere (*)	2.000(**)			2.000
Ivo Nuti	Consigliere			5.315	5.315
Pietro Sammataro	Direttore Operativo	300			300

(\*) dimesso in data 06.06.2008

(\*\*) oltre a 1.000 azioni detenute dal coniuge

## 8. GLI INVESTIMENTI

Alla luce dello sviluppo del traffico passeggeri, SAT prosegue nella realizzazione del previsto programma d’investimento in opere infrastrutturali finalizzate ad incrementare la capacità ricettiva ed i servizi offerti al pubblico.

Nell’esercizio sono stati effettuati investimenti per complessivi € **15,03 milioni** di cui € 13,56 milioni riguardanti Infrastrutture.

Al fine di poter pianificare lo sviluppo futuro delle proprie infrastrutture e servizi, nell’anno 2008 SAT ha proseguito il processo già avviato nel 2007 con l’acquisizione, per un ammontare pari a circa € 3,79 milioni, dei terreni disponibili ed adiacenti all’attuale sedime aeroportuale.

Gli altri investimenti in Infrastrutture hanno riguardato principalmente la conclusione dei lavori su piazzali civili e militari (€ 2,97 milioni), il completamento in area civile dei nuovi depositi carburanti avio (€ 1,37 milioni), l’ampliamento delle sale arrivi (€ 936 mila), dei check-in B (€ 435 mila) e dei varchi Security (€ 293 mila), la realizzazione di parcheggi remoti (€ 785 mila), gli interventi di sistemazione delle aree acquisite (€ 432 mila) e le opere propedeutiche alla realizzazione del nuovo cargo village (€ 1,08 milioni).

Gli altri investimenti, pari a circa € 1,47 milioni, sono essenzialmente consistiti negli acquisti di attrezzature di rampa (€ 408 mila), di banchi, nastri bilancia e collettore per l'ampliamento dei check-in B (€ 189 mila), di nastri riconsegna bagagli al nastro arrivi (€ 95 mila), di attrezzature per i PRM (€ 53 mila), di attrezzature radiogene per controlli di sicurezza (€ 122 mila) nonché di Hardware & Software (€ 425 mila).

Nell'esercizio 2008 SAT non ha ricevuto dallo Stato contributi in conto investimenti.

INVESTIMENTI											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CARICO SOCIETA'											
Infrastrutture	2.191	1.109	2.455	1.352	2.742	2.880	4.965	2.224	10.296	12.117	13.559
Altri investimenti	938	953	1.109	1.273	3.249	1.418	2.812	1.359	4.920	5.486	1.468
<b>Totale</b>	<b>3.129</b>	<b>2.062</b>	<b>3.564</b>	<b>2.625</b>	<b>5.991</b>	<b>4.298</b>	<b>7.777</b>	<b>3.583</b>	<b>15.216</b>	<b>17.604</b>	<b>15.028</b>
CARICO STATO/REGIONE											
Infrastr./altri investimenti	1.774	850	0	108	1.208	4.220	891	3.762	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>4.903</b>	<b>2.912</b>	<b>3.564</b>	<b>2.733</b>	<b>7.199</b>	<b>8.518</b>	<b>8.668</b>	<b>7.345</b>	<b>15.216</b>	<b>17.604</b>	<b>15.028</b>

Valori in Euro/000

Si segnala che in data 15 dicembre 2008, SAT ha siglato con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo S.p.A., in qualità di banca agente, e Banca CR Firenze S.p.A., in qualità di banca mandante, un contratto di finanziamento a lungo termine, costituito da un'unica linea di credito per un importo complessivo massimo di 40 milioni di euro, utilizzabile in più tranches.

Tale linea di credito è destinata al finanziamento del Piano di Investimenti 2008-2011 ed in particolare ai lavori di costruzione e ampliamento delle infrastrutture aeroportuali di pertinenza dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa.

Tra i principali investimenti previsti da SAT S.p.A., quelli di prossima realizzazione riguardano la costruzione del nuovo Terminal Cargo, l'intervento di adeguamento della pista secondaria al fine del suo utilizzo anche per il decollo e l'atterraggio di aeromobili civili, l'ulteriore acquisizione di aree private, l'ampliamento della Sala Partenze ed il potenziamento dei parcheggi.

Il contratto di finanziamento, con scadenza il 15 settembre 2027, prevede un periodo di pre-ammortamento di 4 anni, un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari.

## 9. INFORMATIVA DI SETTORE

Secondo quanto previsto dallo IAS 14 SAT ha predisposto l'informativa di settore allo scopo di facilitare la comprensione dei risultati dell'impresa, sottoponendo questi ad una maggiore trasparenza.

Il settore è una parte della Società distintamente identificabile che fornisce un insieme di prodotti e servizi omogenei (settori di attività) o che fornisce prodotti e servizi in una determinata area economica (settore geografico). All'interno di SAT sono state individuate a livello primario due aree di attività: Aviation e Non Aviation.

A livello secondario ci si è avvalsi della ripartizione per area geografica relativamente alla quale i ricavi netti di vendita sono ripartiti in base alla localizzazione dei clienti. Sono stati individuati tre settori geografici: Italia, UE, Extra UE.

La peculiarità del settore aeroportuale in genere non consente di identificare settori di impresa riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti, poiché il traffico risulta una componente condizionante dei risultati di entrambe le attività aeroportuali.

Vengono riportate di seguito le informazioni relative alle principali categorie di attività.

### **Settore Primario**

SAT opera in due aree di business così individuabili:

- Settore "Aviation": tale settore comprende attività che si svolgono in area air side (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (Handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di controllo sicurezza passeggero e bagaglio, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci. I ricavi del settore "Aviation" sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree, e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di sicurezza passeggero e bagaglio.

- Settore "Non aviation": tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area land side (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business "Aviation". Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi auto, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip. I ricavi del settore "Non aviation" sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito viene riportato il prospetto del risultato operativo delle due attività Aviation e Non Aviation. Come consentito dallo IAS 14, è stata mantenuta una parte di *Corporate* (proventi non allocati e altri costi indiretti) non allocata ai due segmenti.

**CONTO ECONOMICO SAT PER UNITA' DI BUSINESS (dati in euro/000)**

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>var. assoluta</b>	<b>var. %</b>
<b>SBU AVIATION</b>				
<b>Totale ricavi</b>	<b>35.079</b>	<b>37.392</b>	<b>2.313</b>	<b>6,6%</b>
Costo del lavoro diretto	12.280	13.539	1.259	10,3%
Ammortamenti	2.427	3.203	776	32,0%
Altri costi diretti	8.933	10.850	1.917	21,5%
<b>Totale costi</b>	<b>23.640</b>	<b>27.592</b>	<b>3.952</b>	<b>16,7%</b>
<b>Risultato di settore (A)</b>	<b>11.439</b>	<b>9.800</b>	<b>-1.639</b>	<b>-14,3%</b>
<b>SBU NON AVIATION</b>				
<b>Totale ricavi</b>	<b>16.186</b>	<b>17.705</b>	<b>1.519</b>	<b>9,4%</b>
Costo del lavoro diretto	1.099	1.423	324	29,5%
Ammortamenti	587	658	71	12,1%
Altri costi diretti	11.924	12.701	777	6,5%
<b>Totale costi</b>	<b>13.610</b>	<b>14.782</b>	<b>1.172</b>	<b>8,6%</b>
<b>Risultato di settore (B)</b>	<b>2.576</b>	<b>2.923</b>	<b>347</b>	<b>13,5%</b>
<b>CORPORATE</b>				
<b>Totale risultato di settore (A+B)</b>	<b>14.016</b>	<b>12.724</b>	<b>-1.292</b>	<b>-9,2%</b>
Proventi non allocati	0	0	0	n.s.
Costi non allocati	-6.973	-8.202	-1.229	17,6%
<b>Risultato operativo</b>	<b>7.042</b>	<b>4.522</b>	<b>-2.521</b>	<b>-35,8%</b>

**SBU AVIATION**

Nel 2008 i ricavi sono aumentati del 6,6% in conseguenza dell'aumento del traffico registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa. I costi diretti sono invece aumentati complessivamente del 16,7%. In particolare, si è registrato un incremento del costo del lavoro e di costi esterni relativi alle utenze, al servizio di facchinaggio e pulizia aeromobili, ai servizi di manutenzione a impianti ed infrastrutture.

Gli ammortamenti aumentano del 32,0% a causa principalmente dell'entrata in esercizio degli importanti investimenti sostenuti negli ultimi anni (es. piazzali aeromobili). Il risultato di settore registra di conseguenza un peggioramento del 14,3%.

I principali investimenti in infrastrutture della SBU Aviation hanno riguardato, in larga parte, la conclusione dei lavori su piazzali civili e militari (€ 2,97 milioni), il completamento in area civile dei nuovi depositi carburanti avio (€ 1,37 milioni), l'ampliamento delle sale arrivi (€ 936 mila), dei check-in B (€ 435 mila) e dei varchi Security (€ 293 mila) nonché la realizzazione delle opere propedeutiche relative al nuovo Cargo Village (€ 0,26 milioni). Gli altri investimenti sono essenzialmente consistiti negli acquisti di attrezzature di rampa (€ 408 mila), di banchi, nastri bilancia e collettore per l'ampliamento dei check-in B (€ 189 mila), di nastri riconsegna bagagli al nastro arrivi (€ 95 mila), di attrezzature per i PRM (€ 53 mila), di attrezzature radiogene per controlli di sicurezza (€ 122 mila) nonché di Hardware & Software (€ 220 mila).

**SBU NON AVIATION**

Nel 2008 i ricavi sono aumentati del 9,4%. In particolare si è registrato un importante incremento dei ricavi legati ai parcheggi ed agli autonoleggi, ai negozi, ai servizi di bar e ristorazione ed alla sub-concessione di aree.

Per quanto concerne i costi diretti si registra un aumento dell'8,6% imputabile soprattutto all'incremento del costo del lavoro e degli ammortamenti. Il risultato di settore registra di conseguenza un miglioramento del 13,5%.

I principali investimenti infrastrutturali della SBU Non Aviation hanno riguardato principalmente l'acquisizione dei terreni disponibili ed adiacenti all'attuale sedime aeroportuale per un ammontare pari a circa € 3,79 milioni, la realizzazione di parcheggi remoti (€ 785 mila), gli interventi di sistemazione delle aree acquisite (€ 432 mila) e le opere propedeutiche alla realizzazione del nuovo cargo village (€ 822 mila). Gli altri investimenti sono essenzialmente consistiti negli acquisti di Hardware & Software (€ 41 mila).

### Settore secondario

Di seguito si riporta la tabella indicante la specifica ripartizione del totale dei ricavi e proventi secondo le aree geografiche:

<b>SAT</b>	<b><u>ITALIA</u></b> €/000	<b><u>UE</u></b> €/000	<b><u>EXUE</u></b> €/000	<b><u>TOTALE</u></b> €/000
<b>Totale ricavi e proventi 2008</b>	<b>48.481</b>	<b>5.796</b>	<b>821</b>	<b>55.098</b>
% su totale	88,0%	10,5%	1,5%	100,0%
<b>Totale ricavi e proventi 2007</b>	<b>40.783</b>	<b>9.807</b>	<b>676</b>	<b>51.266</b>
% su totale	79,6%	19,1%	1,3%	100,0%
<b>Variazione</b>	<b>7.698</b>	<b>-4.011</b>	<b>145</b>	<b>3.832</b>
% su anno precedente	18,9%	-40,9%	21,5%	7,5%

## 10. RISULTATI DELLA GESTIONE

(valori in migliaia di euro)	31.12.2007	%	31.12.2008	%	VAR	VAR %
Ricavi	51.266	100,0%	55.098	100,0%	3.832	7,5%
Mat. Prime, suss. di consumo e merci	867	1,7%	812	1,5%	-55	-6,4%
Costi per servizi	19.823	38,7%	21.854	39,7%	2.031	10,2%
Altre spese operative	2.066	4,0%	2.725	4,9%	660	31,9%
Costi del personale	18.064	35,2%	20.008	36,3%	1.943	10,8%
<b>EBITDA</b>	<b>10.446</b>	<b>20,4%</b>	<b>9.699</b>	<b>17,6%</b>	<b>-747</b>	<b>-7,2%</b>
Ammortamenti ed accantonamenti	3.404	6,6%	5.177	9,4%	1.773	52,1%
<b>EBIT</b>	<b>7.042</b>	<b>13,7%</b>	<b>4.522</b>	<b>8,2%</b>	<b>-2.520</b>	<b>-35,8%</b>
PBT	6.853	13,4%	4.327	7,9%	-2.525	-36,9%
<b>Utile (perdita) di esercizio</b>	<b>3.700</b>	<b>7,2%</b>	<b>2.660</b>	<b>4,8%</b>	<b>-1.040</b>	<b>-28,1%</b>

*Valori in Euro/000*

### 10.1 I RICAVI

**Il valore dei ricavi totali 2008, rispetto al 2007, è cresciuto del 7,5%** passando da circa € 51.266 migliaia a circa € 55.098 migliaia, con un incremento netto pari a circa € 3.832 migliaia.

L'incremento dei ricavi totali è stato quindi superiore a quello del traffico, pari al 6,4%.

I ricavi totali sono composti per il 67,9% dai Ricavi Aviation e dal 32,1% dai Ricavi Non Aviation. Se si estrapolano dai Ricavi Aviation quelli relativi all'attività di Handling, la proporzione diviene 56,2% Ricavi Aviation e 43,8% Ricavi Non Aviation ovvero molto vicina all'equa ripartizione tra Ricavi Aviation e Non Aviation ritenuta virtuosa dagli analisti del settore.

### 10.2 RICAVI "AVIATION"

**I ricavi Aviation del 2008 ammontano ad € 37.392 migliaia e rispetto al 2007 sono incrementati, in termini percentuali, del 6,6% ed in termini assoluti, di € 2.313 migliaia.**

L'incidenza percentuale sul totale dei ricavi è leggermente diminuita passando dal 68,4% del 2007 al 67,9% del 2008.

Si riportano di seguito il dettaglio delle voci che compongono i ricavi aeronautici e le variazioni tra i due periodi in esame.

(Euro /000)	31/12/2007	31/12/2008	2008/2007	
			Var. Ass.	Var. %
Diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili	3.777	3.887	110	2,9%
Diritti di imbarco per i passeggeri	9.812	10.479	667	6,8%
Corrispettivi P.R.M.	0	269	269	n.s.
Tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate	205	157	-48	-23,6%
Corrispettivi security	6.392	6.794	402	6,3%
Altri servizi security	236	405	169	71,6%
Royalties carburanti	482	524	42	8,6%
Handling	14.175	14.622	447	3,2%
Ricavi straordinari	0	255	255	n.s.
<b>Totale</b>	<b>35.079</b>	<b>37.392</b>	<b>2.313</b>	<b>6,6%</b>

L'aumento dei diritti aeroportuali registrato nell'esercizio in oggetto è dovuto all'aumento del traffico del Galilei.

Con il recepimento del Regolamento C.E. n.1107/2006, dal 26 luglio 2008 SAT ha iniziato a fatturare alle compagnie aeree, in proporzione ai passeggeri imbarcati, il servizio di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità ("Corrispettivi P.R.M.").

L'aumento del traffico ha positivamente inciso anche sui "Corrispettivi Security" (+6,3%). Il deciso incremento (+71,6%) della voce "Altri servizi Security" si spiega con l'applicazione dal 27 dicembre 2007 delle misure di sicurezza supplementari previste dalla specifica normativa per i voli sensibili in partenza con destinazione UK.

Nel 2008 SAT ha realizzato un fatturato netto di "Handling" pari a circa € 14.622 migliaia, il 3,2% in più rispetto all'anno precedente. A fronte di un leggero decremento del numero di movimenti assistiti rispetto al 2007 (-1,5%), l'incremento di fatturato di Handling (+3,2%) è stato più che proporzionale rispetto all'incremento del tonnellaggio (+2,3%).

I principali fattori dell'incremento vanno dunque ricercati nella variazione della tipologia, e relativo tonnellaggio, degli aeromobili assistiti. Per quanto concerne i servizi di Handling, le principali variazioni positive di fatturato si riscontrano nell'assistenza dei voli di linea passeggeri nazionali dove il disinvestimento di Alitalia sulla rotta Pisa - Malpensa (voli cancellati a partire dal maggio 2008) è più che compensato dall'espansione di altri vettori (i.e. Ryanair, Windjet) su rotte domestiche.

Anche il segmento charter passeggeri registra un incremento di fatturato del 17,7% grazie ad una crescita delle catene in outgoing.

In crescita anche il fatturato consuntivato per i voli di aviazione generale (+17,8). A fronte di una leggera contrazione rispetto al 2007 nel numero dei movimenti (-2,5%) il tonnellaggio è cresciuto del 21,8%, a causa dell'incremento della dimensione media degli aerei assistiti di aviazione generale.

La voce “Ricavi straordinari” (pari ad € 255 migliaia) è principalmente relativa a rimborsi assicurativi registrati nell’esercizio.

### 10.3 Ricavi “NON AVIATION”

**Nel 2008 i Ricavi Non Aviation ammontano a € 17.705 migliaia, facendo così registrare un miglioramento del 9,4% rispetto alle € 16.186 migliaia del 2007.**

**L’incremento dei Ricavi Non Aviation nel 2008 è quindi superiore quello del traffico passeggeri (+ 6,4%).**

L’incidenza sul totale dei ricavi è del 32,1 %, in lieve crescita rispetto al 2007 (31,6%).

Le attività di natura non aeronautica e consistenti nello sfruttamento delle potenzialità immobiliari e commerciali dell’aeroporto, sono gestite da SAT:

- (i) mediante sub-concessione a terzi;
- (ii) in regime di gestione diretta.

#### *Attività Non Aviation svolte in sub-concessione*

La seguente tabella illustra l’ammontare dei ricavi percepiti da SAT in virtù delle sub-concessioni in essere presso l’Aeroporto Galileo Galilei nel corso del 2007 e del 2008 con le relative variazioni assolute.

(Euro /000)	31/12/2007	31/12/2008	2008/2007	
			Var. Ass.	Var. %
Food (ristorazione)	1.305	1.509	204	15,6%
Retail (esercizi commerciali)	2.009	2.204	195	9,7%
Autonoleggi	3.590	3.835	245	6,8%
Sub-concessioni di aree	1031	1165	134	13,0%
Altre sub-concessioni	855	864	9	1,1%
Ricavi straordinari	0	0	0	n.s.
<b>Totale</b>	<b>8.790</b>	<b>9.577</b>	<b>787</b>	<b>9,0%</b>

**Il deciso incremento dei ricavi dell’area “Food” (+15,6%)** è dovuto alle positive performances di fatturato ottenute dagli esercizi già in essere, alle quali si sono aggiunte quelle ottime raggiunte dagli esercizi di nuova apertura nel 2008.

Per una descrizione dettagliata delle principali iniziative commerciali relative all’area Food si rimanda a pag. 23.

**Anche l’attività “Retail” registra un incremento dei ricavi (+9,7%).** I maggiori valori ottenuti sono dovuti, oltre che dalla crescita del traffico passeggeri, anche dalla presenza di nuove attività avviate nel 2008

Per una descrizione dettagliata delle principali iniziative commerciali relative all'area "Retail" si rimanda a pag. 23.

**I ricavi derivanti dagli "Autonoleggi" registrano una crescita del 6,8%** grazie all'aumento del traffico. In particolare, si segnala che dal febbraio 2008 all'interno del nuovo Terminal Autonoleggi (avviato nel luglio 2007) hanno trovato posto **tre nuove società** di rent-a-car portando così a dodici le aziende di autonoleggio presenti all'Aeroporto Galilei. Per una descrizione dettagliata delle principali iniziative commerciali relative all'area "Autonoleggi" si rimanda a pag. 24.

### **Attività svolte in regime di gestione diretta**

La seguente tabella illustra l'ammontare dei ricavi, suddivisi per tipologia, percepiti da SAT in virtù delle attività svolte in regime di gestione diretta nel 2007 e nel 2008, nonché le relative variazioni tra i due periodi:

<b>(Euro /000)</b>	<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2008</b>	<b>2008/2007</b>	
			<b>Var. Ass.</b>	<b>Var. %</b>
Gestione degli spazi pubblicitari	1.066	1.101	35	3,3%
Gestione dei parcheggi	3.454	3.883	429	12,4%
Gestione del Business Center, Welcome Desk e sala VIP	188	173	-15	-7,8%
Biglietteria aerea	1.129	1.174	45	4,0%
Attività agenzia merci	805	686	-119	-14,7%
Altri ricavi	559	737	178	31,7%
Ricavi straordinari	196	374	178	91,1%
<b>Totale</b>	<b>7.397</b>	<b>8.128</b>	<b>732</b>	<b>9,9%</b>

L'incremento del numero degli inserzionisti ha permesso il miglioramento dei ricavi dell'attività "Advertising" (+3,3%).

Emergono significativamente i valori positivi legati all'attività "Parking" (+12,4%) dovuti sia all'incremento del traffico passeggeri che alla maggiore disponibilità di posti auto a seguito della realizzazione di nuovi parcheggi.

Per una descrizione dettagliata delle principali novità relative all'area "Parking" si rimanda a pag.24.

I ricavi straordinari sono dovuti principalmente a sopravvenienze attive relative a vecchi contenziosi chiusi a favore della Società.

## **10.4 COSTI**

I "Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci" registrati nel 2008 sono diminuiti (- € 55 migliaia), rispetto a quelli del 2007, principalmente per l'effetto di minori acquisti di materiale per il servizio di assistenza passeggeri.

I "Costi per servizi" dell'esercizio 2008 ammontano a € 21.854 migliaia a fronte di € 19.823 del 2007. L'incremento è principalmente imputabile alla crescita dei costi per servizi (per effetto della

maggiore dimensione dell'aeroporto in termini di infrastrutture, impianti, piazzali ed attrezzature) ed a quelli per utenze (soprattutto a causa dell'aumento del prezzo dell'energia).

Nel 2008 le “**Altre spese operative**” ammontano a circa € 2.725 migliaia (+ € 660 migliaia rispetto al 2007). Il loro incremento è in massima parte riconducibile all'aumento dei canoni aeroportuali, che includono quello introdotto dalla legge Finanziaria 2007, e del contributo ai Vigili del Fuoco per la prevenzione antincendio, anch'esso previsto dalla Finanziaria 2007.

Il “**Costo del personale**” (€ 20.008 migliaia) del 2008 evidenzia, rispetto al 2007, un incremento in valore assoluto di € 1.943 migliaia ed in termini percentuali del 10,8%. Al netto dell'effetto straordinario, per € 783 migliaia, che il “curtailment” aveva prodotto sui valori del 2007 e del pieno impatto sul 2008 dell'onere aggiuntivo del quarto uomo al varco Security imposto dalla relativa normativa a partire dal 1 agosto 2007, l'incremento del costo del lavoro reale si riduce a circa il 5,2%.

Il Margine Operativo Lordo - **EBITDA** - del 2008 ammonta a circa € 9.699 migliaia contro un valore di € 10.446 migliaia del 2007.

Al netto dell'effetto positivo dovuto al “curtailment”, di cui il Costo del Personale aveva beneficiato nel 2007 per un ammontare pari a 783 mila euro, l'EBITDA dell'esercizio in oggetto risulta comunque essere in linea con il dato del 2007.

L'EBITDA risente delle discontinuità registrate a seguito dell'incremento delle dimensioni dell'Aeroporto Galilei per effetto dei forti investimenti effettuati negli ultimi anni (quali, ad esempio, i costi di gestione delle aree sosta aeromobili passate da 8 a 21), del protrarsi dell'incidenza degli oneri introdotti da specifiche normative (quali ad esempio la Legge Finanziaria per l'anno 2007 e la normativa relativa al servizio di Security), nonché del mancato adeguamento dei livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma.

L'**EBIT** al 31 dicembre 2008 ammonta a € 4.522 migliaia, rispetto alle € 7.042 migliaia dell'esercizio 2007. Tale variazione è principalmente riconducibile alla crescita degli ammortamenti, pari a 824 mila euro, per effetto degli investimenti effettuati negli ultimi anni con l'obiettivo di sviluppare le infrastrutture dell'Aeroporto Galileo Galilei, oltre che all'incremento degli accantonamenti e delle svalutazioni, per un importo pari a 949 mila euro.

Il **Risultato ante imposte** è passato dalle € 6.853 migliaia al 31 dicembre 2007 alle € **4.327 migliaia** al 31 dicembre 2008.

Le imposte del 2008 sono pari a circa € 1.668 migliaia rispetto alle € 3.153 migliaia dell'esercizio 2007. Tale variazione è dovuta sia alla diminuzione nominale delle aliquote che alla scelta aziendale di avvalersi dell'operazione di “affrancamento” del fondo imposte differite di cui al DM 3/3/2008, relativo al recupero a tassazione delle deduzioni extra-contabili.

Pertanto, l'esercizio 2008 si è concluso con un Utile Netto pari a € 2.660 migliaia rispetto alle € 3.700 migliaia dell'esercizio precedente.

Per una migliore valutazione dell'impatto sull'EBITDA dell'effetto straordinario che il “curtailment” aveva prodotto sui valori del 2007, si espone di seguito un estratto conto economico di periodo al netto di tale effetto con i relativi scostamenti:

(valori in migliaia di euro)	31.12.2007	%	31.12.2008	%	VAR	VAR %
Ricavi	51.266	100,0%	55.098	100,0%	3.832	7,5%
Mat. Prime, suss. di consumo e merci	867	1,7%	812	1,5%	-55	-6,4%
Costi per servizi	19.823	38,7%	21.854	39,7%	2.031	10,2%
Altre spese operative	2.066	4,0%	2.725	4,9%	660	31,9%
Costi del personale	18.847	36,8%	20.008	36,3%	1.160	6,2%
<b>EBITDA</b>	<b>9.663</b>	<b>18,8%</b>	<b>9.699</b>	<b>17,6%</b>	<b>36</b>	<b>0,4%</b>

La tabella evidenzia come, al netto della suddetta voce non ricorrente, il valore dell'EBITDA risulta essere in linea con quello del 2007.

Di seguito si riporta il conto economico sintetico degli esercizi precedenti.

SAT Spa	Consuntivi										
C/Economico /€000)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (*)	2007 (*)	2008 (*)
Ricavi	18.913	20.430	20.883	23.543	25.990	31.540	32.256	35.243	42.998	51.266	55.098
Costi	15.419	16.284	16.449	18.398	20.624	24.759	24.834	27.710	33.533	40.820	45.399
<b>M.O.L. (EBITDA)</b>	<b>3.494</b>	<b>4.146</b>	<b>4.434</b>	<b>5.145</b>	<b>5.366</b>	<b>6.782</b>	<b>7.422</b>	<b>7.532</b>	<b>9.465</b>	<b>10.445</b>	<b>9.699</b>
Ammortamenti (**)	1.911	1.980	1.257	1.495	1.671	1.867	2.436	2.787	3.379	3.403	5.177
<b>Ris. operativo (EBIT)</b>	<b>1.583</b>	<b>2.166</b>	<b>3.177</b>	<b>3.650</b>	<b>3.695</b>	<b>4.915</b>	<b>4.986</b>	<b>4.746</b>	<b>6.086</b>	<b>7.042</b>	<b>4.522</b>
Gestione finanziaria	129	72	111	134	148	41	21	- 44	- 82	- 189	- 195
Gest. straordinaria (***)	287	282	- 327	- 270	- 511	- 575	929	309	-	-	-
<b>Ris. ante imposte (EBT)</b>	<b>1.999</b>	<b>2.520</b>	<b>2.961</b>	<b>3.514</b>	<b>3.332</b>	<b>4.380</b>	<b>5.936</b>	<b>5.011</b>	<b>6.004</b>	<b>6.853</b>	<b>4.327</b>
Imposte	- 1.319	- 1.349	- 1.554	- 1.817	- 1.282	- 2.199	- 2.453	- 2.490	- 2.976	- 3.153	- 1.668
<b>Risultato netto</b>	<b>680</b>	<b>1.171</b>	<b>1.407</b>	<b>1.697</b>	<b>2.049</b>	<b>2.181</b>	<b>3.483</b>	<b>2.522</b>	<b>3.028</b>	<b>3.700</b>	<b>2.660</b>

(\*) Dati esposti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS a seguito dell'FTA (First Time Adoption) a far data dal Bilancio 2006.

(\*\*) Dal 2006, contrariamente agli anni precedenti, la voce include anche gli accantonamenti e le svalutazioni.

(\*\*\*) Come richiesto dai principi contabili internazionali, la gestione straordinaria è stata opportunamente riclassificata.

## 10.5 STATO PATRIMONIALE

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati di **Stato Patrimoniale** al 31 dicembre 2008 e al 31 dicembre 2007:

STATO PATRIMONIALE	31.12.2007	31.12.2008
Attività correnti	26.939	20.814
Attività non correnti	58.738	69.361
<b>Totale attività</b>	<b>85.677</b>	<b>90.175</b>
Passività correnti	27.041	31.129
Passività a medio/lungo termine	6.539	5.358
<b>Totale passività</b>	<b>33.580</b>	<b>36.488</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>52.097</b>	<b>53.688</b>
<b>Totale passività e Patrimonio Netto</b>	<b>85.677</b>	<b>90.175</b>

Valori in Euro/000

La variazione delle Attività (+ €4.449 migliaia) è dovuta all'aumento delle attività non correnti di circa € 10.624 migliaia principalmente a seguito degli importanti investimenti sostenuti nel 2008 (circa € 15 milioni) ed alla diminuzione delle attività correnti di circa € 6.125 a seguito dell'assorbimento della liquidità per liquidare i fornitori degli investimenti suddetti.

Le Passività crescono di circa € 2.908 principalmente per l'utilizzo degli affidamenti bancari per coprire gli investimenti effettuati nel periodo.

La variazione del Patrimonio Netto (di circa + € 1.591 migliaia) deriva principalmente dalla parte dell'utile di esercizio 2007 destinato dall'assemblea dei soci ad integrazione delle riserve di capitale. Si rimanda comunque al "Prospetto di riconciliazione delle variazioni nei conti di Patrimonio Netto" per ulteriori dettagli.

Di seguito si riporta lo Stato Patrimoniale sintetico degli esercizi precedenti.

La dinamica del patrimonio	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Immobilizzazioni</b>	12.884	12.968	15.153	16.067	19.657	21.656	28.787	29.539	44.389	58.738	69.361
<b>Circolante</b>	10.572	10.667	10.670	11.341	12.011	12.853	11.438	13.126	13.213	26.939	20.814
- di cui liquidità	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769	413	9.664	3.891
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>23.456</b>	<b>23.635</b>	<b>25.823</b>	<b>27.408</b>	<b>31.668</b>	<b>34.510</b>	<b>40.226</b>	<b>42.666</b>	<b>57.602</b>	<b>85.677</b>	<b>90.175</b>
<b>Debiti medio l. termine</b>	5.361	5.724	5.798	5.856	5.736	6.537	6.857	6.634	6.844	6.539	5.358
<b>Debiti breve termine</b>	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534	23.767	27.041	31.129
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>10.238</b>	<b>11.630</b>	<b>12.834</b>	<b>14.216</b>	<b>15.870</b>	<b>17.578</b>	<b>20.539</b>	<b>22.498</b>	<b>26.990</b>	<b>52.097<sup>(*)</sup></b>	<b>53.688</b>
-di cui Capitale Sociale (**)	7.747	8.160	8.161	8.161	8.161	8.161	8.161	13.035	13.035	16.269	16.269
<b>TOT. PASSIVITÀ e Netto</b>	<b>23.456</b>	<b>23.635</b>	<b>25.823</b>	<b>27.408</b>	<b>31.668</b>	<b>34.510</b>	<b>40.226</b>	<b>42.666</b>	<b>57.602</b>	<b>85.677</b>	<b>90.175</b>

Valori in Euro/000

(\*) Nel patrimonio netto del 2007 è iscritto un fondo sovrapprezzo azioni pari a circa € 18,9 milioni

(\*\*) Di cui aumento di capitale a pagamento: nel 1998 per € 1.110 mila; nel 1999 per € 413 mila; nel 2007 per € 3.234

Il capitale investito di SAT dal 1998 ad oggi è passato da circa 23,5 a circa 90,2 milioni di euro per effetto, soprattutto, degli investimenti infrastrutturali nell'ottica di miglioramento dei servizi al passeggero; nel contempo i risultati positivi della gestione economica hanno consentito, ormai da diversi anni, il pagamento di un compenso (dividendi) ai Soci per il loro apporto al capitale della Società e di alimentare le riserve (passate da circa 2,5 a circa 37,4 milioni di euro). Nel luglio 2007, con l'entrata in Borsa di SAT, la società ha ricevuto un ulteriore apporto di patrimonio da parte dei Soci per circa € 22,2 milioni, di cui circa € 3,2 ad aumento del capitale sociale e di circa € 18,9 milioni ad aumento di riserve (fondo sovrapprezzo azioni).

## 10.6 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Nella seguente tabella si riportano informazioni riguardanti la **Posizione Finanziaria Netta** relativamente al 31.12.2007 e al 31.12.2008:

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2007	31.12.2008
Disponibilità liquide	13	16
Crediti verso Istituti di credito a breve	9.651	3.875
Cassa e mezzi equivalenti	9.664	3.891
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	0	4.236
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>9.664</b>	<b>-344</b>

*Valori in Euro/000*

La variazione della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2008 rispetto al 31 dicembre 2007, deriva principalmente dal finanziamento degli investimenti di periodo. Si rimanda al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

## 10.7 EVOLUZIONE DEI PRINCIPALI INDICI DI BILANCIO

Alla luce della dinamica economico-patrimoniale su esposta, i principali indici di redditività e patrimoniali di SAT degli ultimi tre esercizi sono di seguito riportati:

SAT Spa	exercizio	exercizio	exercizio
	2006	2007	2008
<b>Gli indici di redditività</b>			
<b>ROE</b> Risultato netto / Patrimonio netto	11,2%	7,1%	5,0%
<b>ROE lordo</b> Utile ante imposte / Patrimonio netto	22,2%	13,2%	8,1%
<b>ROI</b> Risultato operativo / Capitale Investito <sup>(1)</sup>	22,1%	16,6%	8,4%
<b>ROS</b> Risultato operativo / Ricavi	14,2%	13,7%	8,2%
<b>Gli indici patrimoniali</b>			
<b>QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'</b> Attività correnti / Passività correnti	0,58	1,00	0,67
<b>QUOZIENTE DI TESORERIA</b> Cassa e mezzi equivalenti / Passività correnti	0,02	0,36	0,13
<b>QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO COMPLESSIVO</b> (Passività a ML termine + Passività correnti) / Patrimonio netto	1,13	0,64	0,68
<b>QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b> Passività di finanziamento <sup>(2)</sup> / Patrimonio netto	0,04	0,00	0,08
<b>QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA</b> Patrimonio netto / Attività non correnti	0,61	0,89	0,77
<b>QUOZIENTE SECONDARIO DI STRUTTURA</b> (Patrimonio netto+ Passività a ML termine) / Attività non correnti	0,79	1,00	0,85

(1) Capitale Investito = Attività non correnti - Passività non correnti + CCN (Capitale Circolante Netto)

CCN = Attività correnti (senza Cassa e mezzi equivalenti) - Passività correnti (senza Scoperti bancari e fin.ti)

(2) Passività di finanziamento = scoperti bancari e finanziamenti (sia a breve che a medio/lungo termine)

Il ROE passa dal 7,1% del 2007 al 5,0% del 2008. La variazione è conseguente all'incremento del Patrimonio Netto, a seguito dell'aumento di capitale effettuato al momento della quotazione in Borsa della Società, ed alla diminuzione dell'utile netto.

Per gli stessi motivi, il ROE lordo passa dal 13,2% del 2007 all'8,1%.

La variazione del ROI, 16,6% nel 2007 e 8,4% nel 2008, è dovuta sia alla diminuzione del Risultato Operativo che dell'incremento delle attività non correnti, per effetto degli importanti investimenti effettuati.

La riduzione del Risultato Operativo è alla base della variazione del ROS, passato dal 13,7% del 2007 all'8,4% del 2008.

## 11. RAPPORTI CON SOCIETÀ COLLEGATE E CORRELATE.

L'Assemblea straordinaria dei Soci di Alatoscana SpA, nella seduta del 30/6/08, ha deliberato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2447 del Codice Civile, di ripianare la perdita di esercizio 2007 di € 331.333 mediante: (i) versamento di € 57.931 da parte di SAT e di € 112.455 da parte della Regione Toscana; (ii) riduzione del capitale sociale da € 160.947,20 ad € 0 a completa copertura della perdita contabilizzata nell'esercizio 2007. Nel contempo ha deliberato un aumento di capitale da € 0 ad € 155.055. SAT ha interamente esercitato il proprio diritto di opzione.

Alla data del 31 dicembre 2008 la partecipazione di SAT in Alatoscana risulta pari al 29,2% del capitale sociale. E' rimasta invece invariata a 94,6 % la partecipazione di controllo di Alatoscana Spa in Aereiba Spa, Società proprietaria delle infrastrutture dell'Aeroporto di Marina di Campo.

SAT ha proseguito anche nell'esercizio 2008, così come previsto nel contratto relativo alla cessione delle azioni di Alatoscana, a prestare i servizi di staff a favore della Collegata (service amministrativo da contratto pari a circa € 5,2 mila); inoltre SAT ha garantito, in continuità con gli ultimi esercizi, la presenza di proprio personale abilitato a svolgere servizi di controllo sicurezza passeggeri e bagagli sull'aeroporto di Marina di Campo in modo da consentire il mantenimento dell'operatività aeroportuale per la stagione estiva; alla collegata sono state addebitate le spese relative al personale SAT utilizzato (€ 39,3 mila). SAT ha inoltre addebitato ad Alatoscana € 65 mila quale recupero di prestazioni professionali esterne sostenute per la predisposizione del Piano Industriale 2009-2013 di Alatoscana.

Al 31/12/2008 la collegata Alatoscana Spa ha un Patrimonio Netto negativo pari a circa € 316 migliaia ed un Risultato Netto negativo pari a circa € 466 migliaia.

Come evidenziato nell'Allegato H al Bilancio, le altre parti correlate sono le seguenti:

- Cassa di Risparmio di Volterra;
- Cassa di Risparmio di Lucca, Pisa, Livorno;
- Banca Toscana;
- Last Minute Spa.

I rapporti con gli Istituti di Credito sono relativi a ordinari rapporti di conto corrente.

La Last Minute Spa risulta sub-concessionaria di uno spazio in aerostazione (area landside) per la gestione di attività di Centro Benessere.

Tutte le operazioni con le parti correlate sono state effettuate a condizioni di mercato.

Gli Amministratori ritengono che non esistano rischi di esigibilità dei crediti descritti vantati verso le parti correlate.

## 12. LE RISORSE UMANE

### Gli organici SAT

L'organico espresso in unità al 31 dicembre 2008 risulta dalla tabella seguente:

	2007	2008	Variazioni
Dirigenti	7	9	2
Impiegati	330	321	-9
Operai	121	122	1
<b>TOTALE</b>	<b>458</b>	<b>452</b>	<b>-6</b>

Rispetto al 31 dicembre 2007 il numero complessivo dei dipendenti è diminuito in termini assoluti di 6 unità ed in termini percentuali dell'1,3%.

Le funzioni con maggior organico sono quelle operative (Assistenza Passeggeri, Merci e Security) che rappresentano l'86,7% dell'organico. Le funzioni di Staff rappresentano 13,3 % del totale dei dipendenti SAT.

L'organico medio annuo relativo al 2008 viene esposto nella tabella seguente:

	2007	2008	Variazioni
Dirigenti	7	7,8	0,8
Impiegati	276,4	287,3	10,9
Operai	107,1	109,8	2,7
<b>TOTALE</b>	<b>390,5</b>	<b>404,9</b>	<b>14,4</b>

N.B.: nel calcolo 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

L'incremento dell'organico medio annuo, passato dai 390,5 EFT del 2007 ai 404,9 EFT del 2008, è, termini percentuali, pari al 3,7%.

I maggiori aumenti si sono registrati nei settori operativi "Passeggeri" (+3,3%) e "Security" (+13,4%)

Per il settore operativo "Passeggeri", il motivo dell'incremento è da ricercarsi nell'adeguamento degli organici rispetto all'ampliamento degli spazi aeroportuali (ampliamento del piazzale aeromobili) nonché all'aumento del traffico gestito.

Per quanto riguarda la funzione "Security", l'aumento è dovuto all'aumento del traffico e dall'adeguamento agli standard di sicurezza aeroportuali richiesto dal Piano Nazionale di Sicurezza, come schematicamente riportato di seguito:

- l'emendamento alla Scheda nr. 1 del Programma Nazionale di Sicurezza ha imposto, a partire dal 1 agosto 2007, il presidio minimo di ciascuna postazione di controllo sicurezza con almeno 4 guardie particolari giurate, anziché 3, come in precedenza. Quindi, nel 2008 questo aspetto ha pesato per 12 mesi a fronte dei soli 5 mesi del 2007;

- l'introduzione della settima e sesta postazione di controllo sicurezza a partire dall'inizio del mese di giugno 2008;
- il trasferimento da ENAC a SAT della gestione dei PASS aeroportuali e degli oggetti rinvenuti, a partire dal giugno 2007. Questo ha comportato per SAT la necessità di organizzare un apposito ufficio, con personale dedicato alla gestione di dette attività. Quindi, nel 2008 questo aspetto ha pesato per 12 mesi a fronte dei soli 7 mesi del 2007.

In questo contesto, si rileva comunque un incremento della produttività 2008 vs 2007, intesa come rapporto tra UTA ed EFT, pari all'1,5%.

Anche nel corso del 2008 si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando in modo significativo le forme di flessibilità ad oggi consentite dalla legge (es. clausole elastiche e flessibili per i part-time, ricorso al fuori orario, trasformazioni di contratto, contratti a tempo determinato, contratti di inserimento).

Nel corso del 2008 si è avuto un "turn over" di 19 unità, di cui 11 per pensionamento e 8 tra dimissioni e cessazione di contratto.

### **Aspetti organizzativi e di sistema**

Si è dato luogo ad un progetto di analisi e revisione organizzativa della struttura funzionale e dei processi aziendali.

Tale percorso di cambiamento ha portato alla riduzione dei riporti diretti al Vertice aziendale con la creazione di tre Direzioni, tra cui una di nuova costituzione, la Direzione "System & Resources", che coordina alcune funzioni di staff: "Human Resources & Organization", "Administration & Financial Planning", "Information Technology" e "Quality". Tale Direzione di area è stata creata allo scopo di assicurare il costante miglioramento dei flussi informativi, dei processi e dell'organizzazione esistente, in modo coerente con la crescita dell'azienda e della struttura aeroportuale.

Le altre Direzioni sono "Operations" (che ha assorbito la Funzione "Security" e "Safety Management") e la Direzione Commerciale e Marketing. Si segnala che l'Area Tecnica ha assorbito la posizione di Sviluppo Infrastrutture, in precedenza autonoma.

E' stata poi scorporata dalla Funzione "Administration & Financial Planning" l'area del Controllo di Gestione e di Reporting e costituita l'autonoma Funzione "Reporting & Control" che riporta direttamente all'Amministratore Delegato.

Vista la crescente estensione delle aree e la necessità di porre una sempre maggior attenzione e presidio sulle infrastrutture, è stata inoltre creata la posizione organizzativa di "Terminal Manager", con la responsabilità di garantire la qualità degli ambienti aeroportuali e, più in generale, dell'immagine dell'aerostazione, garantendo efficacia e rapidità degli interventi necessari, coordinandosi con le altre Funzioni interessate nel processo.

### **Formazione e Addestramento Tecnico**

SAT ritiene la formazione manageriale, professionale e l'addestramento sul campo una fondamentale leva strategica di successo e uno strumento di valorizzazione delle Persone.

Sono state effettuate 17.558 ore di addestramento tecnico (delle quali 9.533 tramite la Scuola Aeroportuale Italiana) nelle funzioni operative (22.022 ore nel 2007, comprensive anche di quelle erogate tramite la Scuola Aeroportuale Italiana) ed ulteriori 1.258 di formazione in tutte le altre funzioni (1.953 ore nel 2007).

Si sono mantenuti anche nel 2008 i corsi di business english, i corsi e interventi formativi mirati alla diffusione della cultura della “Qualità” ed al mantenimento ed alla gestione delle tre Certificazioni in atto (informazione sul Sistema di Gestione Integrato della Qualità), i corsi di formazione per neoassunti sull’organizzazione aziendale, sulle regole interne, sulla sicurezza e gli ambienti di lavoro, così come previsti dal D.Lgs. 626/94, e sulla gestione delle situazioni di emergenza, incendio ed evacuazioni. Sono stati inoltre effettuati alcuni interventi formativi di supporto in merito a tematiche di amministrazione e gestione delle risorse umane a team leader e caposquadra.

## **Relazioni Industriali**

Nel mese di febbraio 2008 è stato siglato l’accordo di rinnovo del Contratto Integrativo Aziendale, sia per la parte economica che normativa. Tale accordo è stato siglato, per la prima volta, dall’Azienda con tutte le Organizzazioni Sindacali (CGIL, CISL, UIL e UGL).

Dal luglio 2008 si è registrato un incremento della conflittualità sindacale nel settore – a livello nazionale - che ha coinvolto anche SAT, per vicende legate agli appalti di servizi in essere sul sedime (esternalizzazione dell’attività di facchinaggio e pulizia aeromobili) ed alle relative rivendicazioni circa la tipologia di contratto collettivo da applicare. A ciò si è aggiunta una vertenza su problematiche di gestione interna nei confronti di SAT, che ha reso il secondo semestre dell’anno abbastanza complesso sotto il profilo delle relazioni industriali. Tale stato di agitazione ha portato anche ad alcuni scioperi che si sono registrati nei mesi di luglio e ottobre. Sul finire dell’anno la situazione ha trovato composizione ed al momento si ritiene risolta.

## **Politiche di coinvolgimento sul personale**

Si è proseguito anche nel 2008 il progetto della giornata di stage interno interfunzionale chiamata “Una Giornata Particolare”, che dal 2006 ha coinvolto più di 123 dipendenti. La “Giornata Particolare” è un momento di formazione e coinvolgimento che prevede per dipendenti (impiegati ed operai) con bassa anzianità aziendale una giornata di stage nelle Funzioni diverse da quella propria di appartenenza. Tutto ciò al fine di favorire lo scambio di esperienze, l’accrescimento delle conoscenze in merito all’organizzazione aziendale, l’abbattimento dei “muri” con l’obiettivo di accrescere sempre più il “senso di appartenenza” e la comunicazione interfunzionale ed interpersonale.

Nell’ambito del progetto relativo al miglioramento dell’organizzazione e dei processi aziendali si è inoltre dato luogo alla costituzione di otto gruppi di lavoro interfunzionali, composti da giovani laureati delle funzioni di staff ed operative, che hanno avuto come obiettivo la realizzazione di specifici progetti e lo sviluppo delle competenze di project management e di coordinamento in ottica “trasversale”.

E’ stato utilizzato anche nel 2008 un sistema premiante di MBO per il Top Management, secondo il quale obiettivi specifici di performance sono prefissati, periodicamente controllati e premiati sulla base della percentuale di raggiungimento degli stessi.

Si sono inoltre effettuati interventi meritocratici, collegati alla valutazione individuale delle performance. I colloqui di valutazione e di confronto capo-collaboratore, in un contesto più formalizzato e con l’ausilio di una scheda a supporto, hanno avuto lo scopo di facilitare la gestione dei feedback da parte dei responsabili, migliorare la conoscenza delle loro risorse e operare positivamente sul clima in quanto tale processo mira a rendere trasparente la comunicazione, i metri di giudizio ed i criteri premianti.

Anche nel 2008 sono state effettuate le due Convention aziendali, a luglio e a dicembre, nelle quali sono stati invitati tutti i dipendenti dell'azienda ed illustrati dal Top Management i risultati conseguiti e le politiche aziendali.

### **Sicurezza sul lavoro**

SAT si è adeguata alle disposizioni in tema di Salute e Sicurezza previste dalla vigente normativa. In particolare è costituito in azienda il Servizio di Prevenzione e Protezione che si confronta periodicamente sulle problematiche che emergono in materia, definendone le criticità e sviluppando azioni correttive appropriate.

Sono stati adempiuti anche quest'anno gli obblighi annuali riguardanti la Visita ai Luoghi di Lavoro, con la partecipazione del Medico Competente e dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza, e, alla presenza degli stessi, si è svolta l'annuale riunione del Servizio di Protezione e Prevenzione.

In relazione alle procedure di emergenza, SAT ha incrementato il numero degli addetti alla loro gestione ed ha effettuato l'annuale prova di gestione dell'emergenza disposta dal D.M. 10/03/98. Inoltre, a seguito dell'emanazione del nuovo Testo Unico su Salute e Sicurezza (D.Lgs. 81/2008), l'azienda ha intrapreso le azioni finalizzate alla revisione del Documento di Valutazione dei Rischi ed al suo aggiornamento per ciò che concerne i nuovi rischi per i quali è richiesta la valutazione

### **13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX D.Lgs. N. 196 DEL 30/6/2003**

In ottemperanza agli obblighi derivanti dal D.Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003 ed in particolare quelle di cui al punto 26 del Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza-allegato B, si da atto che il Documento Programmatico sulla Sicurezza 2008 è depositato presso la sede sociale, è stato redatto in data 31 marzo 2008. Tale documento contiene l'elenco dei trattamenti sui dati personali effettuati dall'azienda, la distribuzione dei compiti, l'analisi dei rischi, tutte le misure minime ed idonee adottate per garantire la sicurezza dei dati, la previsione di interventi formativi degli incaricati al trattamento e quant'altro previsto, in particolare, al punto 19 del Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza - allegato B della predetta legge.

### **14. QUALITA'**

In data 4 aprile 2008 ENAC ha approvato la versione aggiornata della Carta dei Servizi che è stata successivamente pubblicata agli inizi del mese successivo.

Nel corso dell'anno si sono inoltre svolte, con esito positivo, le verifiche ispettive periodiche per il mantenimento delle certificazioni legate al Sistema di Gestione Integrato Qualità/Ambiente e Responsabilità Sociale. A seguito degli audit, effettuati da "Det Norske Veritas" in data 17/3/2008 e 22/9/2008 per la norma di Responsabilità Sociale SA8000, ed in data 18.03.2008 per la ISO14001, l'Ente ha emesso rapporti di conformità e confermato le certificazioni.

La verifica sul Sistema Qualità a fronte della certificazione ISO9001/2000, effettuata in data 19/06/2008 ha avuto anch'essa esito positivo.

La circolare Enac APT 2° "Accesso al mercato di assistenza a terra: Accertamenti di idoneità, Certificazione e Sorveglianza dei Prestatori di servizi negli Aeroporti" prevedeva che SAT, come Società di Gestione che svolge servizi di assistenza a terra, conseguisse una certificazione da parte di Enac come garanzia del possesso dei requisiti di idoneità disciplinati dall'art 13 D.Lgs. 18/99. La documentazione richiesta è stata consegnata nei tempi previsti dalla circolare ed il certificato di idoneità come Prestatore di servizi di assistenza a terra è stato consegnato a SAT in data 6 maggio 2008.

## 15. RICERCA E SVILUPPO

SAT da sempre si focalizza sull'innovazione di processo per realizzare incrementi continuativi di efficienza e garantire un utilizzo sempre più efficace delle infrastrutture aeroportuali gestite nonché un soddisfacimento sempre maggiore delle aspettative di servizio del passeggero in transito. E' stato così automatizzato un numero elevato di processi permettendo una migliore gestione complessiva dei flussi informativi e delle attività correlate. L'anno 2008 ha visto SAT continuare nel piano degli investimenti in una serie di aree con lo scopo di raggiungere un'affidabilità sempre maggiore dei propri sistemi.

In particolare, nel corso del corso del 2008 SAT ha:

- potenziato le infrastrutture elaborative, sfruttando nuove tecnologie tese da un lato al rispetto dell'ambiente (ottimizzazione dei consumi e risparmio energetico) e dall'altro ad elevare l'affidabilità dei sistemi, garantendo elevati livelli di servizio;
- potenziato le infrastrutture di comunicazione al fine di garantire un livello di servizio elevato anche in termini di connettività;
- operato un miglioramento dei processi di fatturazione soprattutto in ambito aviation;
- avviato un processo di revisione dei sistemi di gestione del personale;
- potenziato il sistema per l'automazione della gestione corrispettivi della biglietteria aerea per migliorare la rendicontazione delle attività degli agenti, e facilitare le attività di controllo da parte dell'amministrazione;
- realizzato un nuovo portale Web sia in termini tecnologici che di contenuti, per estendere i servizi al pubblico, offerti tramite Internet.

## 16. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2008

### IL TRAFFICO SAT

L'Aeroporto di Pisa chiusa il primo bimestre del 2009 con un totale di 420.778 passeggeri trasportati, in diminuzione del 2,4% rispetto allo stesso periodo del 2007. Lo scalo pisano, con il suo contenuto calo di traffico, è risultato essere nel mese di gennaio 2009 il primo tra gli aeroporti italiani con oltre un milione di passeggeri annui, considerando gli aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa e Bergamo-Orio al Serio) ciascuno come un unico sistema aeroportuale.

Gennaio 2009			
	Aeroporto	Passeggeri	%
1	Pisa	211.252	-3,5
2	Treviso	94.805	-3,9
3	Palermo	262.175	-4,0
4	Cagliari	170.403	-4,2
5	Bologna	271.576	-7,3
6	Olbia	50.754	-7,4
7	Bari	154.193	-7,8
8	Roma sistema	2.344.664	-8,46
9	Lamezia T.	77.657	-8,7
10	Firenze	114.937	-9,3
11	Torino	257.144	-11,4
12	Verona	184.670	-12,2
13	Venezia	378.413	-13,0
14	Alghero	65.711	-13,5
15	Catania	336.107	-14,8
16	Genova	65.386	-15,3
17	Napoli	277.977	-20,5
18	Milano sistema	2.168.082	-25,03
	<b>TOTALI</b>	7.753.228	-14,8

Fonte: Assaeroporti (dati del bimestre non disponibili)

Nella tabella che segue è indicato l'andamento delle diverse componenti del traffico nel primo bimestre dell'anno 2009 ed il raffronto con lo stesso periodo dell'anno precedente:

TRAFFICO SAT			
	Gen-Feb 08	Gen-Feb 08	VAR. 2009/2008
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>430.582</b>	<b>420.252</b>	<b>-2,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	134.237	134.563	0,2%
Internazionali (Linea + Charter)	296.345	285.689	-3,6%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>708</b>	<b>526</b>	<b>-25,7%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>431.290</b>	<b>420.778</b>	<b>-2,4%</b>
	Gen-Feb 08	Gen-Feb 08	VAR. 2009/2008
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>5.220</b>	<b>4.466</b>	<b>-14,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	1.893	1.426	-24,7%
Internazionali (Linea + Charter)	3.030	2.901	-4,3%
Cargo	210	139	-33,8%
Volo postale	87		-100,0%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>383</b>	<b>263</b>	<b>-31,3%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>5.603</b>	<b>4.729</b>	<b>-15,6%</b>
	Gen-Feb 08	Gen-Feb 08	VAR. 2009/2008
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>294.026</b>	<b>262.194</b>	<b>-10,8%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	94.519	84.619	-10,5%
Internazionali (Linea + Charter)	174.949	168.552	-3,7%
Cargo	18.980	9.023	-52,5%
Volo postale	5.578		-100,0%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>4.094</b>	<b>4.463</b>	<b>9,0%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>298.120</b>	<b>266.657</b>	<b>-10,6%</b>
	Gen-Feb 08	Gen-Feb 08	VAR. 2009/2008
Merce via aerea (Kg)	1.470.554	692.934	-52,9%
Merce via superficie (Kg)	358.319	188.792	-47,3%
Posta (Kg)	248.907	13.293	-94,7%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>2.077.780</b>	<b>895.019</b>	<b>-56,9%</b>
	Gen-Feb 08	Gen-Feb 08	VAR. 2009/2008
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>433.368</b>	<b>421.673</b>	<b>-2,7%</b>

Il calo del traffico passeggeri è dovuto principalmente ad un calo registrato nei movimenti. Si ricorda, infatti, la presenza nel bimestre 2008 dei 3 voli giornalieri per Milano Malpensa, del volo per Catania operato da AirOne e dei 5 voli per Roma Fiumicino (4 operati da Alitalia e 1 da Airone) oggi sostituiti dai 4 voli giornalieri operati da Alitalia-CAI. Sul fronte internazionale è da evidenziare la presenza nel bimestre 2008 del volo Vueling Airlines per Madrid operato 4 volte la settimana e la riduzione dei movimenti sul mercato spagnolo da parte di Iberia sempre sulla rotta Pisa - Madrid (5 frequenze settimanali invece di 7) e da parte di Click Air sulla rotta Pisa - Barcellona (da 4 frequenze a 2). Il fattore di riempimento dei voli di linea del bimestre 2009, pari al 65% registra una crescita di 1,8 punti rispetto a quanto registrato nel 2008 (63,2%).

**Programma voli di linea estate 2009:**

Nonostante la crisi, per Pisa la stagione estiva 2009 vede la sostanziale conferma della programmazione dell'estate 2008 e l'inaugurazione dei seguenti voli di linea:

- **Ryanair:** In data 29 gennaio 2009, ha inaugurato le rotte di Pisa - Bratislava (2 frequenze settimanali operate partire dal 31 marzo 2009) e Pisa – Maastricht ( volo trisettimanale operato a partire dal 31 marzo 2009). Inoltre, in data 4 marzo 2009, ha annunciato il posizionamento di un ulteriore aeromobile presso lo scalo pisano (per un totale di 6 aeromobili) a partire dal 5 giugno 2009, e la conseguente inaugurazione di quattro ulteriori nuove destinazioni: Ibiza (Spagna), Marrakech (Marocco), Zara (Croazia) e Lille (Francia). I nuovi 4 collegamenti vanno ad aggiungersi ai 30 già esistenti nella Summer 2009 per un totale di 34 destinazioni servite dal vettore irlandese. Merita sottolineare l'importanza di Marrakech, primo collegamento di linea non-stop del Galilei con l'Africa, attualmente servita via Hub, e Zara, primo collegamento con lo stato dell'ex - Jugoslavia.

Il posizionamento del sesto aeromobile determina inoltre l'incremento di frequenze di alcune destinazioni già servite: Lamezia Terme (da cinque a sette frequenze settimanali), Bruxelles Charleroi (da nove a dieci frequenze settimanali), Barcellona Girona (da sette a nove frequenze settimanali) e Francoforte Hahn (da sette a nove frequenze settimanali). Infine, lo stesso aeromobile opererà tre ulteriori nuovi collegamenti, le cui destinazioni non sono state ancora annunciate da Ryanair.

- **Norwegian Air Shuttle** opererà, a partire dal 2 aprile 2009, due frequenze settimanali per Copenaghen;

- **Transavia** opererà, a partire dal 21 maggio 2009, tre frequenze settimanali per Copenaghen;

- **FlyOnair** opererà, a partire dal mese di giugno, un volo diretto per Bucarest (inizialmente con una frequenza settimanale per poi passare, in alta stagione, a tre frequenze settimanali);

- **Delta Air Lines**, incrementa le frequenze a partire dal 1° giugno 2009. Saliranno infatti a 6 i voli settimanali tra Pisa e New York a fronte dei 4/5 della precedente stagione portati a 5 nell'altissima (luglio-agosto);

- **easyJet** opererà nel periodo luglio-agosto 2009 due frequenze settimanali per Lione.

L'operativo voli 2009 vede al momento le seguenti cancellazioni/riduzioni:

- TuiFly sospende i voli per Stoccarda e Hannover;

- Thomsonfly sospende il volo per Coventry (1 frequenza settimanale nella stagione estiva 2008);

- Ryanair sospende il volo per Alicante (operato la scorsa stagione estiva con 2 frequenze settimanali);

- British Airways introduce il terzo volo giornaliero per Londra LGW a partire dal 13 giugno al 27 settembre 2009 (nel 2008 il terzo volo giornaliero ha coperto l'intera stagione estiva da aprile a fine ottobre);

- Lufthansa/Air Dolomiti riduce dalla prossima stagione estiva i voli diretti per Monaco che passano così da tre voli giornalieri a due.

In sintesi, nonostante l'acuirsi della crisi, le compagnie aeree riconfermano i propri programmi sull'Aeroporto di Pisa, ed alcune (in primis Ryanair ed anche Transavia, Norwegian, FlyOnair, easyJet) lanciano nuove rotte.

Visto lo scenario economico generale, si tratta di una grande prova di fiducia nella capacità dell'Aeroporto Galilei e del mercato toscano di attrarre e generare domanda.

Le riduzioni di capacità effettuate da British Airways e Lufthansa non hanno valenza strategica.

La nuova Alitalia si è presentata su Pisa con un efficace servizio di feederaggio su Roma Fiumicino: il miglioramento si è verificato sia in termini di comfort di viaggio (aerei jet che sostituiscono aerei ad elica) che di orari (quattro collegamenti al giorno a orari ottimali).

Pertanto, in termini di destinazioni servite e voli, l'estate 2009 si presenta come un consolidamento delle operazioni lanciate dalle diverse compagnie aeree negli scorsi anni, integrato da alcune novità.

La grande incognita resta, per Pisa come per tutti gli altri aeroporti europei, il comportamento del consumatore. Sulla base dell'effettivo andamento delle prenotazioni, gli operativi voli di ciascun vettore potranno eventualmente registrare delle variazioni.

**Nella Summer 2009 l'aeroporto di Pisa sarà collegato con 61 destinazioni operate da 19 vettori (8 compagnie tradizionali e 11 low cost).**

Se l'offerta dei vettori in ambito passeggeri sembra delineare un sostanziale consolidamento del traffico, ben diversa è la situazione in area cargo.

Infatti, gli effetti della recessione su questo settore sono pesanti e resi ancor più gravi dal fatto che l'uscita Alitalia dal settore Cargo (CAI non ha rilevato la divisione cargo di Alitalia) e la fusione di CAI con Airone, ha provocato su Pisa tre discontinuità significative:

- **la cancellazione del servizio postale.** Questa cancellazione, nata inizialmente a causa della sospensione del servizio da parte di Air One (nell'ambito della fusione con CAI) ha imposto a Poste Italiane di inviare la posta all'Hub di Brescia via superficie. Successivamente, Poste Italiane ha ritenuto che tale soluzione avesse un buon rapporto costi/benefici, e la sospensione del volo postale da Pisa è diventata definitiva dal 1 gennaio 2009;

- **la sospensione del servizio aereo settimanale "all cargo" Bombay-Delhi - Malpensa- Pisa - New York.** Il volo, operato da Alitalia a cura di Savino del Bene fino al novembre 2008 è stato sospeso quando Alitalia ha chiuso la propria attività cargo. Savino del Bene non ha ancora trovato un vettore in grado di operare il servizio a costi accettabili. Inoltre i volumi di export verso gli USA hanno subito una significativa contrazione. Pertanto al momento Savino del Bene utilizza la capacità cargo del volo di linea Delta per spedire le merci a New York;

- **la chiusura dei "voli gommati" da Malpensa.** La chiusura delle attività cargo da parte di Alitalia ha determinato la chiusura dei servizi di camion ("voli gommati") che trasferivano le merci dai voli cargo Alitalia allo scalo di Pisa. Nel bimestre ciò ha determinato un calo del traffico merci via superficie del 47,3%.

Sul fronte dei vettori courier, che pure si trovano ad affrontare una significativa contrazione del business, c'è invece la conferma della valenza strategica di Pisa:

- FEDEX ha confermato la decisione di operare su Pisa in logica di mini-hub, a partire dal giugno 2009, collegando Pisa con Parigi Charles de Gaulle e Roma Fiumicino, con aereo AB300 (al posto dell'ATR42 attuale) e con Ancona, con un ATR nonché la decisione di operare nel nuovo Cargo Village con una superficie dedicata pari a più di tre volte quella della sorting station attuale;

- DHL, nonostante la riduzione del traffico, continua ad operare da Pisa con aerei B757 e trasferirà nel nuovo Cargo Village le proprie attività logistiche, occupando una superficie uguale a quella attuale.

Il nuovo Cargo Village, la cui ultimazione è prevista entro l'estate 2009, sottolinea la volontà di SAT di investire in un settore – il cargo via aerea – che, nonostante la forte contrazione di volumi legata alla generale crisi economica, rimane per SAT un'area di business di importanza strategica

## LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

Alla luce dello sviluppo del traffico passeggeri, SAT prosegue nella realizzazione del previsto programma d'investimento in opere infrastrutturali finalizzate ad incrementare la capacità ricettiva ed i servizi offerti al pubblico.

I principali lavori in corso di realizzazione per l'anno 2009 sono:

- gli interventi di adeguamento impiantistico ed infrastrutturale della **pista di volo secondaria** al fine di poterla utilizzare in alternativa alla principale per il decollo e l'atterraggio, ad oggi utilizzata come via di rullaggio;

- la realizzazione del nuovo "**Cargo Village**" destinato ad ospitare le attività dei vettori courier ed il Terminal Merci SAT. La superficie dell'edificio, includendo i magazzini al piano terra, gli uffici ed i servizi ai piani superiori, sarà pari a circa 5.700 mq. L'intervento e le opere di urbanizzazione interesseranno complessivamente un'area di circa 19.000 mq. L'investimento assume un carattere particolarmente strategico per SAT, anche alla luce della nuova bretella che ha reso possibile il collegamento diretto tra l'Aeroporto Galileo Galilei e la grande viabilità nazionale;

- **l'ampliamento della sala partenze** al piano terra dell'aerostazione per circa 800 mq che saranno a disposizione delle attività operative e commerciali, l'intervento consentirà un incremento dei *gates* di imbarco da 8 a 11 con un miglioramento dei livelli di servizio offerti ai passeggeri;

- **l'ampliamento del parcheggio** denominato P4 "Sosta Lunga". Si prevede, infatti, di realizzare un secondo lotto del parcheggio (il primo di circa 18.500 mq è stato completato nel 2008) che interesserà una superficie di circa 13.550 mq con una disponibilità di 515 stalli aggiuntivi disponibili da luglio 2009.

## PRINCIPALI INIZIATIVE NON AVIATION 2009

Le principali iniziative Non Aviation previste per il 2009 riguardano:

- Il nuovo negozio "Marina Militare" in area landside: nel mese di marzo prenderà il via un nuovo punto vendita di abbigliamento che avrà a disposizione un locale di circa 20 mq. posizionato nel "cuore commerciale" dell'Aeroporto ed offrirà all'utenza aeroportuale e non, la propria linea completa di abbigliamento ed accessori coordinati;
- Il nuovo parrucchiere in area landside: nel mese di aprile sarà attivato al piano primo dell'aerostazione un nuovo punto "coiffeur uomo/donna";
- L'ampliamento del Bar/Caffetteria "Salza" in area landside: dal mese di aprile sarà ampliata la "Caffetteria Federico Salza" presente nella hall centrale. L'ampliamento comprende, oltre ad una maggiore superficie dei locali, nuovi servizi Food come la produzione artigianale del gelato ed un'ampia offerta di snack e panini di produzione propria che si vanno ad aggiungere a quelli già presenti, come la caffetteria e la pasticceria artigianale. Tale attività, rivolta in particolare agli utenti che ricercano un momento di relax prima dell'imbarco, sarà svolta in un locale di circa 80 mq. con, all'esterno, un apposito spazio riservato con servizio al tavolo;
- Il nuovo Punto Food "Bisteccheria" in area landside: dal mese di giugno, al piano primo del Terminal passeggeri, sarà avviato un nuovo punto di ristoro che integrerà l'offerta gastronomica dei già presenti Self Service, Ristorante, Pizzeria e Pub, con "grigliate e piatti tipici toscani";

Con l'ampliamento dell'area imbarchi oltre i filtri di sicurezza, prevista indicativamente per i mesi di maggio/giugno 2009, saranno disponibili circa ulteriori 300 mq. di spazi commerciali. In tali superfici è pianificato l'avvio delle seguenti attività Food/Retail:

- Il nuovo negozio di "Calzature e accessori di pelletteria coordinati" in area airside: la nuova attività commerciale, da maggio, prevede la presenza dei prodotti del marchio "Borgioli" azienda leader nella produzione di calzature uomo realizzate artigianalmente. All'interno della gamma merceologica del negozio saranno presenti anche altri prodotti di pelletteria sempre comunque riconducibili a produzioni artigianali;
- Il nuovo negozio d'abbigliamento in area airside: dal mese di maggio si prevede l'inserimento di uno spazio commerciale con merceologia dedicata all'abbigliamento multimarca. Tale area commerciale amplierà l'offerta merceologica, oggi limitata in tale area, del "made in Italy" con prodotti orientati ad un "lusso ragionevole" e pertanto conformi alla clientela internazionale in transito dal Galilei;
- La nuova Edicola/Tabacchi/Souvenir in area airside: da giugno l'attuale edicola beneficerà di uno spazio aggiuntivo di circa 30 mq. (totale circa 55 mq.). Oltre ad un nuovo look l'attività si presenterà con una maggiore offerta merceologica che in particolare comprenderà una più ampia area "libri" quest'ultima maggiormente orientata ad una "clientela internazionale";
- 1. nuovo Negozio di "Prodotti Gastronomici" del territorio pisano e toscano in area airside: questa nuova attività gastronomica, prenderà il via nel mese giugno e va ad aggiungersi alla già presente enogastronomia di "Colline Toscane" integrandone la varietà merceologica oggi non presente;
- Il nuovo Punto Food in area airside: nelle nuove aree disponibili in airside è previsto l'inserimento, dal mese di giugno, di un nuovo punto Food con prodotti del territorio che integrerà

l'offerta gastronomica (con colazioni internazionali, piatti freddi, focacceria, etc.) dell'attuale Bar/Pizzeria presente nell'area. Tale punto di ristoro offrirà *“l'ultimo sapore di Toscana prima dell'imbarco”*;

Inoltre, è previsto l'ampliamento del Parcheggio Sosta Lunga: dal mese di giugno saranno ampliate le superfici dell'attuale parcheggio Sosta Lunga EST (P4), realizzato nell'anno 2008, portando la capienza complessiva di posti auto da 500 circa a 1.000 circa. Tale parcheggio fornisce un adeguato servizio agli utenti che sostano per oltre una settimana grazie ad un sistema tariffario che premia le “lunghe soste”. Tale infrastruttura è servita da un collegamento dedicato, effettuato da uno “shuttle bus” che unisce costantemente il parcheggio alla struttura aeroportuale.

## **COSTITUZIONE SOCIETA' JET FUEL CO. SRL**

Si segnala che il 27 gennaio 2009 SAT ha costituito la nuova società Jet Fuel Co. Srl finalizzata alla gestione del deposito di carburante centralizzato presente presso lo scalo aeroportuale di Pisa e recentemente ultimato. Il capitale sociale della società è pari ad € 150 migliaia interamente sottoscritto dall'unico socio "SAT".

SAT ha inoltre iniziato le procedure di gara ad evidenza pubblica per la scelta del partner industriale a cui cedere il 51% del capitale sociale di Jet Fuel.

## **CONTRATTO DI PROGRAMMA**

In data 4 marzo 2009, il Consiglio di Amministrazione di ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha recepito le indicazioni dei Ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture e Trasporti in merito al Contratto di Programma deliberato dall'Ente per l'Aeroporto di Pisa in merito alla regolazione tariffaria tra ENAC e SAT. Pertanto, i Ministeri di riferimento potranno procedere ad un rapido invio al CIPE. Si è così completato un altro importante passo avanti nell'iter che porterà, con tempistiche attualmente non definibili dalla Società, all'entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari per l'Aeroporto di Pisa.

## **17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE**

La crisi economica e finanziaria, che ha caratterizzato con la sua incertezza l'anno 2008, non mancherà di far sentire i suoi effetti sul settore del trasporto aereo nazionale ed internazionale anche nel 2009.

La contrazione della domanda di traffico e la riduzione della capacità dei vettori, che hanno iniziato manifestarsi già nell'ultimo trimestre del 2008, sono elementi che potrebbero influenzare la gestione dell'anno.

Pur nella variabilità di tale scenario, la solidità della Società, confermata anche dai recenti dati di traffico e dalla decisione di Ryanair di posizionare il sesto aereo presso la base di Pisa, ci permettono di guardare con fiducia al conseguimento dei nostri obiettivi di consolidamento di quanto costruito negli anni scorsi, sia in termini di traffico che di risultati gestionali.

## 18. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2008 redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa.

Proponiamo che l'utile netto di esercizio di € 2.659.947 sia destinato per:

- Euro 132.997 quale 5% a riserva legale sulla base delle disposizioni statutarie;
- Euro 986.000 da distribuire come dividendo agli azionisti (euro 0,10 per azione);
- Euro 1.540.950 ad integrazione della riserva straordinaria in modo da garantire il cash-flow disponibile per far fronte agli investimenti della Vostra Società.

Il Consiglio esprime il proprio ringraziamento al Management e al Personale tutto per la collaborazione che ha consentito di realizzare i risultati raggiunti.

Il Consiglio formula inoltre un particolare ringraziamento al Collegio Sindacale per la collaborazione sempre prestata.

per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Costantino Cavallaro



## SCHEMI DI BILANCIO

## SAT S.p.A. - CONTO ECONOMICO

	Note	31.12.2008	31.12.2007	VARIAZIONE
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
Ricavi	1	53.747.677	50.523.298	3.224.379
<i>di cui verso parti correlate</i>		96.011	103.630	-7.619
Altri ricavi operativi	2	1.350.236	742.366	607.871
<i>di cui verso parti correlate</i>		111.080	48.782	62.298
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		629.636	84.504	545.132
<i>di cui verso parti correlate e non ricorrenti</i>		0	123.172	-123.172
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti	3	0	0	0
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>55.097.913</b>	<b>51.265.663</b>	<b>3.832.250</b>
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	4	811.503	866.750	-55.247
Costi del personale	5	20.007.524	18.064.068	1.943.456
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		0	-782.993	782.993
Costi per servizi	6	21.854.456	19.823.129	2.031.327
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	14.500	-14.500
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		193.500	394.095	-200.595
Altre spese operative	7	2.725.383	2.065.564	659.819
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		321.144	65.057	256.087
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	8	276.331	280.902	-4.571
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	9	3.811.050	2.982.475	828.575
Accantonamenti e svalutazioni	10	1.089.415	140.492	948.923
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>50.575.662</b>	<b>44.223.380</b>	<b>6.352.283</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (A-B)</b>		<b>4.522.251</b>	<b>7.042.284</b>	<b>-2.520.033</b>
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>				
Attività d'investimento	11	23.147	8.102	15.045
Proventi finanziari	12	380.515	238.040	142.475
Oneri finanziari	13	-598.448	-435.521	-162.927
<i>di cui verso parti correlate e non ricorrenti</i>		-136.101	-155.193	19.092
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>-194.786</b>	<b>-189.379</b>	<b>-5.407</b>
<b>UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>4.327.464</b>	<b>6.852.905</b>	<b>-2.525.440</b>
Imposte dell'esercizio	14	-1.667.517	-3.152.931	1.485.414
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		585.450	92.397	493.053
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO (E-F)</b>		<b>2.659.947</b>	<b>3.699.974</b>	<b>-1.040.027</b>
Utile per azione		0,27	0,42	-0,15

## SAT S.p.A. - STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	Note	31.12.2008	31.12.2007	VARIAZIONE
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>				
ATTIVITA' IMMATERIALI				
Diritti di brevetto industriale	15	254.235	215.942	38.293
Immobilizzazioni in corso e acconti	16	0	0	0
Altre immobilizzazioni	17	40.689	97.298	-56.608
<b>Totale Attività Immateriali</b>		<b>294.924</b>	<b>313.239</b>	<b>-18.315</b>
ATTIVITA' MATERIALI				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	18	40.586.328	21.354.665	19.231.663
Immobili, impianti e macchinari di proprietà		<u>23.513.279</u>	<u>31.790.994</u>	<u>-8.277.715</u>
<b>Totale Attività Materiali</b>		<b>64.099.607</b>	<b>53.145.659</b>	<b>10.953.948</b>
PARTECIPAZIONI				
Partecipazioni in altre imprese	19	2.299.330	2.382.945	-83.615
Partecipazioni in imprese Controllate	20	0	0	0
Partecipazioni in imprese Collegate	20	0	0	0
ATTIVITA' FINANZIARIE				
Crediti verso altri	21	2.215.891	2.219.870	-3.979
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	22	13.946	14.567	-621
Altri titoli	23	0	0	0
<b>Totale Attività Finanziarie</b>		<b>2.229.837</b>	<b>2.234.437</b>	<b>-4.600</b>
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	24	437.539	661.426	-223.887
<b>Totale Attività non correnti</b>		<b>69.361.237</b>	<b>58.737.706</b>	<b>10.623.531</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>				
<b>Rimanenze</b>	25	0	0	0
CREDITI				
Crediti verso i clienti	26	13.593.504	12.978.882	614.622
<i>di cui verso parti correlate</i>		123.360	45.774	77.586
Crediti verso società collegate	27	186.621	127.863	58.758
Crediti tributari	28	21.446	665.735	-644.289
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	29	2.390.744	3.009.752	-619.008
<i>di cui verso parti correlate</i>		0	340.000	-340.000
<b>Totale Crediti Commerciali e diversi</b>		<b>16.192.315</b>	<b>16.782.232</b>	<b>-589.917</b>
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	30	730.443	492.992	237.451
Cassa e mezzi equivalenti	31	3.891.487	9.663.913	-5.772.426
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.729.079	9.155.363	-7.426.284
<b>Totale Attività correnti</b>		<b>20.814.245</b>	<b>26.939.137</b>	<b>-6.124.892</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>90.175.482</b>	<b>85.676.842</b>	<b>4.498.639</b>

## SAT S.p.A. - STATO PATRIMONIALE

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2008	31.12.2007	VARIAZIONE
<b>CAPITALE E RISERVE</b>				
Capitale	32	16.269.000	16.269.000	0
Riserve di capitale	33	33.021.076	30.307.102	2.713.974
Riserva rettifiche IAS	34	-317.127	-317.127	0
Riserva di fair value	35	2.103.337	2.186.926	-83.589
Utili (perdite) portati a nuovo	36	-48.671	-48.671	0
Utile (perdita) dell'esercizio del gruppo	37	2.659.947	3.699.974	-1.040.027
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>53.687.563</b>	<b>52.097.205</b>	<b>1.590.358</b>
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	38	0	0	0
<b>TOTALE</b>		<b>53.687.563</b>	<b>52.097.205</b>	<b>1.590.358</b>
<b>PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>				
Passività fiscali differite	39	341.245	1.349.100	-1.007.855
Fondi rischi e oneri	40	338.413	302.866	35.547
TFR e altri fondi relativi al personale	41	4.566.853	4.883.453	-316.600
Altri debiti esigibili oltre l'anno	42	111.984	3.344	108.640
<b>TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>		<b>5.358.494</b>	<b>6.538.762</b>	<b>-1.180.269</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>				
Scoperti bancari e finanziamenti	43	4.235.766	0	4.235.766
Debiti tributari	44	2.644.034	3.510.693	-866.659
Debiti verso fornitori	45	14.773.362	15.305.687	-532.325
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>102.457</i>	<i>0</i>	<i>102.457</i>
Debiti verso imprese collegate	46	92.271	54.240	38.031
Debiti verso INPS	47	1.266.703	1.103.717	162.986
Altri debiti esigibili entro l'anno	48	6.112.748	5.202.540	910.208
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>0</i>	<i>500.000</i>	<i>-500.000</i>
Acconti	49	2.004.541	1.863.997	140.544
Totale debiti commerciali e diversi		24.249.625	23.530.182	719.444
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>31.129.425</b>	<b>27.040.875</b>	<b>4.088.550</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>36.487.919</b>	<b>33.579.637</b>	<b>2.908.282</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>90.175.482</b>	<b>85.676.842</b>	<b>4.498.639</b>

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DELLE VARIAZIONI NEI CONTI DI PATRIMONIO  
NETTO PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2008 (in migliaia di Euro)

	SALDI AL 31-12-07	DESTINAZIO NE UTILE ESERCIZIO 2007	DISTRIBUIZIO NE DIVIDENDI	ADEGUAMEN TO AL FAIR VALUE	UTILE DELL'ESERCIZIO	SALDI AL 31-12-2008
<b>CAPITALE SOCIALE</b>	<b>16.269</b>					<b>16.269</b>
RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	18.941					18.941
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435					435
RISERVA LEGALE	1.042	185				1.227
RISERVE STATUTARIE	9.823	2.529				12.352
ALTRE RISERVE	66					66
<b>RISERVE DI CAPITALE</b>	<b>30.307</b>	<b>2.714</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33.021</b>
RISERVA RETTIFICHE IAS	-317					-317
RISERVA DI FAIR VALUE	2.187			-84		2.103
UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	-49					-49
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.700	-2.714	-986		2.660	2.660
<b>TOTALE PATRIMONIO</b>	<b>52.097</b>	<b>0</b>	<b>-986</b>	<b>-84</b>	<b>2.660</b>	<b>53.688</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO

	31.12.2008	31.12.2007
<b>A- Disponibilità monetarie nette iniziali (Indebitamento finanziario netto a breve)</b>	<b>9.664</b>	<b>(573)</b>
<b>B- Flusso monetario da attività dell'esercizio</b>		
Utile del periodo (°)	2.660	3.700
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	276	281
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	3.811	2.982
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto accantonamento	323	135
curtailment (effetto riforma) (pagamenti)	0 (639)	(783) (885)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi delle attività correnti	590	(4.488)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	(14)	(460)
(Incremento) decremento delle rimanenze	0	0
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	828	3.364
Incremento (decremento) dei debiti tributari (°°)	(867)	1.974
Incremento (decremento) delle imposte differite	(1.008)	272
Variazione netta dei fondi oneri e rischi	36	(125)
<b>Totale (B)</b>	<b>5.996</b>	<b>5.967</b>
<b>C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento</b>		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti e del relativo fondo ammortamento	(14.765)	(17.373)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(258)	(169)
Disinvestimenti di Partecipazioni in altre imprese	0	148
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	5	51
<b>Totale (C)</b>	<b>(15.018)</b>	<b>(17.343)</b>
<b>D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie</b>		
Apporto di capitale sociale da terzi	0	22.175
Distribuzione dividendi	(986)	(562)
<b>Totale (D)</b>	<b>(986)</b>	<b>21.613</b>
<b>E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)</b>	<b>(10.008)</b>	<b>10.237</b>
<b>F- Disponibilità monetaria netta finale</b>	<b>(344)</b>	<b>9.664</b>

(°) Il risultato di periodo include interessi passivi per € 167 migliaia (€ 200 migliaia nel 2007).

(°°) Le imposte pagate nell'esercizio 2008 sono pari ad € 1.675 migliaia (€ 3.666 migliaia nel 2007).

## **NOTE ILLUSTRATIVE**

## NOTE ILLUSTRATIVE

### PREMESSA

SAT è una Società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. L'indirizzo della sede legale e delle località in cui sono condotte le principali attività della SAT è: Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei Spa, via dell'Aeroporto G. Galilei, 56121 Pisa. Le principali attività della Società sono descritte nella Relazione sulla gestione da pag. 6 a pag. 56.

Il presente Bilancio è espresso in Euro (€) in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di SAT. Le attività estere sono incluse nel Bilancio secondo i principi indicati nelle note che seguono.

### STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Al 31 dicembre 2006 la Società ha adottato gli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dallo IASB, gli aggiornamenti di quelli preesistenti (IAS), nonché i documenti dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) ritenuti applicabili alle operazioni poste in essere dalla SAT a partire dall'esercizio in corso. L'impatto derivante dal cambiamento di criteri contabili, ove presente, è descritto nelle presenti Note Illustrative.

Il Bilancio al 31 dicembre 2008 di SAT SpA, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario, prospetto dei movimenti di patrimonio netto e note illustrative è redatto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'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. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98").

Nella predisposizione del presente Bilancio annuale sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2007, al quale si rimanda per completezza di trattazione.

La redazione del bilancio richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del bilancio. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte del Management, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di impairment che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore. Analogamente, le valutazioni

attuariali necessarie per la determinazione dei Fondi per benefici ai dipendenti vengono normalmente elaborate in occasione della predisposizione del bilancio annuale.

Alla data di autorizzazione alla pubblicazione del presente Bilancio annuale, i principi contabili emanati dallo IASB, ma non ancora applicabili sono i seguenti:

In data 30 novembre 2006 lo IASB ha emesso il principio contabile IFRS 8 – *Segmenti Operativi* che deve essere applicato a partire dal 1° gennaio 2009 in sostituzione dello IAS 14 - *Informativa di settore*. Il nuovo principio contabile richiede alla società di basare informazioni riportate nell’informativa di settore sugli elementi che il Management utilizza per prendere le proprie decisioni operative, quindi richiede l’identificazione dei segmenti operativi sulla base della reportistica interna che è regolarmente rivista dal Management al fine dell’allocazione delle risorse ai diversi segmenti e al fine delle analisi di performance. L’adozione di tale principio non produrrà alcun effetto dal punto di vista della valutazione delle poste di bilancio.

In data 29 marzo 2007 lo IASB ha emesso una versione rivista dello IAS 23 – *Oneri finanziari* che deve essere applicato dal 1° gennaio 2009. Nella nuova versione del principio è stata rimossa l’opzione secondo cui è possibile rilevare immediatamente a conto economico gli oneri finanziari sostenuti a fronte di attività per cui normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l’attività pronta per l’uso o per la vendita. Il principio sarà applicabile in modo prospettico agli oneri finanziari relativi ai beni capitalizzati a partire dal 1° gennaio 2009. Alla data del presente Bilancio annuale, gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’applicazione di tale principio.

In data 6 settembre 2007 lo IASB ha emesso una versione rivista dello IAS 1 – *Presentazione del bilancio* che deve essere applicato dal 1° gennaio 2009. La nuova versione del principio richiede che tutte le variazioni generate da transazioni con i soci siano presentate in un prospetto delle variazioni di patrimonio netto. Tutte le transazioni generate con soggetti terzi (“*comprehensive income*”) devono invece essere esposte in un unico prospetto dei *comprehensive income* oppure in due separati prospetti (conto economico e prospetto dei *comprehensive income*). In ogni caso le variazioni generate da transazioni con i terzi non possono essere rilevate nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto. Alla data del presente Bilancio annuale, gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’applicazione di tale principio.

In data 22 maggio 2008 lo IASB ha emesso un insieme di modifiche agli IFRS (“*improvement*”); di seguito vengono citate quelle indicate dallo IASB come variazioni che comporteranno un cambiamento nella presentazione, riconoscimento e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili.

- IFRS 5 – *Attività non correnti destinate alla vendita ed attività operative cessate*: la modifica, che deve essere applicata dal 1° gennaio 2010, stabilisce che se un’impresa è impegnata in un piano di cessione che comporti la perdita del controllo su una partecipata, tutte le attività e passività della controllata devono essere riclassificate tra le attività destinate alla vendita, anche se dopo la cessione l’impresa deterrà ancora una quota partecipativa minoritaria nella controllata.
- IAS 1 – *Presentazione del bilancio (rivisto nel 2007)*: la modifica, che deve essere applicata dal 1° gennaio 2009, richiede che le attività e passività derivanti da strumenti finanziari derivati che non sono detenuti ai fini della negoziazione siano classificati in bilancio distinguendo tra attività e passività correnti e non correnti.
- IAS 16 – *Immobili, impianti e macchinari*: la modifica deve essere applicata dal 1° gennaio 2009 e stabilisce che le imprese il cui business caratteristico è il *renting* devono riclassificare nel

magazzino i beni che cessano di essere locati e sono destinati alla vendita e, conseguentemente, i corrispettivi derivanti dalla loro cessione devono essere riconosciuti come ricavi. I corrispettivi pagati per costruire o acquistare beni da locare ad altri, nonché i corrispettivi incassati dalla successiva vendita di tali beni costituiscono, ai fini del rendiconto finanziario, flussi di cassa derivanti dalle attività operative (e non dalle attività di investimento).

- IAS 19 – *Benefici ai dipendenti*: l'emendamento deve essere applicato dal 1° gennaio 2009 in modo prospettico alle variazioni nei benefici intervenute successivamente a tale data e chiarisce la definizione di costo/provento relativo alle prestazioni di lavoro passate e stabilisce che in caso di riduzione di un piano, l'effetto da imputarsi immediatamente a conto economico deve comprendere solo la riduzione di benefici relativamente a periodi futuri, mentre l'effetto derivante da eventuali riduzioni legato a periodi di servizio passati deve essere considerato un costo negativo relativo alle prestazioni di lavoro passate. Il Board, inoltre, ha rielaborato la definizione di benefici a breve termine e di benefici a lungo termine e ha modificato la definizione di rendimento delle attività stabilendo che questa voce deve essere esposta al netto di eventuali oneri di amministrazione che non siano già inclusi nel valore dell'obbligazione.
- IAS 20 – *Contabilizzazione e informativa dei contributi pubblici*: la modifica, che deve essere applicata in modo prospettico dal 1° gennaio 2009, stabilisce che i benefici derivanti da prestiti dello stato concessi ad un tasso di interesse molto inferiore a quello di mercato devono essere trattati come contributi pubblici e quindi seguire le regole di riconoscimento stabilite dallo IAS 20.
- IAS 23 – *Oneri finanziari*: la modifica, che deve essere applicata dal 1° gennaio 2009, ha rivisitato la definizione di oneri finanziari.
- IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate*: la modifica, che deve essere applicata (anche solo prospetticamente) dal 1° gennaio 2009, stabilisce che nel caso di partecipazioni valutate secondo il metodo del patrimonio netto, un'eventuale perdita di valore non deve essere allocata alle singole attività (e in particolare all'eventuale goodwill) che compongono il valore di carico della partecipazione, ma al valore della partecipata nel suo complesso. Pertanto, in presenza di condizioni per un successivo ripristino di valore, tale ripristino deve essere riconosciuto integralmente.
- IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate*, e IAS 31 – *Partecipazioni in joint ventures*: tali emendamenti, che devono essere applicati dal 1° gennaio 2009, prevedono che siano fornite informazioni aggiuntive anche per le partecipazioni in imprese collegate e joint venture valutate al fair value secondo lo IAS 39. Coerentemente sono stati modificati l'IFRS 7 – *Strumenti finanziari: informazioni integrative* e lo IAS 32 – *Strumenti finanziari: esposizione in bilancio*. □ IAS 36 – *Perdite di valore di attività*: la modifica, che deve essere applicata dal 1° gennaio 2009, prevede che siano fornite informazioni aggiuntive nel caso in cui la società determini il valore recuperabile delle *cash generating unit* utilizzando il metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa.
- IAS 38 – *Attività immateriali*: la modifica deve essere applicata dal 1° gennaio 2009 e stabilisce il riconoscimento a conto economico dei costi promozionali e di pubblicità. Inoltre, stabilisce che nel caso in cui l'impresa sostenga oneri aventi benefici economici futuri senza l'iscrizione di attività immateriali, questi devono essere imputati a conto economico nel momento in cui l'impresa stessa ha il diritto di accedere al bene, se si tratta di acquisto di beni, o in cui il servizio è reso, se si tratta di acquisto di servizi. Inoltre, il principio è stato modificato per consentire alle imprese di adottare il metodo delle unità prodotte per determinare l'ammortamento delle attività immateriali a vita utile definita.
- IAS 39 – *Strumenti finanziari: riconoscimento e valutazione*, l'emendamento che deve essere applicato dal 1° gennaio 2009, chiarisce come deve essere calcolato il nuovo tasso di rendimento effettivo di uno strumento finanziario al termine di una relazione di copertura del *fair value*; chiarisce, inoltre, che il divieto di riclassificare nella categoria degli strumenti finanziari con adeguamento del *fair value* a conto economico non deve essere applicato agli strumenti finanziari derivati che non possono più essere qualificati come di copertura o che invece diventano di

copertura. Infine, per evitare conflitti con il nuovo IFRS 8 – *Segmenti operativi*, elimina i riferimenti alla designazione di uno strumento di copertura di settore.

- IAS 40 – *Investimenti immobiliari*: la modifica, che deve essere applicata in modo prospettico dal 1° gennaio 2009, stabilisce che gli investimenti immobiliari in corso di costruzione rientrano nell’ambito di applicazione dello IAS 40 anziché in quello dello IAS 16.

Alla data del presente Bilancio annuale gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’applicazione degli *improvement* appena descritti.

- IFRIC 12 – *Contratti di servizi in concessione* (che deve essere applicata dal 1° gennaio 2008 e che non è ancora stata omologata dall’Unione Europea);
- IFRIC 13 – *Programmi di fidelizzazione dei clienti* (che deve essere applicata dal 1° gennaio 2009 e non è ancora stata omologata dall’Unione Europea).
- IFRIC 14 – *IAS 19 - Attività per piani a benefici definiti e criteri minimi di copertura* (che deve essere applicata dal 1° gennaio 2008 e non è ancora stata omologata dall’Unione Europea).
- IFRIC 15 – *Contratti per la costruzione di beni immobili* (che deve essere applicata dal 1° gennaio 2009 e non è ancora stata omologata dall’Unione Europea).

L’adozione, a far data dal 1 gennaio 2009, dell’IFRIC 12 determinerà degli impatti contabili la cui stima non è stata al momento quantificata in attesa dell’omologazione da parte dell’Unione Europea. Sulla base dell’attuale struttura economico-patrimoniale della Società, si può ritenere che l’adozione futura degli altri principi sopra elencati non avrà impatti significativi sulla posizione finanziaria, patrimoniale ed economica di SAT.

## **Forma dei prospetti contabili**

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili: Attività, Passività, Patrimonio Netto, Rendiconto finanziario e Note esplicative ed integrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

## **Conto Economico**

Il Conto Economico viene presentato nella sua classificazione per natura. Viene evidenziato l’aggregato Risultato Operativo che include tutte le componenti di reddito e di costo, indipendentemente dalla loro ripetitività o estraneità alla gestione caratteristica, fatta eccezione per le componenti della gestione finanziaria iscritte tra “Risultato Operativo” e “Risultato prima delle imposte”.

## **Rendiconto Finanziario**

Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato dalla SAT è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tale voce alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.

## **Variazione Patrimonio Netto**

Viene presentato il prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto così come richiesto dai principi contabili internazionali, con evidenza separata del risultato di periodo e di ogni ricavo, provento, onere e spesa non transitati a conto economico, ma imputati direttamente a Patrimonio Netto sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS.

## **CRITERI DI VALUTAZIONE**

Processi valutativi, quali ad esempio la determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate, sono generalmente effettuati in modo completo in sede di redazione del Bilancio annuale, quando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di “impairment” che richiedano un’immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

### **Attività Immateriali**

Un’attività immateriale acquistata e prodotta internamente viene iscritta all’attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38, solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. L’ammortamento è parametrato al periodo della loro prevista vita utile e inizia quando l’attività è disponibile all’uso.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al costo sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore. Le altre immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate tenendo conto della loro residua disponibilità di utilizzazione.

### **Attività Materiali**

#### ***Immobili, impianti, macchinari***

SAT ha adottato il metodo del costo per la predisposizione del Bilancio IAS/IFRS, così come consentito dall’IFRS 1. Per la valutazione degli immobili, impianti e macchinari si è quindi preferito non ricorrere alla contabilizzazione con il metodo del valore equo (“fair value”). Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono pertanto iscritti al costo di acquisto e nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all’acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

I costi sostenuti successivamente all’acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall’esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni; le aliquote applicate sono riportate nella sezione relativa alle note di commento dell’Attivo.

Con riferimento ai beni gratuitamente devolvibili allo Stato, gli ammortamenti operati dalla SAT fino al 31/12/1999 hanno tenuto conto della durata dell'attuale rapporto concessorio fino al 30 giugno 2006; ad iniziare dall'esercizio 2000 si è invece tenuto conto, sempre nei limiti della durata tecnico-economica dei singoli investimenti, del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/1993 n. 537 (gestione totale). A tal riguardo, SAT ha ottenuto la Concessione Totale quarantennale attraverso la firma del Decreto Interministeriale (Ministero dei Trasporti, Economia e Difesa) avvenuta in data 7 dicembre 2006. Lo stesso decreto è stato registrato alla Corte dei Conti in data 8 febbraio 2007.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

### ***Perdite durevoli di valore (Impairment)***

A ogni data di Bilancio, SAT rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo della svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, SAT effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di un'attività (o di un'unità generatrice di flussi finanziari) è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene subito rilevata nel conto economico.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari) è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

### **Partecipazioni in altre imprese**

Le partecipazioni in altre imprese, che non sono possedute con l'intento di essere rivendute o di fare trading, sono valutate, successivamente all'iscrizione, al "fair value". Il presupposto per questa disposizione è che il "fair value" sia stimabile in modo attendibile. Quando il "fair value" non è stimabile in modo attendibile l'investimento è valutato al costo.

Gli utili e le perdite non realizzate di tali attività finanziarie, ai sensi dello IAS 39, sono contabilizzati nel patrimonio netto, nella riserva di "fair value". Questi utili e perdite sono trasferiti dalla riserva di "fair value" al conto economico al momento della dismissione dell'attività finanziaria oppure se l'attività subisce una perdita di valore.

## **Partecipazioni in imprese collegate**

Si tratta di partecipazioni in società nelle quali SAT esercita un'influenza notevole (ex art. 2359 c.c.). Il bilancio di SAT include la quota di pertinenza dei risultati delle collegate, contabilizzata con il metodo del patrimonio netto, a partire dalla data in cui inizia l'influenza notevole fino al momento in cui tale influenza notevole cessa di esistere. Qualora l'eventuale quota di pertinenza di SAT delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui SAT abbia l'obbligo di risponderne.

## **Immobilizzazioni finanziarie**

Le immobilizzazioni finanziarie di SAT costituite da titoli sono in linea con il loro "fair value". Le immobilizzazioni finanziarie di SAT costituite da crediti sono valutate al loro presumibile valore di realizzo. Non risulta necessario procedere ad alcuna attualizzazione essendo i residui crediti in denaro o crediti di imposta su TFR.

## **Rimanenze**

SAT non ha rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti.

## **Crediti commerciali e diversi**

I crediti sono iscritti al valore nominale rettificato, per adeguarlo al presunto valore di realizzo, tramite l'iscrizione di un fondo di svalutazione. Tale fondo è calcolato sulla base delle valutazioni di recupero effettuate mediante analisi delle singole posizioni e della rischiosità complessiva del monte crediti. Poiché la riscossione del corrispettivo non è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, non è stato necessario ricorrere all'attualizzazione del credito.

## **Rischio di credito**

In funzione della natura delle attività svolte dai Settori (Aviation e Non Aviation) e dai loro diversi mercati di riferimento (Italia, UE, Extra UE), peraltro mitigata dal fatto che l'esposizione creditoria è suddivisa su un largo numero di controparti e clienti, i crediti commerciali (in particolare i crediti verso le Compagnie aeree e i crediti verso i Sub-Concessionari) ed i crediti da attività di finanziamento di SAT manifestano una concentrazione del rischio di credito nel mercato italiano e nell'Unione Europea. Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

Alla data del 31 dicembre 2008 il rischio di credito di SAT è pari all'8,7% del totale dei crediti commerciali e diversi (4% al 31 dicembre 2007) e il 4,4% sul totale delle attività finanziarie (4,4% al 31 dicembre 2007).

Per fronteggiare il rischio di credito la società, oltre a richiedere di prassi fidejussioni a garanzia (ex. ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ex. a compagnie aeree non conosciute), adotta un continuo monitoraggio dello scaduto dei propri clienti attraverso report mensili, solleciti di pagamento ed applicazione di interessi di mora. Gli atti legali per il recupero forzoso del credito maturato vengono gestiti in outsourcing utilizzando studi legali esterni.

## **Rischio di liquidità**

Il rischio di liquidità cui è soggetta SAT può sorgere dalle difficoltà ad ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della SAT sono monitorati costantemente con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Alla data del 31 dicembre 2008 SAT, pur avendo un'esposizione debitoria a breve nei confronti degli istituti bancari per esigenze di cassa, non è soggetta al rischio suddetto. A tal riguardo si segnala che SAT ha concluso nel dicembre 2008 con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) un'importante operazione di finanza strutturata che garantirà a SAT il finanziamento fino a 40 milioni di Euro per gli importanti investimenti infrastrutturali programmati per i prossimi anni. Il contratto di finanziamento, con scadenza il 15 settembre 2027, prevede un periodo di preammortamento di 4 anni, un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari.

L'utilizzo delle somme messe a disposizione andrà ad impattare sulla Posizione Finanziaria Netta della Società.

Il management ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla società di soddisfare i propri fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

### **Rischio di cambio**

SAT non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

### **Rischio di tasso di interesse**

L'esposizione al rischio del tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali che finanziarie, 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 di SAT, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e di investimento.

SAT al 31 dicembre 2008 è soggetta al rischio di tasso di interesse in quanto esposta finanziariamente con indebitamento a breve. Durante il corso del 2008 SAT ha sia sfruttato gli affidamenti bancari concessi per esigenze di cassa sia impiegato la liquidità venutasi a creare dopo l'ingresso in Borsa con l'aumento di capitale a pagamento a tassi passivi ed attivi in linea con i tassi di mercato del momento.

Infine, come sopra evidenziato, la Società ha effettuato un'importante operazione di finanza strutturata ad un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi che produrrà, a partire dal 2009, un rischio sul tasso d'interesse.

### **Passività finanziarie**

Sono costituite da scoperti bancari e finanziamenti. I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal "fair value" del valore inizialmente ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento. Dopo tale rilevazione iniziale, i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

## **Fondi rischi e oneri**

SAT rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse della Società per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.

Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico del periodo in cui la variazione è avvenuta. Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

## **Fondi pensione e benefici ai dipendenti**

Con l'adozione degli IFRS, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - "benefici ai dipendenti", di conseguenza, deve essere ricalcolato applicando il "metodo della proiezione unitaria del credito" (Projected Unit Credit Method), effettuando le valutazioni attuariali alla fine di ogni periodo.

SAT ha deciso di non utilizzare il cosiddetto "metodo del corridoio", che consentirebbe di non rilevare nell'esercizio di pertinenza, la componente del costo calcolata secondo il metodo descritto rappresentata dagli utili o perdite attuariali qualora questa non ecceda il 10 per cento del valore dell'obbligazione all'inizio del periodo.

Si segnala che in seguito alle modifiche apportate dalla regolamentazione del TFR dalla legge 27 dicembre 2006 n.196 ("Legge Finanziaria 2007") e dai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati alle quote di TFR maturate al 31 dicembre 2006 e a quelle maturande dal 1° gennaio 2007, sono stati modificati a partire dal precedente esercizio, secondo le modalità previste dallo IAS 19 e le interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti.

Per effetto della Riforma della previdenza complementare di cui al suddetto Decreto, le quote di TFR maturate fino al 31 dicembre 2006 continueranno a rimanere in azienda configurando un piano di benefici definiti (obbligazione per i benefici maturati soggetta a valutazione attuariale), mentre le quote maturande a partire dal 1° gennaio 2007, per effetto delle scelte operate dai dipendenti nel corso del primo semestre 2007, sono destinate a forme di previdenza complementare o trasferite dall'azienda al fondo di tesoreria gestito dall'INPS, configurandosi a partire dal momento in cui la scelta è formalizzata dal dipendente, come piani a contribuzione definita (non più soggetti a valutazione attuariale).

Alla luce delle nuove disposizioni normative si è reso necessario rideterminare l'importo delle passività maturate al 31 dicembre 2006 al fine di adeguare il modello di valutazione attuariale precedentemente utilizzato per determinare la quota dell'obbligazione futura dell'azienda (Projected Unit Credit Method), in funzione delle nuove ipotesi attuariali (tasso di rivalutazione di legge previsto per tale Istituto in luogo delle stime di incremento salariale) senza considerare, data l'ormai sostanziale completa maturazione dell'obbligazione, il pro-rata del servizio prestato sulle quote di futura maturazione. Tale rideterminazione, secondo quanto previsto dal paragrafo 109 dello IAS 19, ha comportato, nel precedente esercizio, la rilevazione quale "curtailment" di un provento non ricorrente iscritto a riduzione dei costi del personale. Si precisa che gli effetti economici e patrimoniali generati dalla nuova impostazione metodologica sono inclusi nel conto economico.

## **Imposte differite**

Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le imposte differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte differite attive e passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

## **Debiti**

I debiti sono iscritti al loro valore nominale, ritenuto rappresentativo del loro valore di estinzione.

## **Ricavi**

I ricavi sono iscritti al momento della loro maturazione che coincide con l'effettuazione delle prestazioni rese dalla Società. SAT valuta i ricavi al valore del corrispettivo ricevuto determinato, a seconda della tipologia dei ricavi, da tariffe regolamentate e non.

SAT non applica differimenti di termini di incasso superiori ai normali termini di mercato, per cui non risulta necessario procedere ad alcuna distinzione fra componente commerciale e componente interessi dei ricavi come richiesto dallo IAS 18.

L'attività operativa di SAT consiste essenzialmente nell'erogazione di servizi. Data la natura a breve termine dei ricavi di SAT non occorre effettuare alcuna attualizzazione né considerare l'ipotesi di individuare una percentuale di avanzamento.

## **Contributi**

I contributi ricevuti dallo Stato o Enti Locali, a fronte di investimenti in immobilizzazioni, sono iscritti al momento in cui diviene certo il diritto alla riscossione. I contributi in conto esercizio sono iscritti al momento della certezza del titolo alla riscossione e iscritti al conto economico per competenza.

Secondo lo IAS 20 un'impresa ha la possibilità di contabilizzare i contributi pubblici o iscrivendoli nel passivo (rilasciando la quota parte di competenza dell'esercizio a conto economico) o portandoli a riduzione del valore d'iscrizione del bene relativamente al quale i contributi sono riferiti.

SAT contabilizza i contributi ricevuti secondo quest'ultima impostazione contabile e ammortizza il valore del bene al netto del contributo ricevuto lungo la sua residua vita economico-tecnica.

## **Dividendi**

I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

## **Imposte sul reddito**

Sono iscritte in base al risultato lordo di esercizio, per la parte fiscalmente imponibile in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.

Le imposte sono state suddivise tra imposte correnti, calcolate sulla parte di imponibile fiscale di competenza dell'esercizio, e imposte differite (attive e/o passive) relativamente alla parte di imponibile di competenza degli esercizi successivi.

Le imposte differite attive sono rilevate solo quando è ragionevolmente certo il loro recupero attraverso la realizzazione di utili imponibili negli esercizi successivi tali da assorbirle e tenendo conto della presumibile aliquota fiscale che si prevede sarà applicata al momento del recupero.

### **Utile per azione**

L'utile base per azione è calcolato dividendo l'utile o la perdita attribuibile agli azionisti della SAT per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo.

L'utile diluito per azione è calcolato dividendo l'utile o la perdita attribuibile agli azionisti della SAT per la media ponderata delle azioni in circolazione, tenendo conto degli effetti di tutte le potenziali azioni ordinarie con effetto diluitivo (ad esempio i piani di *stock option* ai dipendenti).

In base sia alle prescrizioni dello IAS 33 sia al fatto che la Società ha in circolazione solo azioni ordinarie non si è provveduto al calcolo dell'utile diluito in quanto non esistono effetti di diluizione per l'anno di esercizio 2008.

### **Uso di stime**

La redazione del Bilancio e delle relative note in applicazione degli IFRS richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del Bilancio. I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire da tali stime. Le stime sono utilizzate per valutare le attività materiali ed immateriali sottoposte ad "impairment test" oltre che per rilevare gli accantonamenti per rischi su crediti, ammortamenti, svalutazioni di attivo, benefici ai dipendenti, imposte, altri accantonamenti e fondi. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a conto economico.

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

### **INFORMATIVA DI SETTORE**

Lo IAS 14 impone la presentazione dell'informativa economico-finanziaria per settore allo scopo di aiutare gli utilizzatori del Bilancio a comprendere meglio i risultati dell'impresa.

Il settore è una parte di una società distintamente identificabile che fornisce un insieme di prodotti e servizi omogenei (settori di attività) o che fornisce prodotti e servizi in una determinata area

economica (settore geografico). All'interno di SAT sono state individuate a livello primario due aree di attività: Aviation e Non Aviation.

Come livello secondario ci si è avvalsi della ripartizione per area geografica relativamente alla quale i ricavi netti di vendita sono ripartiti in base alla localizzazione dei clienti. Sono stati individuati tre settori geografici: Italia, UE, Extra UE.

### **Settore primario**

SAT opera in due aree di business così individuabili:

- *Settore Aviation*: tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (Handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di Security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di Security passeggero e bagaglio.

- *Settore Non Aviation*: tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riporta la suddivisione del conto economico in base ai due settori sopra descritti:

<b>ANNO 2008</b>	<b><u>AVIATION</u></b>	<b><u>NON AVIATION</u></b>	<b><u>CORPORATE</u></b>	<b><u>TOTALE</u></b>
<b>Conto economico</b>				
<b>Totale ricavi</b>	<b>37.392</b>	<b>17.705</b>		<b>55.098</b>
Costo del lavoro diretto	<b>13.539</b>	<b>1.423</b>		<b>14.962</b>
Ammortamenti	<b>3.203</b>	<b>658</b>		<b>3.861</b>
Altri costi diretti	<b>10.850</b>	<b>12.701</b>		<b>23.551</b>
<b>Totale costi</b>	<b>27.592</b>	<b>14.782</b>		<b>42.374</b>
<b>Risultato di settore</b>	<b>9.800</b>	<b>2.923</b>		<b>12.724</b>
Proventi non allocati			-	-
Costi corporate non allocati			- <b>8.202</b>	- <b>8.202</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>9.800</b>	<b>2.923</b>	- <b>8.202</b>	<b>4.522</b>

<b>ANNO 2007</b>	<b><u>AVIATION</u></b>	<b><u>NON AVIATION</u></b>	<b><u>CORPORATE</u></b>	<b><u>TOTALE</u></b>
<b>Conto economico</b>				
<b>Totale ricavi</b>	<b>35.079</b>	<b>16.186</b>		<b>51.266</b>
Costo del lavoro diretto	<b>12.280</b>	<b>1.099</b>		<b>13.379</b>
Ammortamenti	<b>2.427</b>	<b>587</b>		<b>3.014</b>
Altri costi diretti	<b>8.933</b>	<b>11.924</b>		<b>20.857</b>
<b>Totale costi</b>	<b>23.640</b>	<b>13.610</b>		<b>37.250</b>
<b>Risultato di settore</b>	<b>11.439</b>	<b>2.576</b>		<b>14.016</b>
Proventi non allocati			-	-
Costi corporate non allocati			- <b>6.973</b>	- <b>6.973</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>11.439</b>	<b>2.576</b>	- <b>6.973</b>	<b>7.042</b>

#### Settore secondario

Il fatturato di SAT scaturisce dalle seguenti aree geografiche:

<b>SAT</b>	<b><u>ITALIA</u></b> €/000	<b><u>UE</u></b> €/000	<b><u>EXUE</u></b> €/000	<b><u>TOTALE</u></b> €/000
<b>Totale ricavi e proventi 2008</b>	<b>48.481</b>	<b>5.796</b>	<b>821</b>	<b>55.098</b>
% su totale	88,0%	10,5%	1,5%	100,0%
<b>Totale ricavi e proventi 2007</b>	<b>40.783</b>	<b>9.807</b>	<b>676</b>	<b>51.266</b>
% su totale	79,6%	19,1%	1,3%	100,0%
<b>Variazione</b>	<b>7.698</b>	<b>-4.011</b>	<b>145</b>	<b>3.832</b>
% su anno precedente	18,9%	-40,9%	21,5%	7,5%

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: CONTO ECONOMICO

### VALORE DELLA PRODUZIONE

#### 1. RICAVI

I proventi di SAT ammontano a € 53.748 migliaia. Tali ricavi riguardano (€/000):

	31 dic 08	% su tot	31 dic 07	% su tot	Variazioni	Var. %
Assistenza aerei ed extra	16.613	30,9%	16.039	31,7%	574	3,6%
Gestione magazzini merci	665	1,2%	698	1,4%	-34	-4,8%
Diritti e tasse aeroportuali	22.110	41,1%	20.668	40,9%	1.442	7,0%
Servizi in concessione	9.428	17,5%	8.642	17,1%	785	9,1%
Servizi in gestione diretta	4.932	9,2%	4.475	8,9%	457	10,2%
<b>TOTALE</b>	<b>53.748</b>	<b>100,0%</b>	<b>50.523</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.224</b>	<b>6,4%</b>

L'incremento del 3,6% dei ricavi di assistenza è conseguente in parte all'incremento di traffico della SAT consuntivato nell'anno (movimento aeromobili +1,5%) ed in parte alla variazione della tipologia, e relativo tonnellaggio (+2,3%), degli aeromobili assistiti.

Il fatturato della gestione magazzini merci registra un decremento del 4,8% derivante essenzialmente dalla riduzione in import legata soprattutto al cambio routing del volo "all cargo" Madras-Dehli-Pisa-New York spostato su Milano Malpensa. Pertanto una larga quota di capacità in import è assorbita dal traffico merci per l'area milanese.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali del 7,0% deriva principalmente dall'incremento del traffico passeggeri (+6,4%) e del tonnellaggio assistito (2,3%), nonché dai nuovi corrispettivi sul servizio di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità applicati a partire dal 26 luglio 2008 in applicazione del Regolamento C.E. n.1107/2006.

L'incremento del 9,1% dei servizi in concessione deriva principalmente da:

- autonoleggi, con un incremento del 6,8% (+ € 245 migliaia);
- servizi commerciali air-side (bar, negozi) con un incremento del 7,9% (+ € 86 migliaia);
- concessioni varie (es. superfici) con un incremento del 21,6% (+ € 229 migliaia);
- servizi commerciali landside (bar, ristoranti, negozi) con un incremento del 15,6% (+ € 204 migliaia).

L'incremento del 9,9% dei servizi in gestione diretta (parcheggi auto e pubblicità) deriva principalmente dalla gestione dei parcheggi (+ € 401 migliaia) in conseguenza sia dell'ampliamento del servizio (nuovo parcheggio remoto sosta lunga dedicato) sia dei maggiori passeggeri utilizzatori del servizio grazie all'aumentato numero di collegamenti nazionali.

#### 2. Altri ricavi operativi

Al 31 dicembre 2008 sono pari a € 1.350 migliaia (€ 742 migliaia nel 2007) e si riferiscono a rimborsi di costi e spese, proventi diversi e altri proventi.

I "rimborsi di costi e spese", per un importo complessivo di € 633 migliaia, riguardano principalmente il recupero di spese telefoniche (€ 18 migliaia), indennità doganali (€ 14 migliaia), utenze (€ 291 migliaia), recuperi vari e minori (€ 197 migliaia), recupero costi commerciali (€ 61 migliaia) e mensa a carico dei dipendenti (€ 53 migliaia).

I “proventi diversi” per € 87 migliaia si riferiscono a consulenze (€ 12 migliaia), prestazioni in service (€ 5 migliaia), plusvalenze patrimoniali (€ 6 migliaia), servizio rilascio permessi aeroportuali (€ 60 migliaia), abbuoni attivi e varie (€ 3 migliaia).

Gli “altri proventi” riguardano sopravvenienze attive (€ 630 migliaia) provenienti da una sentenza positiva risalente ad una causa del 1990 che ha comportato il rilascio del fondo rischi (circa € 201 migliaia); dal mancato rimborso di vecchi danni provocati ad aeromobili ed attrezzature (circa € 66 migliaia), dal rimborso di danni ad infrastrutture aeroportuali (€ 90 migliaia), dalla cancellazione di debiti relativi a costi sostenuti in esercizi precedenti (circa € 44 migliaia) e di debiti verso alcuni vettori per accordi commerciali (€ 186 migliaia) e transazioni raggiunte (€ 13 migliaia), di altri minori (€ 30 migliaia).

### 3. Variazione delle rimanenze

SAT non ha rimanenze di magazzino.

### COSTI

Complessivamente i costi della produzione ammontano ad € 50,5 milioni (€ 44,2 milioni nel 2007) e sono così composti:

Dati in €/000	31 dic 08	% su V.P.	31 dic 07	% su V.P.	Variazioni	Var. %
Materie prime	812	1,5%	867	1,7%	-55	-6,4%
Costi del personale	20.008	37,2%	18.064	35,8%	1.943	10,8%
Costi per servizi	21.854	40,7%	19.823	39,2%	2.031	10,2%
Altre spese operative	2.725	5,1%	2.066	4,1%	660	31,9%
Amm.ti immob.ni immat.li	276	0,5%	281	0,6%	-5	-1,6%
Amm.ti immob.ni mat.li	3.811	7,1%	2.982	5,9%	829	27,8%
Accantonamenti e svalutazioni	1.089	2,0%	140	0,3%	949	675,4%
<b>TOTALE</b>	<b>50.576</b>	<b>94,1%</b>	<b>44.223</b>	<b>87,5%</b>	<b>6.352</b>	<b>14,4%</b>

### 4. Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

Il decremento del 6,4%, pari a € 55 migliaia, deriva principalmente dagli incrementi di costo registrati nel vestiario (+ € 21 migliaia), nel consumo carburanti (+ € 89 migliaia), nei materiali di manutenzione (+€ 30 migliaia) e dal decremento dei materiali per il servizio assistenza (€ 194 migliaia).

### 5. Costi del personale

Il costo dei Salari e Stipendi (€ 20.008 migliaia) ha registrato un incremento del 10,8% rispetto al 2007. Al netto dell'effetto straordinario che il “curtailment” aveva prodotto sui valori del 2007 e del pieno impatto sul 2008 dell'onere aggiuntivo del quarto uomo al varco Security imposto dalla relativa normativa a partire dal 1 agosto 2007, l'incremento del costo del lavoro reale si riduce a circa il 5,2%.

In particolare il suddetto incremento è dovuto: (i) agli organici (+3,7% *equivalent full time*), (ii) alle componenti di costo variabili (festivo, notturno, straordinario, indennità) in conseguenza della crescita di traffico; (iii) all'incremento degli oneri contrattuali (scatti di anzianità, passaggi di livello).

In previsione del prossimo rinnovo del CCNL (scaduto con il 31.12.2007) è stato accantonato al fondo rischi la competenza del 2008, pari a circa € 308 migliaia, calcolata moltiplicando il previsto incremento retributivo per il numero medio dei dipendenti in forza nell'anno 2008.

Gli “oneri sociali” (€ 4.242 migliaia) rilevano un incremento del 15,4%, maggiore dell’incremento percentuale delle retribuzioni conseguente alla mancata decontribuzione 2008 del Premio di Rendimento.

Il “trattamento di fine rapporto” ammonta a € 993 migliaia e rappresenta il costo a tale titolo maturato dai dipendenti nell’esercizio, calcolato sulla base del metodo attuariale previsto dallo IAS 19. L’incremento rispetto al 2007 è pari ad € 874 migliaia è dovuto per € 783 migliaia all’effetto dell’applicazione della nuova normativa registrato nel 2007 come provento non ricorrente (cosiddetto *curtailment*).

Gli “altri costi del Personale” pari a € 42 migliaia si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

Le informazioni richieste dall’art. 2427 n. 15 sono riportate nella relazione sulla gestione.

Organico complessivo di SAT al 31 dicembre 2008:

	31 dic 08	31 dic 07	Variazioni
Dirigenti	9	7	2
Impiegati	321	330	-9
Operai	122	121	1
<b>TOTALE</b>	<b>452</b>	<b>458</b>	<b>-6</b>

L’organico medio (espresso in *equivalent full time*) relativo al 2008 viene esposto nella tabella seguente:

	31 dic 08	31 dic 07	Variazioni
Dirigenti	7,8	7,0	0,8
Impiegati	287,3	276,4	10,9
Operai	109,8	107,1	2,7
<b>TOTALE</b>	<b>404,9</b>	<b>390,5</b>	<b>14,4</b>

N.B.: nel calcolo 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

## 6. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi ammontano ad € 21,9 milioni (€ 19,8 milioni nel 2007) e sono così composti:

Dati in €/000	31 dic 08	% su V.P.	31 dic 07	% su V.P.	Variazioni	Var. %
servizi per il personale	972	1,8%	886	1,8%	86	9,8%
servizi di manutenzione	1.267	2,4%	1.015	2,0%	252	24,9%
servizi per utenze	1.994	3,7%	1.617	3,2%	377	23,3%
altri servizi industriali	17.302	32,2%	16.055	31,8%	1.247	7,8%
spese istituzionali	319	0,6%	250	0,5%	69	27,7%
<b>TOTALE</b>	<b>21.854</b>	<b>40,7%</b>	<b>19.823</b>	<b>39,2%</b>	<b>2.031</b>	<b>10,2%</b>

I costi per servizi complessivamente registrano un aumento del 10,2% (pari a circa € 2,03 milioni) rispetto al precedente esercizio.

I “servizi per il Personale” per € 972 migliaia (+9,8%) comprendono principalmente la mensa aziendale (€ 646 migliaia), le assicurazioni professionali (€ 74 migliaia), i rimborsi spese missioni (€ 48 migliaia), i corsi di formazione (€ 72 migliaia), il “service” esterno per i cedolini paga (€ 91 migliaia), le prestazioni professionali per consulenti del lavoro (€ 30 migliaia) ed altri minori (€ 11 migliaia).

I “servizi di manutenzione” per € 1.267 migliaia registrano un incremento del 24,9% derivante soprattutto dagli interventi di manutenzione sulle attrezzature sociali, sull’hardware dei supporti informatici, sul piazzale aeromobili e su infrastrutture e impianti.

I “servizi per utenze” per € 1.994 migliaia registrano un incremento del 23,3% derivante principalmente dai costi di energia elettrica per € 1.449 migliaia (+29,2%), acqua per € 165 migliaia (+20,1%), telefonia per € 137 migliaia (-21,3%), gas metano per € 204 migliaia (+35,5%), nettezza urbana per € 38 migliaia (+12,7%). Le utenze di energia e gas hanno risentito nel 2008 anche degli incrementi tariffari dovuti all’aumento del costo del petrolio.

Gli altri “servizi industriali” sono relativi a (valori in €/000):

Dati in €/000	31 dic 08	% su V.P.	31 dic 07	% su V.P.	Variazioni	Var. %
Pulizie (locali ed aerei)	810	1,5%	749	1,5%	61	8,1%
Facchinaggio	2.030	3,8%	1.570	3,1%	460	29,3%
Gestione sala VIP	146	0,3%	111	0,2%	36	32,3%
Collegamento ARCO	197	0,4%	199	0,4%	-2	-0,9%
Assicurazioni industriali	576	1,1%	656	1,3%	-80	-12,2%
Servizi ausiliari aerostazione	192	0,4%	189	0,4%	3	1,5%
Gestione parcheggio auto	126	0,2%	98	0,2%	28	29,1%
Commissioni per servizi Promozionali, pubblicità e marketing	71 10.106	0,1% 18,8%	76 9.956	0,2% 19,7%	-5 150	-6,9% 1,5%
Manutenzione programmi	116	0,2%	88	0,2%	28	31,9%
Servizio di vigilanza	306	0,6%	52	0,1%	254	486,3%
Prestazioni professionali	1.770	3,3%	1.534	3,0%	237	15,4%
Pubblicità	170	0,3%	126	0,2%	44	34,7%
Giardinaggio	47	0,1%	49	0,1%	-2	-4,3%
Noleggio macchine e attrezzature	99	0,2%	82	0,2%	17	20,1%
Servizio assistenza disabili	233	0,4%	181	0,4%	52	29,0%
Servizio collegamento aree remote parcheggi	222	0,4%	226	0,4%	-4	-1,6%
Vari minori (indennità doganali, assistenza bagagli, ecc.)	83	0,2%	113	0,2%	-30	-26,4%
<b>TOTALE</b>	<b>17.302</b>	<b>32,2%</b>	<b>16.055</b>	<b>31,8%</b>	<b>1.247</b>	<b>7,8%</b>

Rispetto al 2007 si registra un incremento di € 1.247 migliaia (+7,8%) per effetto principale dell'aumento del facchinaggio (+€ 460 migliaia), del servizio di vigilanza (+€ 254 migliaia), delle prestazioni professionali (+€ 237 migliaia), delle spese promozionali, pubblicità e marketing (+€ 150 migliaia), delle pulizie locali e aerei (+€ 61 migliaia), del servizio assistenza disabili (+€ 52) e degli oneri connessi allo sviluppo della pubblicità (+€ 44 migliaia). Nelle prestazioni professionali vi sono oneri *una tantum* per la revisione del Master Plan (o Piano di Sviluppo Aeroportuale) dell'Aeroporto di Pisa per circa € 194 migliaia.

Le “*spese istituzionali*”, per un importo complessivo di € 319 migliaia, riguardano principalmente i compensi ad Amministratori e Sindaci (€ 303 migliaia, vedi maggiore dettaglio in Allegato F) e i rimborsi spese di trasferta ad Amministratori e Sindaci (€ 16 migliaia).

## **7. Altre spese operative**

Tale voce ammonta a € 2.725 migliaia (€ 2.066 migliaia nel 2007) ed è così composta:

- **Per godimento di beni di terzi** (pari ad € 908 migliaia nel 2008 ed € 692 migliaia nel 2007).

Riguarda il canone di concessione aeroportuale per l'anno 2008 ed il canone concessorio dovuto per l'affidamento del servizio sicurezza in ambito aeroportuale istituito con decreto del 13/7/05 entrato in vigore il 7/10/05, oltre ad altri canoni minori.

L'incremento è dovuto sia alla crescita del traffico in termini di W.L.U. (Work Load Unit ovvero unità di traffico che somma passeggeri e quintali di merci) sia all'incremento del canone aeroportuale introdotto dalla legge finanziaria 2007 (+€ 61 migliaia).

- **Oneri diversi di gestione** (pari ad € 1,5 milioni nel 2008 ed € 1,3 milioni nel 2007).

Sono relativi principalmente ai nuovi costi introdotti dalla legge finanziaria 2007 sul contributo ai Vigili del Fuoco (€ 859 migliaia) e all'ICI sulle aree commerciali (€ 129 migliaia), ai costi per contributi associativi (€ 190 migliaia), oneri fiscali (€ 136 migliaia), spese di rappresentanza (€ 71 migliaia), vari amministrativi (€ 8 migliaia), alle spese per pubblicazioni (€ 15 migliaia), oneri di utilità sociale (€ 23 migliaia), spese postali (€ 14 migliaia), spese legali notarili ed assembleari (€ 28 migliaia), altri minori (€ 24 migliaia).

- **Altri oneri** (pari ad € 321 migliaia nel 2008 ed € 65 migliaia nel 2007).

Sono costituiti da sopravvenienze passive derivanti dal ricalcolo di ENAC sulla quota di competenza 2007 di SAT quale contributo al fondo dei VV.F. introdotto dalla finanziaria 2007 (€ 91 migliaia), da accordi commerciali con compagnie aeree e sub-concessionari (€ 180 migliaia), costi inerenti esercizi precedenti (€ 40 migliaia) e da minori per € 10 migliaia.

## **8. Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali**

Sono stati operati applicando i coefficienti indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale.

Ammontano complessivamente a € 276 migliaia.

## **9. Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali**

Sono stati operati applicando i coefficienti indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale. Ammontano complessivamente a € 3.811 migliaia ed aumentano rispetto al precedente esercizio per effetto degli investimenti di periodo e del passaggio in esercizio di cespiti ancora in corso di costruzione e/o completamento al 31/12/2007.

## **10. Accantonamenti e svalutazioni**

Tale voce ammonta ad € 1.089 migliaia ed è così composta:

- “*svalutazione dei crediti*” operata per un importo complessivo di € 781 migliaia, sulla base di una valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla fine dell'esercizio e

corrisponde all'accantonamento non tassato per Euro 76 migliaia ed all'accantonamento tassato per Euro 705 migliaia;

-*“accantonamento per rischi”* pari ad € 308 conseguenza alla competenza 2008 del prossimo rinnovo del CCNL di settore scaduto con il 31 dicembre 2007.

### **11. Attività di investimento**

Tale voce ammonta a circa € 23 migliaia. E' costituita dal dividendo distribuito nel 2008 dalla Società partecipata Aeroporto di Firenze Spa a fronte dei titoli azionari detenuti da SAT Spa.

### **12. Proventi finanziari**

Tale voce ammonta a circa € 381 migliaia e si riferisce agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (€ 265 migliaia), alla fatturazione di interessi di mora (€ 77 migliaia), ad utili su cambi (€ 36 migliaia) ed a interessi attivi minori (€ 3 migliaia).

### **13. Oneri finanziari**

Tale voce ammonta a € 598 migliaia e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per € 167 migliaia, di svalutazioni di partecipazioni per € 136 migliaia (Alatoscana) e degli oneri finanziari al netto degli utili/perdite attuariali come definiti dalla metodologia di rilevazione dello IAS 19 per € 295 migliaia.

### **14. Imposte sul reddito di esercizio**

Accoglie imposte per complessivi € 1.668 migliaia derivanti da:

- *imposte calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2008* per € 2.327 migliaia, di cui € 1.412 migliaia per IRES ed € 915 migliaia per IRAP;

- *imposte differite*, il cui saldo positivo ammonta ad € 660 migliaia dovuto principalmente al beneficio non ricorrente a conto economico pari a circa € 585 migliaia scaturito della scelta aziendale di avvalersi dell'operazione di “affrancamento” del fondo imposte differite (di cui al DM 3/3/2008) relativo al recupero a tassazione delle deduzioni extra-contabili accumulate al 31.12.2007 sugli ammortamenti anticipati degli anni precedenti.

Per ulteriori dettagli si rimanda all' Allegato D.

### **Utile per azione**

L'utile base per azione 2008 pari ad € 0,27 è stato calcolato dividendo l'utile attribuibile agli azionisti della SAT (€ 2.659.947) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 9.860.000).

### **Dividendo per azione**

Il dividendo per azione, distribuito nel 2008, è stato di € 0,10 ottenuto dividendo l'utile distribuito (€ 986.000) per il numero di azioni aventi diritto (9.860.000).

## **NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: STATO PATRIMONIALE**

### **ATTIVITA' NON CORRENTI**

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2008.

31/12/08	31/12/07	Variazione
69.361	58.738	10.623

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### Attività immateriali

31/12/08	31/12/07	Variazione
295	313	-18

**15. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno:** registrano un incremento di € 38 migliaia derivante principalmente dall'effetto combinato dell'acquisto di software per € 258 migliaia e dagli ammortamenti del periodo pari ad € 220 migliaia.

**16. Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti** sono pari a zero.

**17. Altre Immobilizzazioni immateriali** (oneri pluriennali) per € 41 migliaia rilevano un decremento di € 57 migliaia, interamente conseguente agli ammortamenti operati nell'anno.

I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle immobilizzazioni immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore.

La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

#### 18. Attività materiali

31/12/08	31/12/07	Variazione
64.100	53.146	10.954

Complessivamente nell'esercizio 2008 sono stati effettuati investimenti per € 14,77 milioni, relativi a:

- terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili: € 7.224 migliaia
- terreni e fabbricati di proprietà: € 5.023 migliaia
- impianti e macchinari: € 849 migliaia
- immobilizzazioni in corso: € 1.313 migliaia
- attrezzature ind.li e comm.li: € 117 migliaia
- autoveicoli € 25 migliaia
- mobili e arredi: € 52 migliaia
- hardware: € 167 migliaia

*Totale € 14,770 migliaia*

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 153 migliaia relativo in massima parte alla cessione di impianti e macchinari a seguito del rinnovo del parco mezzi operativi.

I valori indicati nello Stato Patrimoniale sono al netto degli ammortamenti calcolati sulla base di aliquote ritenute rappresentative della residua possibilità di utilizzo delle relative immobilizzazioni materiali.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

✓ Immobili:	4%
✓ Impianti e macchinari:	10%
✓ Attrezzature industriali e commerciali:	10%
✓ Macchine elettroniche:	20%
✓ Mobili e dotazioni di ufficio:	12%
✓ Automezzi:	25%
✓ Autoveicoli:	20%

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione (40 anni) e la vita utile dei singoli beni.

Le immobilizzazioni in corso si riferiscono principalmente:

- alle opere propedeutiche alla costruzione del nuovo Cargo Village (€ 1,08 milioni);
- ai costi per la riqualificazione di aree interne all'aerostazione (€ 137 migliaia);
- agli interventi sulla pista secondaria per adeguamento ENAC (€ 60 migliaia).

La movimentazione delle attività materiali viene fornita nell'Allegato B.

## 19. Partecipazioni in altre imprese

SAT detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze Spa, tramite n.128.599 azioni, pari all'1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni del mese di dicembre 2008 alla Borsa di Milano, il fair value della partecipazione suddetta risulta pari a 2,2 milioni di Euro. Al 31 dicembre 2007 il valore della partecipazione era pari a 2,3 milioni di Euro. Il decremento di tale valore, pari ad € 84 migliaia circa, è stato riflesso nella relativa riserva di fair value al 31 dicembre 2008.

Le altre partecipazioni, valutate al costo di acquisto, si riferiscono a:

- ✓ I.T. Amerigo Vespucci Spa, (n. 97 azioni pari allo 0,43 % del capitale): € 50,7 migliaia;
- ✓ Consorzio Turistico Area Pisana (2,8%): € 0,4 migliaia;
- ✓ Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50%): € 13,2 migliaia;
- ✓ Tirreno Brennero Srl (0,27%): € 1,1 migliaia;
- ✓ Consorzio Pisa Energia (5,5%): € 0,8 migliaia;
- ✓ Montecatini Congressi Srl (2,5%): € 2,0 migliaia.

La Scuola Aeroportuale è classificata fra le altre imprese in quanto trattasi di Ente senza scopo di lucro.

## 20. Partecipazioni in imprese Controllate/Collegate

Al 31 dicembre 2008, la partecipazione di SAT in Alatoscana risulta pari al 29,21% del capitale sociale. Sulla base dello IAS 28, il valore della partecipazione è stato rettificato sulla base del valore della corrispondente frazione del patrimonio netto della società collegata. Così calcolata la partecipazione ha un valore pari a zero, come risulta dallo schema seguente.

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Quota % posseduta	29,21	30,71	-1,50
Valore della partecipazione (€/000)	0	0	0

Al 31/12/2008 la collegata Alatoscana Spa ha un Patrimonio Netto negativo pari a circa € 316 migliaia ed un Risultato Netto negativo pari a circa € 466 migliaia.

## Attività finanziarie

### 21. Crediti verso altri

La voce comprende crediti per depositi cauzionali al Ministero dei Trasporti per le concessioni ricevute (€ 2,22 milioni) ex art. 3 del D.M. 7/11/97 n. 59/T. A seguito della Concessione Totale e della conclusione nel corso del 2008 dell'istruttoria di ENAC per la rendicontazione prevista dalla normativa richiamata, la Società ha attivato le procedure per incassarli.

### 22. Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

I crediti verso altri esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a € 14 migliaia.

### 23. Altri titoli

La voce è pari a 0.

### 24. Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno

Sono pari a € 438 migliaia e hanno subito un decremento di € 224 migliaia rispetto al 2007. La movimentazione dei crediti per imposte anticipate viene fornita nell'Allegato D.

## ATTIVITA' CORRENTI

Come evidenziato in tabella, le attività correnti ammontano ad Euro 20.814 migliaia al 31 dicembre 2008 e sono diminuite di € 6.125 migliaia rispetto al precedente esercizio.

31/12/08	31/12/07	Variazione
20.814	26.939	-6.125

In particolare, le principali variazioni sono relative a:

### 25. Rimanenze

SAT non ha rimanenze di magazzino.

### Crediti commerciali e diversi

Tale voce risulta pari ad € 16.192 migliaia al 31 dicembre 2008 (€ 16.782 migliaia al 31 dicembre 2007) ed è così composta:

### 26. Crediti verso clienti

I crediti verso clienti al 31 dicembre 2008, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano ad € 13.594 migliaia (€ 12.979 al 31 dicembre 2007) così come da tabella seguente (dati in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Crediti SAT	15.158	13.784	1.374
Fondo svalutazione	-1.564	-805	-759
<b>TOTALE</b>	<b>13.594</b>	<b>12.979</b>	<b>615</b>

L'incremento dei crediti verso clienti, pari a € 1.374 migliaia, deriva principalmente dall'aumento dello scaduto così come evidenziato nella seguente tabella.

	Totale globale	Di cui scaduto	Oltre 5 anni	Oltre 90 gg	90 gg	60 gg	30 gg	31 dic
Crediti 2008	15.158	8.509	125	2.010	1.037	602	1.201	3.534
Crediti 2007	13.784	7.467	126	1.694	468	911	1.142	3.125
Variazione	1.374	1.042	-1	316	569	-309	59	409

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di € 783 migliaia e decrementato per € 23 migliaia per utilizzo. L'incremento del fondo comprende € 76 migliaia di *accantonamento fiscale* ed € 705 migliaia di *accantonamento tassato* per adeguare il fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data di Bilancio. L'accantonamento tassato deriva principalmente dalla svalutazione del credito della compagnia Alitalia per le somme dovute al 29 agosto 2008, data di insediamento del commissario straordinario, che fanno parte della domanda di insinuazione al passivo dell'amministrazione straordinaria.

Il fondo è in massima parte tassato (€ 1.281 migliaia).

### 27. Crediti verso collegate

Tale voce si riferisce esclusivamente ai crediti verso la collegata Alatoscana e la movimentazione di tali crediti è riportata nello schema seguente.

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Crediti in imprese collegate	187	128	59

### 28. Crediti Tributari

Tale voce pari ad € 21 migliaia comprende:

- il credito pari ad € 11 migliaia per istanza di rimborso IVA presentata nell'ottobre 2007;
- il residuo credito IRES al netto degli acconti versati nel 2008 è pari ad € 8 migliaia;
- altri crediti minori per € 2 migliaia.

### 29. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

La voce relativa ai crediti verso altri entro l'anno risulta così composta (dati espressi in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Verso dipendenti (crediti entro l'anno)	13	2	11
Verso cassieri biglietteria	16	22	-6
Verso istituti previdenziali	37	28	9
Verso concessionaria	57	100	-43
Verso fornitori per anticipi	0	13	-12
Verso istituti di credito	344	342	2
Verso Stato (lavori Legge 299/79)	301	301	0
Verso Stato (lavori FIO)	845	845	0
Verso ANAS (Esproprio terreno)	8	139	-131
Verso Regione Toscana	0	340	-340
Verso privati	149	440	-291
Verso altri	69	51	18
V.to c/o Capitale Jet Fuel Co. Srl	150	0	150
Risconti attivi	401	386	15
<b>TOTALE</b>	<b>2.391</b>	<b>3.010</b>	<b>-619</b>

Il decremento dei crediti entro l'esercizio successivo è dovuto principalmente alla riscossione di crediti verso la Regione Toscana e verso l'ANAS e dal decremento di acconti forniti a privati per l'acquisto di terreni adiacenti al sedime aeroportuale.

Si ricorda che i crediti verso lo Stato per lavori Legge 299/79 e FIO derivano da due apposite convenzioni con lo Stato medesimo. Detti crediti verranno del tutto incassati solo al momento in cui i lavori saranno collaudati. Si rileva che, al momento del collaudo definitivo, ci sarà una compensazione con le anticipazioni a tale titolo ricevute dallo Stato che sono allocate tra le Passività patrimoniali.

### 30. Imposte Anticipate recuperabili entro l'anno

Accoglie le imposte anticipate recuperabili entro l'anno per un importo pari a € 730 migliaia.

La movimentazione dei crediti per imposte anticipate entro ed oltre l'anno viene fornita nell'Allegato D.

### 31. Cassa e mezzi equivalenti

31/12/08	31/12/07	Variazione
3.891	9.664	-5.773

Il decremento registrato per un importo di circa € 5,8 milioni è conseguente principalmente dagli investimenti effettuati nel periodo solo parzialmente finanziati dal cash-flow prodotto dalla gestione. Per ulteriori approfondimenti si rinvia al rendiconto finanziario.

## PATRIMONIO NETTO

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso dell'esercizio 2007:

31/12/08	31/12/07	Variazione
53.688	52.097	1.591

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si veda l'apposito prospetto negli schemi di bilancio.

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

### 32. Capitale sociale

Al 31 dicembre 2008 il capitale sociale, interamente versato, risulta costituito da n. 9.860.000 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna (n. 9.860.000 al 31 dicembre 2007).

### 33. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per € 18.941 venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa nel luglio 2007.

- Dalle riserve di rivalutazione che al 31 dicembre 2008 sono iscritte per un ammontare complessivo di € 435 migliaia costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n. 413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 migliaia.

Tale riserva è in parziale sospensione d'imposta; nessuno stanziamento d'imposta è stato effettuato sulla stessa in quanto non sono previste operazioni che ne possono determinare la tassazione.

- Dalla riserva legale per un importo di € 1.227 migliaia. L'incremento di € 185 migliaia rispetto al 31 dicembre 2007, deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2007 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2007.

- Dalle riserve statutarie per un ammontare di € 12.352 migliaia. L'incremento di € 2.529 migliaia deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2007 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2007.

- Dalle altre riserve costituite da contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di € 66 migliaia. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

### 34. Riserva rettifiche di transizione ai principi contabili internazionali IAS-IFRS

Accoglie esclusivamente la Riserva IAS al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1/1/2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali.

### 35. Riserva di Fair Value

Al 31 dicembre 2008 ammonta a € 2.103 migliaia.

Tale Riserva accoglie gli utili e le perdite non realizzate relative all'adeguamento al fair value delle partecipazioni in altre imprese.

### 36. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie le perdite portate a nuovo per € 49 migliaia.

### 37. Utile (perdita) dell'esercizio

Accoglie l'utile di periodo 2008 di SAT pari a € 2.660 migliaia.

### 38. Patrimonio netto di terzi

Il dato è pari a zero.

### PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'esercizio 2007:

31/12/08	31/12/07	Variazione
5.358	6.539	-1.180

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

### 39. Passività fiscali differite

Tale voce ammonta ad € 341 migliaia al 31 dicembre 2008 ed accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi.

Il decremento di € 1.008 migliaia è principalmente dovuto alla scelta aziendale di avvalersi dell'operazione di "affrancamento" del fondo imposte differite (di cui al DM 3/3/2008) relativo al recupero a tassazione delle deduzioni extra-contabili accumulate al 31.12.2007 sugli ammortamenti anticipati effettuati negli anni precedenti. Per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato D.

### 40. Fondi per Rischi ed Oneri

La composizione di tali fondi è la seguente:

#### - *Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili*

Accoglie il fondo relativo all'indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio (circa € 11 migliaia nel 2008 ed € 8 migliaia nel 2007).

#### - *Altri (Fondo rischi oneri futuri)*

Il Fondo ammonta ad € 338 migliaia.

L'incremento netto, pari a circa € 32 migliaia, rispetto al saldo al 31 dicembre 2007, deriva:

- (i) dall'utilizzo effettuato per € 201 migliaia a seguito della sentenza positiva risalente ad una vertenza sui lavori viabilità Mondiali 1990 che ha comportato minori rischi accantonati al fondo;
- (ii) dall'utilizzo effettuato per € 75 migliaia per la chiusura di accordi commerciali con un vettore aereo in merito a servizi erogati in anni precedenti a fronte dei quali era stato accertato un fondo rischi di pari ammontare;
- (iii) dall'accantonamento per € 308 migliaia quale parte di competenza sul 2008 del prossimo rinnovo del CCNL scaduto il 31.12.2007.

### 41. Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - Benefici a dipendenti. Pertanto, l'ammontare del fondo trattamento di fine rapporto è stato ricalcolato applicando il metodo della proiezione unitaria del credito (cd "Projected Unit Credit Method"), effettuando le valutazioni attuariali alla fine del periodo di riferimento.

La Società ha scelto di non utilizzare il metodo del corridoio che consentirebbe di non rilevare la componente del costo calcolata secondo il metodo sopra descritto, rappresentata dagli utili o perdite attuariali qualora questa non ecceda il 10 per cento del valore dell'obbligazione all'inizio del periodo.

Alla luce delle nuove disposizioni normative si è reso necessario rideterminare l'importo delle passività maturate al 31 dicembre 2006 al fine di adeguare il modello di valutazione attuariale precedentemente utilizzato per determinare la quota dell'obbligazione futura dell'azienda (Projected Unit Credit Method), in funzione delle nuove ipotesi attuariali (tasso di rivalutazione di legge previsto per tale Istituto in luogo delle stime di incremento salariale) senza considerare, data l'ormai sostanziale completa maturazione dell'obbligazione, il pro-rata del servizio prestatore sulle quote di futura maturazione. Tale rideterminazione, secondo quanto previsto dal paragrafo 109 dello IAS 19, ha comportato la rilevazione quale "curtailment" di un provento non ricorrente iscritto a riduzione dei costi del personale nell'esercizio 2007.

In particolare per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per la valutazione sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione	5,00%
- tasso annuo di inflazione	3,00%
- tasso annuo incremento TFR	3,00%

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx EUR Italy alla data di calcolo.

Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività conformemente a quanto previsto dallo IAS 19 risulta pari ad € 4.567 migliaia al 31 dicembre 2008 (€ 4.883 migliaia al 31 dicembre 2007). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta un decremento rispetto al 31 dicembre 2007 di € 316 migliaia come sotto riportato (espresso in €/000):

<b>Saldo al 31 dicembre 2007</b>	<b>4.883</b>
Quota maturata nel periodo (interest cost)	266
Quota maturata nel periodo (actuarial gain&loss)	28
Indennità liquidate nel periodo	-611
<b>Saldo al 31 dicembre 2008</b>	<b>4.567</b>

#### 42. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo pari a € 112 migliaia (€ 3 migliaia al 31 dicembre 2007), interamente esigibili entro 5 anni, si riferiscono per € 109 migliaia al debito verso l'Erario per la quota 2010 derivante dall'operazione di "affrancamento" del fondo imposte differite (di cui al DM 3/3/2008) e per € 3 migliaia ai depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

#### PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2008.

31/12/08	31/12/07	Variazione
31.129	27.041	4.089

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### 43. Scoperti bancari e finanziamenti

Il saldo al 31 dicembre 2008 è pari a € 4.236 migliaia ed è composto dall'utilizzo di affidamenti per esigenze di cassa (€ 0 migliaia al 31 dicembre 2007).

La Posizione Finanziaria Netta della Società al 31 dicembre 2008, così come riportata nella Relazione sulla gestione, risulta dalla seguente tabella (espressa in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
<i>Disponibilità liquide</i>	16	13	3
<i>Crediti verso Istituti di credito a breve</i>	3.875	9.651	-5.776
Cassa e mezzi equivalenti	3.891	9.664	-5.773
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	-4.236	0	-4.236
<b>Posizione Finanziaria Netta</b>	<b>-344</b>	<b>9.664</b>	<b>-10.008</b>

Il peggioramento della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2008, rispetto al 31 dicembre 2007, deriva principalmente dall'assorbimento di cassa degli importanti investimenti effettuati nel periodo. Per ulteriori dettagli si rimanda al rendiconto finanziario.

#### 44. Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 2.644 migliaia è così composto (valori in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
IRPEF su lavoro dipendente e autonomo	201	322	-121
IRAP / IRES	0	0	0
IVA	225	48	177
ERARIO addizionale comunale	1.938	2.989	-1.051
ICI	248	119	129
Altri minori	32	33	-1
<b>TOTALE</b>	<b>2.644</b>	<b>3.511</b>	<b>-867</b>

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili, pari ad € 4,5 a passeggero imbarcato, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350 a partire dal 1° giugno 2004 per € 1 a passeggero, è stata incrementata di € 1 a passeggero dal decreto legge n.7 del 31 gennaio 2005 coordinato con la legge di conversione 31 marzo 2005, n. 43, che ha avuto applicazione a partire dal 2 aprile 2005. La legge finanziaria 2007 ha introdotto ulteriori € 0,50 a passeggero imbarcato al fine di contribuire al sostenimento del servizio antincendio fornito dai VV.F. negli aeroporti italiani. La legge finanziaria 2008 ha introdotto ulteriori € 2 a passeggero imbarcato per il sostegno degli addetti di imprese in crisi del settore. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2007 è dovuto principalmente al versamento della tassa suddetta da parte di SAT dopo l'avvenuta riscossione dalle compagnie aeree nei primi mesi del 2008.

Il debito per l'Imposta Comunale sugli Immobili si è creato nel 2007 a seguito della sua introduzione da parte della Legge Finanziaria 2007 dove, nelle "disposizioni in materia di catasto", prevede: nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6, E/9

non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati a uso commerciale, industriale, a ufficio privato, ovvero a usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale.

#### **Debiti commerciali e diversi**

La voce debiti commerciali e diversi ammonta a € 24.250 migliaia ( € 23.530 migliaia al 31 dicembre 2007) ed è composta da:

#### **45. Debiti verso fornitori**

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2008 ammontano ad € 14.773 migliaia (€ 15.306 migliaia al 31 dicembre 2007) e registrano un decremento di € 532 migliaia.

#### **46. Debiti verso Imprese collegate**

Riguarda il debito verso la collegata Alatoscana relativo alla copertura della perdita 2008 per la parte spettante a SAT per € 92 migliaia (€ 54 migliaia nel 2007).

#### **47. Debiti verso INPS**

Tale voce comprende i debiti verso (valori in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
I.N.P.S.	1178	968	210
I.N.A.I.L.	4	43	-39
Fondo Inps c/tesoreria	84	93	-9
<b>TOTALE</b>	1.267	1.104	163

#### **48. Altri debiti esigibili entro l'anno**

Gli altri debiti entro l'anno riguardano (valori in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Ministero dei Trasporti (canoni concessione conguaglio 2007 + competenze 2008) (i)	1.027	765	262
Comune di Pisa (contributo x sovrappasso) (ii)	0	500	-500
Vettori per incassi biglietteria aerea	865	880	-15
Concessionaria per vendita biglietti bus	57	69	-12
Dipendenti (competenze maturate) (iii)	2.141	2.034	107
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	86	98	-12
Sindaci revisori (competenze maturate)	14	13	1
Ministero dei Trasporti (premio rischio terrorismo)	37	37	0
Servizio Antincendio (iv)	1.658	708	950
Altri minori	229	98	131
<b>TOTALE</b>	6.113	5.203	910

In particolare la variazione assoluta è dipesa principalmente:

- (i) dall'incremento del debito verso l'ENAC per l'aumento dei canoni di competenza del 2008 dovuti all'aumento del traffico consuntivato;
- (ii) dal pagamento del debito verso il Comune di Pisa quale contributo alla realizzazione di un sovrappasso che ha migliorato l'accesso dei camion verso l'aeroporto a tutto vantaggio della viabilità cittadina sul fronte aerostazione;
- (iii) dall'incremento dei debiti verso i dipendenti per le competenze maturate;
- (iv) dall'incremento del debito verso l'Erario per la quota di competenza 2008 del contributo al Servizio antincendio dei VV.F. introdotto dalla legge finanziaria 2007;

#### 49. Acconti

Gli acconti, che ammontano a € 2.005 migliaia, hanno registrato un incremento di € 141 migliaia relativo principalmente ad anticipi clienti.

Tale voce comprende gli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 migliaia) e lavori FIO (€ 1,033 milioni) oltre che agli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute (€ 197 migliaia).

### IMPEGNI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2008 il totale di impegni e garanzie ammonta ad € 13.621 migliaia ed è così composto (dati espressi in €/000):

	31/12/08	31/12/07	Variazione
Fidejussioni prestate da Terzi per conto di SAT	6.158	6.819	-661
Fidejussioni di Terzi a favore di SAT	7.283	5.874	1.409
Titoli ricevuti a garanzia	0	1	-1
Altri impegni della Società	179	179	0
<b>TOTALE</b>	<b>13.621</b>	<b>12.873</b>	<b>748</b>

Le fidejussioni prestate da terzi per conto SAT si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate al Ministero dei Trasporti a garanzia del pagamento dei canoni di concessione ed al Ministero della Difesa (€ 5 milioni) a garanzia degli obblighi assunti per la realizzazione dei piazzali per la sosta degli aeromobili. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2007 si riferisce principalmente alla diminuzione della fideiussione prestate ad ENAC (- € 756 migliaia) a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalla Convenzione quarantennale sottoscritta.

L'incremento di circa € 1,4 milioni delle fidejussioni prestate da terzi a favore di SAT si riferisce principalmente all'aumento delle fidejussioni prestate per conto delle imprese a fronte dei lavori appaltati dalla Società.

Gli altri impegni della Società riguardano i proventi da consolidamento iscritti negli esercizi 2004, 2005 e 2006 derivanti dall'applicazione dell'accordo stipulato con la collegata Alatoscana Spa in attuazione del regime di tassazione del consolidato nazionale disciplinato dagli articoli dal 117 al 129 del D.P.R. 917/86, introdotti con D.L. 12/12/03 n.344.

## ALLEGATI

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI  
NELL'ESERCIZIO 2008 (in migliaia di Euro)

	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
A - Valore al 31-12-07	216	0	97	313
VARIAZIONI ESERCIZIO				
Acquisti	258	0	0	258
Ammortamenti	-220	0	-56	-276
B - Saldo variazioni	38	0	-56	-18
Valore al 31-12-08 (A+B)	254	0	41	295

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI  
NELL'ESERCIZIO 2008 (in migliaia di Euro)**

	TERRENI, FABBRICATI E IMPIANTI DI PISTA		IMPIANTI E MACCHINA RI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
	gratuit.te devolvibili	di proprietà Società					
Costo storico al 31-12-07	30.430	4.686	19.236	400	13.988	6.607	75.347
Fondo amm.to al 31-12-07	-9.075	-103	-8.012	-324	0	-4.687	-22.201
<b>A - Valore al 31-12-07</b>	<b>21.355</b>	<b>4.583</b>	<b>11.224</b>	<b>76</b>	<b>13.988</b>	<b>1.920</b>	<b>53.146</b>
<b>VARIAZIONI ESERCIZIO</b>							
Acquisti	7.224	5.023	849	117	1.313	244	14.770
Lavori in corso anni prec.	13.632	28			-13.660		0
Disinvestimenti			-138			-15	-153
Ammortamenti	-1.625	-84	-1.497	-13	0	-593	-3.812
Storno fondi amm. anni prec.			134			14	148
<b>B - Saldo variazioni</b>	<b>19.231</b>	<b>4.967</b>	<b>-652</b>	<b>104</b>	<b>-12.348</b>	<b>-350</b>	<b>10.953</b>
Costo storico al 31-12-2008	51.286	9.737	19.947	517	1.640	6.836	89.964
Fondo amm.to al 31-12-2008	-10.700	-187	-9.375	-337	0	-5.266	-25.864
<b>Valore al 31-12-2008 (A+B)</b>	<b>40.586</b>	<b>9.550</b>	<b>10.572</b>	<b>180</b>	<b>1.640</b>	<b>1.570</b>	<b>64.100</b>

PATRIMONIO NETTO: ORIGINE, DISPONIBILITA', DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI  
PRECEDENTI ESERCIZI (in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI (**)	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	16.269				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva per azioni proprie					
Riserva per azioni o quote di Soc. Controllate					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B, C	18.941		
Riserva da conversione obbligazioni					
Riserva di rivalutazione ex legge 413/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	1.227	B			
Riserva straordinaria	12.352	A, B, C	12.352		
Riserva per azioni proprie					
Riserva da utili netti su cambi					
Riserva da valutazione delle partecipazioni con il metodo del Patrimonio Netto					
Riserva da deroghe ex comma 4 dell'art. 2423 c.c.					
Altre riserve	66	B			
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 317				
RISERVA DI FAIR VALUE	2.103				
Utili (perdite) a nuovo	- 49				
Utile (perdita) dell'esercizio	2.660	A, B, C	2.660		
<b>Totale</b>	<b>53.688</b>		<b>34.389</b>		
Quota non distribuibile			435		
Residua quota distribuibile			33.953		

(\*) Possibilità di utilizzazione:

- A = aumento di capitale
- B = per copertura perdite
- C = distribuzione ai soci

(\*\*) Non sono state effettuate utilizzazioni nei tre esercizi precedenti.

All. C

PROSPETTO IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI CONSEGUENTI  
(in migliaia di Euro)

	ESERCIZIO 2007				ESERCIZIO 2008			
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Totali 2007	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Totali 2008
		IRES* 33% 27,50%	IRAP* 4,25% 3,90%			IRES* 27,50%	IRAP* 3,90%	
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>								
Svalutazione crediti	71	19	19	638	175	0	175	
Rappresentanza	12	3	4				0	
Accantonamento fondo rischi			0	308	85	0	85	
Competenze professionali	9	3	4				0	
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	53	14	16	224	61	0	61	
Costi detraibili per cassa	10	3	3	9	2	0	2	
Costi detraibili a seguito sentenza			0				0	
<b>Totale</b>	<b>155</b>	<b>42</b>	<b>4</b>	<b>46</b>	<b>1.179</b>	<b>323</b>	<b>0</b>	<b>323</b>
<b>RIGIRO IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE ESERCIZI PREC.</b>								
Plusvalenze patrimoniali	12	4	5	15	4	1	5	
Affrancamento ammortamenti anticipati			0	3.018				
Beneficio derivante da pagamento imposta sostitutiva per affrancamento ammortamenti anticipati							585	
Eccedenza pregressa ammortamenti IAS*	0	0	0	388	0	15	15	
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	347	95	108	0	0	0	0	
Quota parte amm.ti su vend. beni	14	3	4	0	0	0	0	
Effetto diminuzione aliquote fiscali	2.874	158	168	0	0	0	0	
<b>Totale</b>	<b>3.247</b>	<b>260</b>	<b>25</b>	<b>285</b>	<b>3.421</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>605</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE</b>								
Plusvalenze patrimoniali	20	6	7	5	1	0	1	
Ammortamenti anticipati	837	230	263	0	0	0	0	
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	187	51	58	0	0	0	0	
Attualizzazione TFR (IAS)	939	258	258	142	39	0	39	
Oneri finanziari (IAS)	-80	-22	-22	-294	-81	0	-81	
<b>Totale</b>	<b>1.903</b>	<b>523</b>	<b>41</b>	<b>564</b>	<b>-147</b>	<b>-41</b>	<b>0</b>	<b>-41</b>
<b>RIGIRO CREDITO x IMPOSTE ANTICIPATE ESERCIZI PREC.</b>								
Rappresentanza	14	5	6	14	4	1	5	
Contributi pluriennali	100	33	37	100	28	4	32	
Svalutazione partecipazioni	33	11	11				0	
Costi anni precedenti	79	26	29	19	5	1	6	
Accantonamento fondo rischi	129	43	43	276	76		77	
Svalutazione crediti	335	111	111				0	
Oneri quotazione borsa	594	196	221	594	163	23	187	
Attualizzazione TFR (IAS)	78	21	21				0	
Ripresa ammort. imm. Immateriali (IAS)	4	1	1				0	
Eliminazione rivalut. monetaria (IAS)	9	2	3	9	2	1	3	
Effetto diminuzione aliquote fiscali (IAS)	192	10	11				0	
Effetto diminuzione aliquote fiscali	1.134	62	64				0	
<b>Totale</b>	<b>2.701</b>	<b>521</b>	<b>36</b>	<b>557</b>	<b>1.012</b>	<b>278</b>	<b>30</b>	<b>309</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE</b>	<b>-1.202</b>	<b>-742</b>	<b>-48</b>	<b>-790</b>	<b>3.735</b>	<b>90</b>	<b>-15</b>	<b>659</b>

\* Variazione aliquote da 01/01/08

\*\*Ai soli fini IRAP

Viene fornita di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio dei crediti per imposte anticipate e del fondo per imposte differite (valori in €/000)

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
<b>Saldo consolidato al 31/12/2007</b>	<b>1.154</b>	<b>1.349</b>
Decremento dell'esercizio	-309	-20
Incremento dell'esercizio	322	-41
Decremento per affrancamento		-947
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>1.167</b>	<b>341</b>

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RIS. D'ESERCIZIO E IMP. FISCALE (in migliaia di Euro)

	ANNO 2008		ANNO 2007	
	IRFS	IRAP	IRFS	IRAP
<b>Risultato da bilancio (ante imposte)</b>	<b>4.327</b>	<b>25.311</b>	<b>6.853</b>	<b>25.116</b>
Aliquota ordinaria applicabile	27,50%	3,90%	33,00%	4,25%
<b>Onere fiscale teorico</b>	<b>1.190</b>	<b>987</b>	<b>2.261</b>	<b>1.067</b>
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi</b>				
Differenza tra amm.to civilistico e IAS			-187	-187
Ammortamenti anticipati			-837	-837
Plusvalenze patrimoniali	-5		-20	-20
Attualizzazione TFR (IAS)	-142		-939	
Oneri finanziari (IAS)	295		80	
<b>Totale</b>	<b>148</b>	<b>0</b>	<b>-1.903</b>	<b>-1.044</b>
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</b>				
Contributi pluriennali				
Spese di rappresentanza			12	12
Svalutazione crediti	638		71	
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	224		53	53
Accantonamento fondo rischi	308			
Competenze professionali	0		9	9
Costi detraibili per cassa	9		10	
Costi detraibili a seguito sentenza				
<b>Totale</b>	<b>1.179</b>	<b>0</b>	<b>155</b>	<b>74</b>
<b>Rigiro diff. temporanee di esercizi prec. in aumento e in diminuzione</b>				
Plusvalenze patrimoniali	15	15	12	12
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno			347	347
Quota parte amm.ti su vend. beni			14	14
Eccedenze pregresse su amm.ti IAS		298	0	0
Quote spese di rappresentanza	-14	-14	-14	-14
Svalutazione partecipazioni			-33	
Quota svalutazione crediti			-335	
Acc.ti al fondo rischi	-276		-129	
Quota oneri quotazione borsa	-594	-591	-594	-591
Contributi pluriennali	-100	-100	-100	-100
Costi tassati anni precedenti	-19	-19	-79	-79
Attualizzazione TFR (IAS)			-78	
Oneri finanziari (IAS)				
Ripresa amm.ti imm. immateriali (IAS)			-4	-4
Eliminazione rivalutaz. monetaria (IAS)	-9	-9	-9	-9
<b>Totale</b>	<b>-997</b>	<b>-420</b>	<b>-1.002</b>	<b>-424</b>
<b>Differenze che non si riverseranno in esercizi successivi</b>				
Svalutazione partecipazioni	136		155	
2/3 Spese di rappresentanza			31	31
Spese telefonia mobile	10		9	9
Spese telefonia fissa	26		39	39
Costi autovetture	74		61	61
Costi indeducibili	42		21	21
Imposte e tasse indeducibili (ICI)	129	129	109	
Sopravvenienze passive indeducibili			49	
Quota parte amm.ti ind. su vendite				
Indennità suppletiva di clientela	4		3	3
Ammortamenti fabbricati (SAT)	15		8	8
Quota parte plusvalenza partecipazione			-93	
Dividendi	-21		-8	
Fringe benefit				
Proventi da consolidamento				
Recupero costi autovetture			-23	-23
Quota parte amm.ti ind. su vendite			-11	-11
Agevolaz. ne 4% TFR	-38		-33	
Soprav. att. Istanza rimborso IVA			-11	
Sopravvenienze attive		342		69
Sopravvenienze passive	184	-137		-27
Prestazioni lavoro occasionale		55		32
Collab. ni coord. e continuative		172		111
Lavoro assimilato al lavoro dip.te		56		51
Contributi gestione separata INPS		35		21
Oneri di utilità sociale				19
<b>Totale</b>	<b>561</b>	<b>652</b>	<b>306</b>	<b>415</b>
<b>Altre deduzioni</b>				
Deduzione forfettaria 10% IRAP	-84			
Contributi x assic. ni obbl. g. infortuni		-200		-185
Deduzione x increm.to occupazionale		-1.016		-1.151
Spese x apprendisti e disabili		-337		-315
Personale con contratto di inserimento		-521		-1.126
<b>Totale</b>	<b>-84</b>	<b>-2.074</b>		<b>-2.777</b>
<b>Credito d'imposta sui dividendi</b>				
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>5.133</b>	<b>23.468</b>	<b>4.409</b>	<b>21.360</b>
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	1.412	915	1.455	908
Aliquota effettiva	33	4	21	4
<b>Rilev. contabili effettuate nell'es.</b>				
Imposte correnti	1.412	915	1.455	908
Imposte anticipate	-323		-42	-4
Imposte differite	-41		523	41
utilizzo fondo imposte diff. eserc. prec.	-517	-89	-260	-25
Diminuz. ne imp. anticipate exerc. prec.	278	32	521	36
proventi da consolidamento				
<b>Imposte totali Voce 22 C/Econ.</b>	<b>809</b>	<b>858</b>	<b>2.197</b>	<b>956</b>

## EMOLUMENTI AMMINISTRATORI E SINDACI ANNO 2008 (in Euro)

### Amministratori

Nome e Cognome	Descrizione carica	Durata carica	Compensi percepiti per carica	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi	Altri compensi*	Totale Compensi 2008
Costantino Cavallaro	Consigliere dal 26-05-06 e Presidente CDA dal 29-05-06	Approv. Bilancio 2008	55.032	6.418	7.500	5.402	74.352
Pier Giorgio Ballini	Amm.re Delegato e Dir. Generale	Approv. Bilancio 2008	242.618	7.442	69.241	3.798	323.099
Armando Cecchetti	Consigliere CDA dal 13/07/07 al 25/7/08	n.a.	-	-	6.000	-	6.000
Pierfrancesco Pacini	Consigliere CDA dal 26-05-06 fino al 06-06-08	n.a.	-	-	4.500	-	4.500
Francesco Barachini	Consigliere CDA dal 26-05-06	Approv. Bilancio 2008	-	-	10.500	-	10.500
Giuseppe Biondi	Consigliere CDA dal 26-05-06	Approv. Bilancio 2008	-	-	10.000	-	10.000
Stefano Bolis *	Consigliere CDA dal 26-05-06 fino al 1-4-08	n.a.	-	-	-	-	-
Sergio Landi	Consigliere CDA dal 26-05-06	Approv. Bilancio 2008	-	-	11.000	-	11.000
Ivo Nuti	Consigliere CDA dal 26-05-06	Approv. Bilancio 2008	-	-	6.000	-	6.000
Giuseppe Barsotti	Consigliere CDA dal 27-06-08	Approv. Bilancio 2008	-	-	4.500	-	4.500
Francesco Minotti *	Consigliere CDA dal 29-04-08	Approv. Bilancio 2008	-	-	-	-	-
Maurizio Pisà	Consigliere CDA dal 13-11-08	Approv. Bilancio 2008	-	-	500	-	500
<b>TOTALE</b>			<b>297.651</b>	<b>13.860</b>	<b>129.741</b>	<b>9.199</b>	<b>450.451</b>

### Collegio Sindacale

Nome e Cognome	Carica	Durata carica	Compensi percepiti per carica	Benefici non monetari	Bonus e altri incentivi	Altri compensi*	Totale Compensi 2008
Loredana Durano ***	Presidente Collegio Sindaci	Approv. Bilancio 2010	4.028	-	-	1.033	5.061
Alessandro Carrara	Sindaco Revisore fino al 28 aprile 2008	n.a.	11.178	-	-	-	11.178
Eugenio Minici ***	Sindaco Revisore	Approv. Bilancio 2010	8.366	-	-	5.017	13.383
Fabrizio Dendi	Sindaco Revisore	Approv. Bilancio 2010	11.315	-	-	-	11.315
Antonio Martini	Sindaco Revisore	Approv. Bilancio 2010	10.679	-	-	385	11.064
Paolo Parrini	Sindaco Revisore	Approv. Bilancio 2010	10.260	-	-	1.132	11.392
Elena Mosca	Sindaco Supplente	Approv. Bilancio 2010	-	-	-	-	-
Alessandro Nundini	Sindaco Supplente	Approv. Bilancio 2010	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>			<b>55.826</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.567</b>	<b>63.393</b>

### Note

\* Emolumenti liquidati al Socio

\*\* Comprende diarie e ind.tà chilometrica per trasferte ed esclude i rimborsi spese

\*\*\* Non comprendono i compensi liquidati direttamente ai rispettivi Enti di appartenenza

*all. F*

**CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2008 PER I SERVIZI DI REVISIONE  
(ART.159-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)**

<b>tipologia di servizi</b>	<b>soggetto che ha erogato il servizio</b>	<b>destinatario</b>	<b>Note</b>	<b>Compensi 2008 (<sup>o</sup>)</b>
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(1)	20.000
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(2)	8.000
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(3)	10.000
Servizi di attestazione	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(4)	20.000
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(5)	2.500
Altri servizi				-
<b>TOTALE</b>				<b>60.500</b>

**Note**

(<sup>o</sup>) dati in euro: i corrispettivi indicati non includono l'IVA e le spese accessorie, oltre che l'adeguamento ISTAT applicato annualmente in base alla proposta del 14/2/2006.

- (1) revisione contabile bilancio separato SAT al 31 dicembre 2007
- (2) verifica regolare tenuta contabilità SAT anno 2007
- (3) revisione contabile limitata relazione semestrale 2007 SAT
- (4) relazione emessa sulle procedure di verifica concordate in relazione ai prospetti di separazione contabile per centri di costo e ricavo ai sensi della Del. CIPE 51/2008 con riferimento all'esercizio 2007.
- (5) sottoscrizione modelli Unico e 770 - redditi 2007

-

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE (anno 2008)

	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<b><u>Rapporti con società collegate</u></b>			
<i>Alatoscana</i>			
Oneri finanziari	136.101	22,74%	598.448
Crediti verso società collegate	186.621	100,00%	186.621
Debiti verso società collegate	92.271	100,00%	92.271
Altri ricavi operativi	111.080	8,23%	1.350.236
<b><u>Altre parti correlate</u></b>			
<i>Cassa di Risparmio di Lucca, Pisa, Livorno</i>			
Cassa e mezzi equivalenti	542.511	13,94%	3.891.487
<i>Banca Toscana</i>			
Cassa e mezzi equivalenti	22.191	0,57%	3.891.487
<i>Cassa di Risparmio di Volterra</i>			
Cassa e mezzi equivalenti	1.164.377	29,92%	3.891.487
<i>Last Minute Spa</i>			
Ricavi	96.011	0,18%	53.747.677
Crediti verso clienti	123.360	0,91%	13.593.504
Debiti vs fornitori	102.457	0,69%	14.773.362

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL  
REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E  
INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Costantino Cavallaro (Presidente del Consiglio di Amministrazione) e Marco Forte (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) della Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei Spa attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008.

2. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Pisa, 10 marzo 2009

per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Costantino Cavallaro

Il Dirigente Preposto

Marco Forte

