



***SAT - Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei - S.p.A
Company presentation – Milano, 4 settembre 2009***



Disclaimer



La seguente presentazione è stata preparata da SAT - Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. ("SAT") per fini esclusivamente informativi per la presentazione dei risultati del primo semestre 2009, dell'andamento di gestione dell'esercizio 2009 e degli elementi del piano strategico triennale 2010-2012 ("Company Presentation").

La presente Company Presentation non ha alcuna pretesa di completezza, le informazioni contenute nella Company Presentation non devono considerarsi necessariamente complete ed esaustive e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. Le informazioni contenute sono state elaborate dal management di SAT e non sono state oggetto di verifica da parte di organismi indipendenti. Nessuna garanzia, espressa o implicita, viene fornita in merito alla attendibilità, accuratezza, completezza e correttezza delle informazioni o delle opinioni e previsioni ivi indicate.

Le informazioni e le opinioni contenute nella presente Company Presentation sono presentate come elaborate alla data attuale e possono variare in qualsiasi momento senza preavviso. Le proiezioni economico-patrimoniali nonché le dichiarazioni previsionali ("forward-looking statement") relative a eventi e risultati futuri di SAT contenute nel presente documento sono basate su stime ed ipotesi soggettive, su circostanze ed eventi non ancora realizzatisi, effettuate dal management di SAT. Esse sono fondate su attese, stime, previsioni e proiezioni attuali sui settori in cui opera SAT e valutazioni, ipotesi e previsioni sull'evoluzione futura della gestione di SAT che il management ritiene ragionevoli e credibili alla data attuale e alla luce delle informazioni disponibili. Tali "forward-looking statement" costituiscono esclusivamente previsioni e sono come tali soggette a rischi, incertezze e ipotesi di difficile previsione, i risultati effettivi di SAT potranno pertanto differire in misura anche significativa e sfavorevole rispetto a esse enunciato o inteso in qualsiasi dichiarazione avente carattere previsionale. Tra i fattori che potrebbero determinare dette differenze o contribuire a esse rientrano, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le condizioni economiche globali, condizioni politico-economiche e sviluppi normativi a livello nazionale o internazionale.

Nessun amministratore, dipendente o collaboratore di SAT si assume l'obbligo di rivedere o confermare eventuali aspettative o stime, o di aggiornare o rivedere pubblicamente eventuali dichiarazioni previsionali. Nessun amministratore, dipendente o collaboratore di SAT potrà essere ritenuto responsabile a qualsiasi titolo di eventuali perdite che dovessero derivare dall'utilizzo della presente Company Presentation o delle informazioni in esso contenute o dovessero altrimenti verificarsi in relazione all'affidamento riposto sullo stesso.

Il presente documento viene a Voi fornito nel contesto della presentazione di SAT alla comunità finanziaria da tenersi in data 4 settembre 2009 e viene distribuito per meri fini di informazione ed illustrazione ed a titolo meramente indicativo; pertanto la presente Company Presentation non costituisce in alcun modo una proposta di conclusione di contratto, né una sollecitazione, né un consiglio o una raccomandazione di acquisto o vendita di un qualsiasi prodotto finanziario.

La Company Presentation non è indirizzata a cittadini residenti negli Stati Uniti o a "US Persons" come definite nel Securities Act statunitense del 1933 ("Securities Act"). Né la Company Presentation, né le informazioni in esso contenute (o parte di esse) potranno essere altresì trasmesse o distribuite, direttamente o indirettamente, negli Stati Uniti o rese altrimenti accessibili a una "US person" ai sensi della definizione contenuta nel Securities Act. Né la Company Presentation, né le informazioni in esso contenute (o parte di esse) potranno essere trasmesse o distribuite, direttamente o indirettamente, in Canada, Australia o Giappone o a qualsiasi cittadino residente in Canada, Australia o Giappone. La distribuzione della Company Presentation e delle informazioni in esso contenute (o di parti di esse) potrebbe essere vietata o limitata ai sensi delle leggi e dei regolamenti applicabili in alcuni paesi. Il mancato rispetto delle restrizioni di cui sopra potrebbe costituire violazione delle leggi vigenti in materia di strumenti finanziari.

Per ogni informazione riguardante SAT si rimanda ai bilanci ed alle relazioni periodiche predisposte dalla società e messi a disposizione del pubblico secondo norme di legge.



Gina Giani	<i>C.E.O. & General Manager</i>
Valter Nencioni	<i>Board of Directors Secretary</i>
Marco Galli	<i>Systems & Resources Director</i>
Marco Forte	<i>Administration & Financial Executive Manager</i>
Renzo Banchellini	<i>Non Aviation Revenues Manager</i>
Gabriele Paoli	<i>Investor Relator</i>



Indice



1 – Risultati 1H 2009

2 – *Outlook* andamento gestione esercizio 2009

3 – Elementi del Piano Strategico Triennale 2010-2012

4 – Q&A



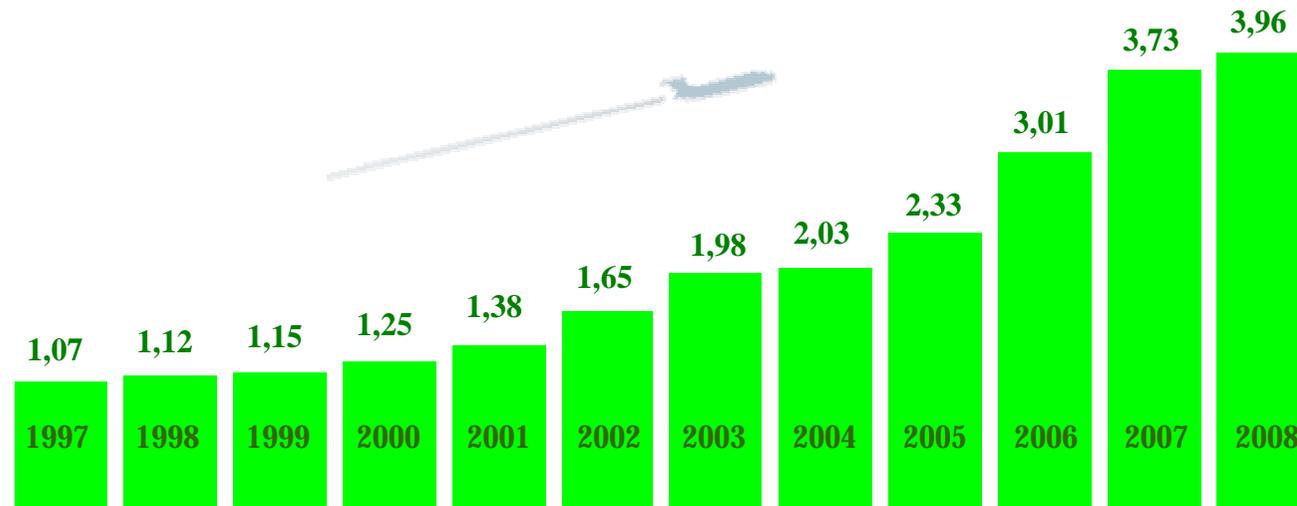
1H 2009: Traffico passeggeri



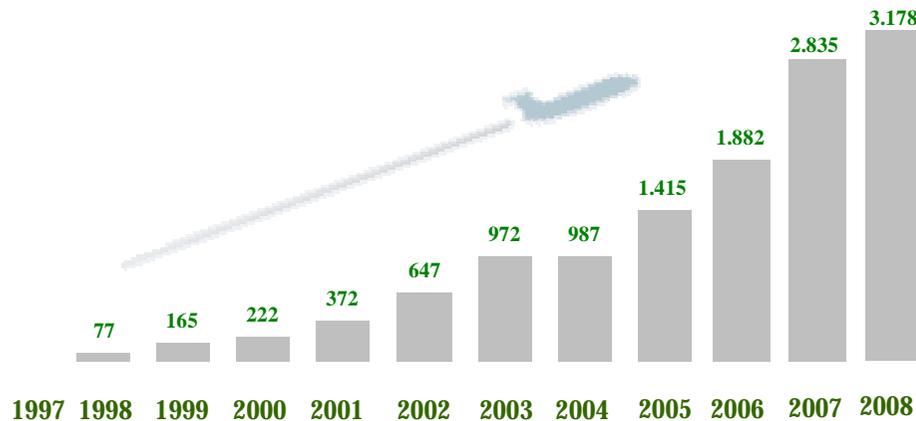


Traffico passeggeri

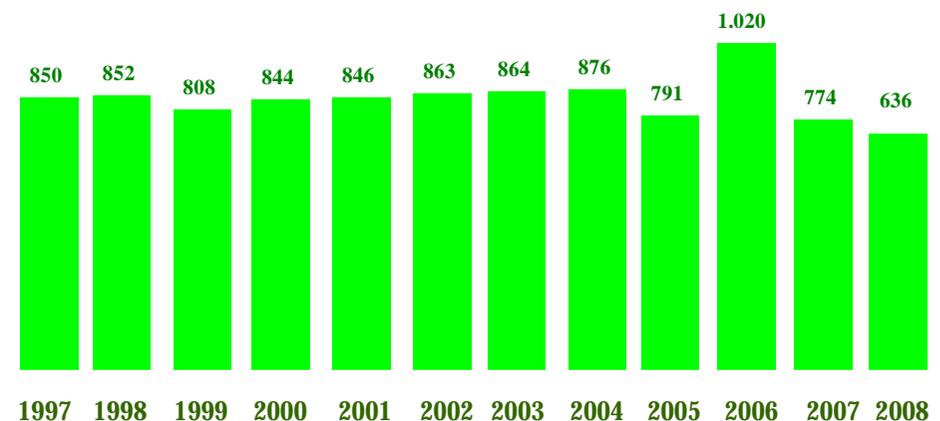
PASSEGGERI AEROPORTO GALILEO GALILEI (migliaia)



Passeggeri voli LOW COST (migliaia)



Passeggeri voli IATA (migliaia)



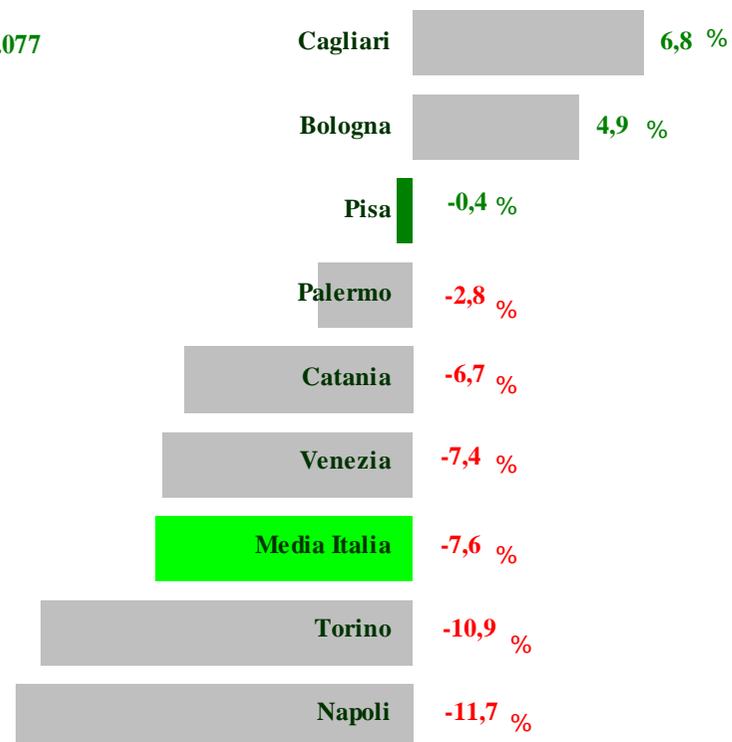
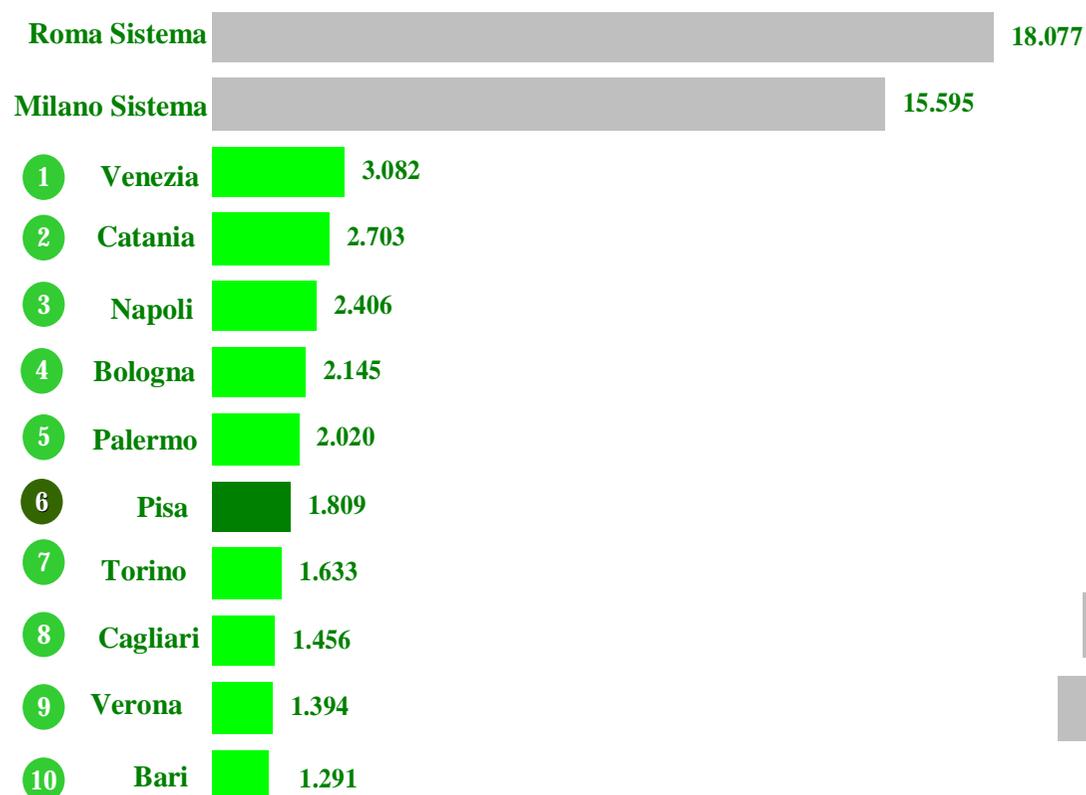


Leader in Italia



IL SESTO AEROPORTO REGIONALE NEL 1H 2009 (pax/000)

SISTEMA AEROPORTUALE ITALIA* (1H 2009/1H 2008)

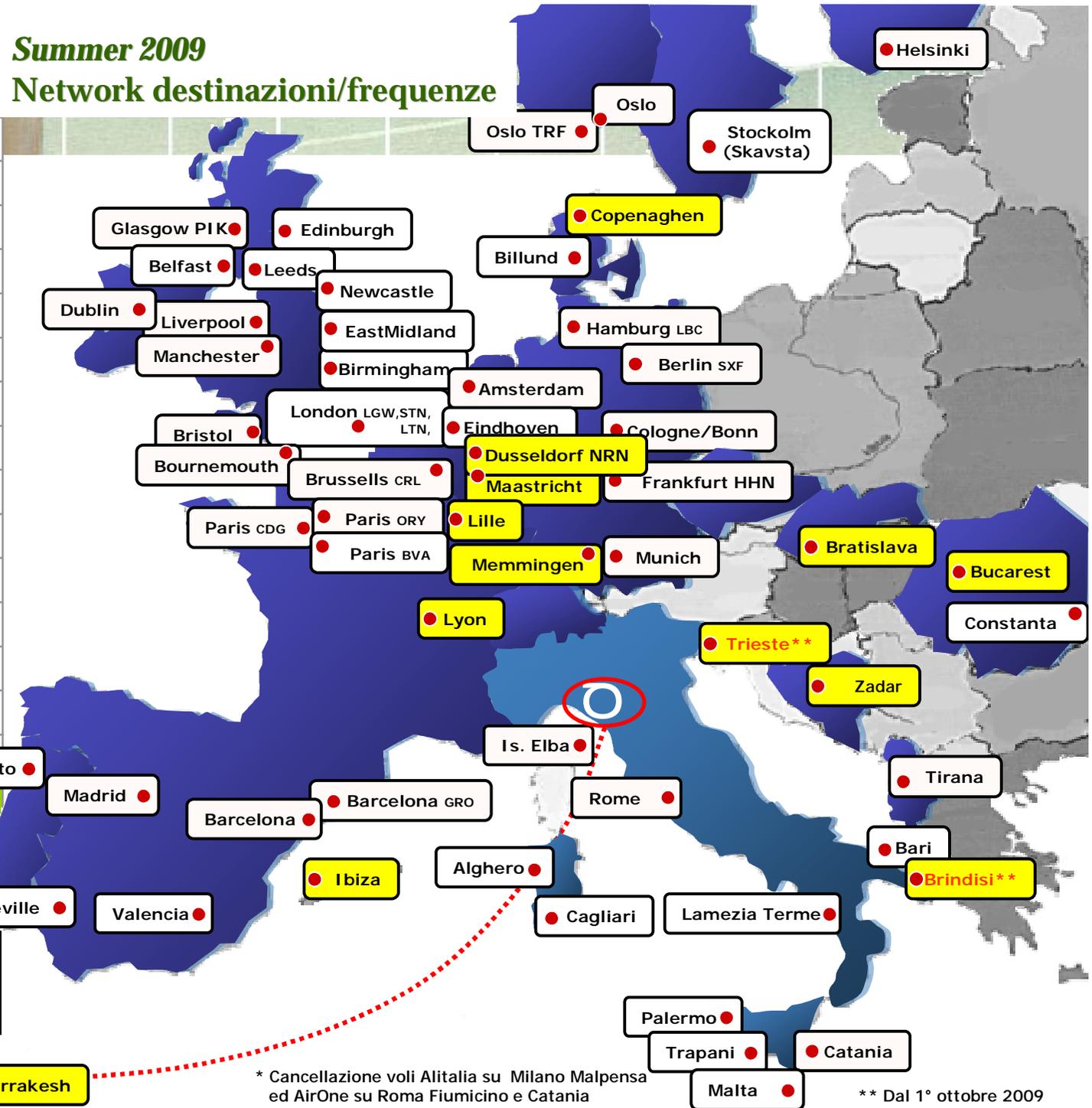


(* Esclusi i sistemi aeroportuali di Roma (Aeroporti di Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa e Bergamo Orio al Serio) e gli aeroporti con traffico passeggeri inferiore a 1,5 mil nel senestre.

Summer 2009
Network destinazioni/frequenze

Year	Week/freq.
1994	126
1995	126
1996	112
1997	137
1998	172
1999	182
2000	189
2001	203
2002	227
2003	280
2004	281
2005	300
2006	360
2007	418
2008	388*
2009	422

63 destinazioni
11 Nazionali
52 Internazionali

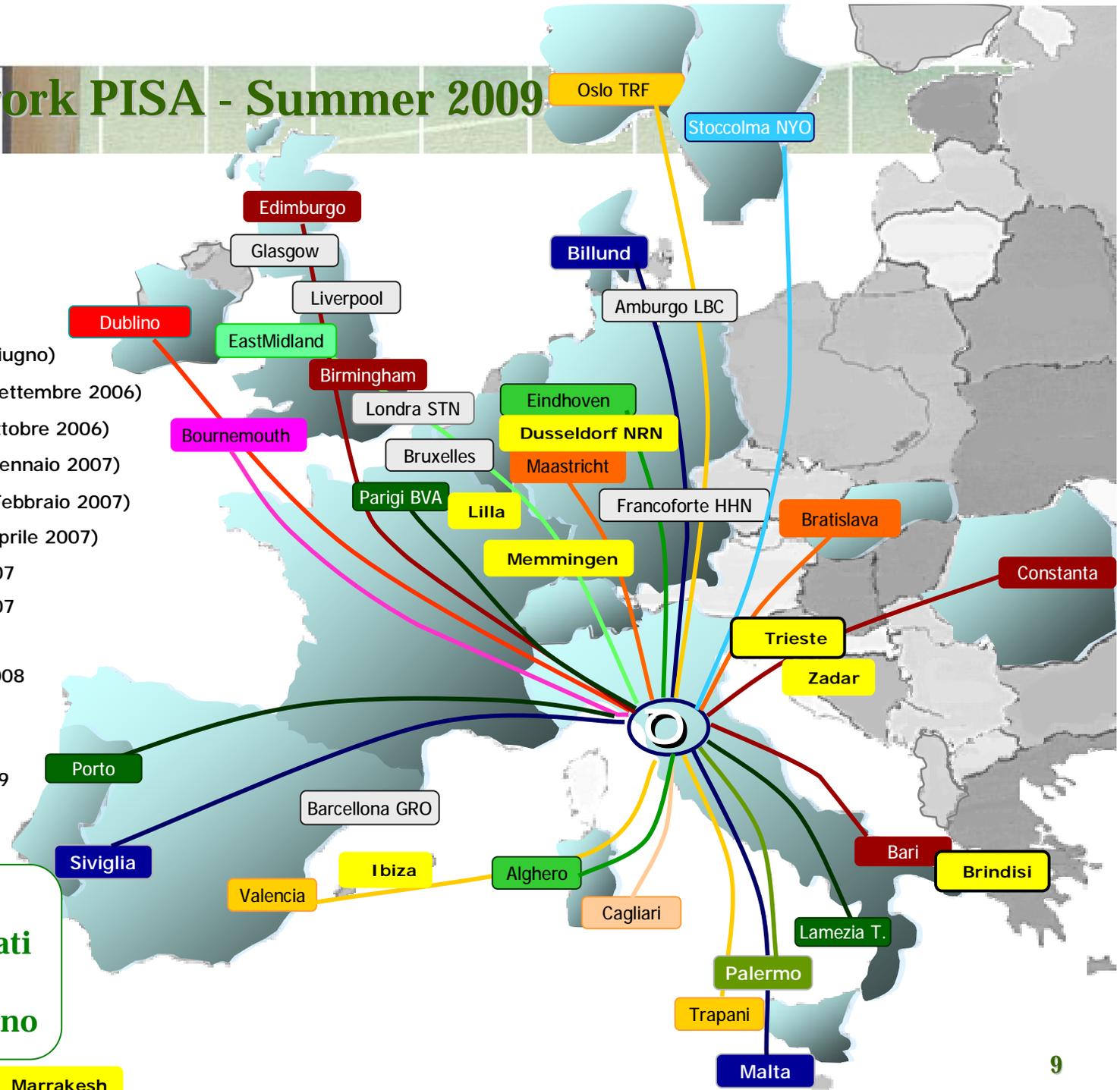


* Cancellazione voli Alitalia su Milano Malpensa ed AirOne su Roma Fiumicino e Catania

** Dal 1° ottobre 2009

Ryanair Network PISA - Summer 2009

- Pre-base
- 1° Aeromobile
- 2° Aeromobile
- NEW no Base (dall'08 Giugno)
- 3° Aeromobile (dal 14 Settembre 2006)
- NEW no Base (dal 31 Ottobre 2006)
- NEW no base (dal 16 Gennaio 2007)
- NEW no base (dal 13 Febbraio 2007)
- 4° Aeromobile (dal 20 Aprile 2007)
- NEW dal 11 Ottobre 2007
- NEW dal 31 Ottobre 2007
- NEW da Aprile 2008
- NEW da Fine Ottobre 2008
- NEW da Aprile 2009
- NEW da Giugno 2009
- NEW dal 1° Ottobre 2009



SUMMER 2009
6 aerei B737-800 basati
38 destinazioni
media di 29 voli giorno

Marrakesh



Traffico passeggeri - 1H2009

TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2009: PRINCIPALI ASPETTI

- n Incremento del 13,4% del numero dei passeggeri trasportati su voli nazionali dovuta allo sviluppo dei voli operati dai vettori low Cost per il sud Italia:
 - Ryanair: incremento sia del numero delle destinazioni nazionali servite con i nuovi voli da/per Bari (dal marzo 2008) e Palermo (dall'ottobre 2008) che di quello delle frequenze su rotte già operate a partire dalla stagione estiva 2009;
 - WindJet: crescita del numero dei passeggeri trasportati presso lo scalo pisano grazie all'incremento delle frequenze (da 7 a 12) del volo diretto da/per Catania.
- n L'avvio del collegamento per Copenaghen operato da Transavia: 2 frequenze settimanali dal 21 maggio.





Traffico passeggeri - 1H2009

TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2009: PRINCIPALI ASPETTI

n Il posizionamento del sesto aeromobile Ryanair da giugno che ha consentito l'ulteriore sviluppo della base di Pisa con l'apertura di 6 nuove destinazioni (Ibiza, Zara, Dusseldorf-Weeze, Mammingem, Marrakesh e Lilla) e l'incremento di frequenze su alcune destinazioni già operate;



n L'avvio del collegamento per Copenaghen operato da Norwegian Air Shuttle (2 frequenze settimanali dal 4 aprile);



n Incremento del numero delle frequenze settimanali (da 4 a 6) del volo diretto Delta Air Lines Pisa - New York (JFK) dal 1° giugno;



Inoltre, dopo la chiusura del semestre:

n La partenza del collegamento per Lione operato da easyJet (2 frequenze settimanali dal 12 luglio);



n Lancio da parte di Ryanair di due nuove rotte a partire dal 1° ottobre 2009: Pisa-Brindisi (4 frequenze settimanali) e Pisa-Trieste (3 frequenze settimanali).





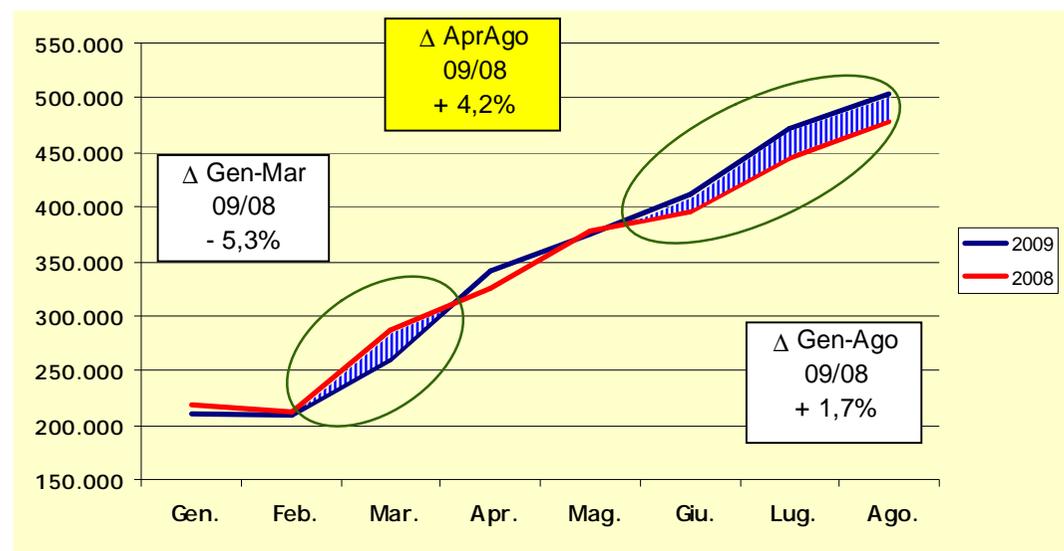
Traffico passeggeri 1H2009

FORTE RESILIENZA

Nonostante la pesante crisi che ha investito l'economia mondiale ed il settore aeroportuale, SAT è riuscita ad ampliare il proprio Network che, nella Summer 2009, con l'apertura di 13 nuove destinazioni, conta 63 destinazioni (58 dello stesso periodo del 2008) servite con 422 frequenze settimanali (388 nella Summer 2008).

AUMENTO STAGIONALITA'

Nel 2009 si è accentuato il fenomeno della stagionalità del traffico passeggeri del Galilei con una maggiore concentrazione della crescita registrata nel periodo gennaio - agosto 2009 (+1.7%) nei mesi estivi (aprile-agosto: +4,2).



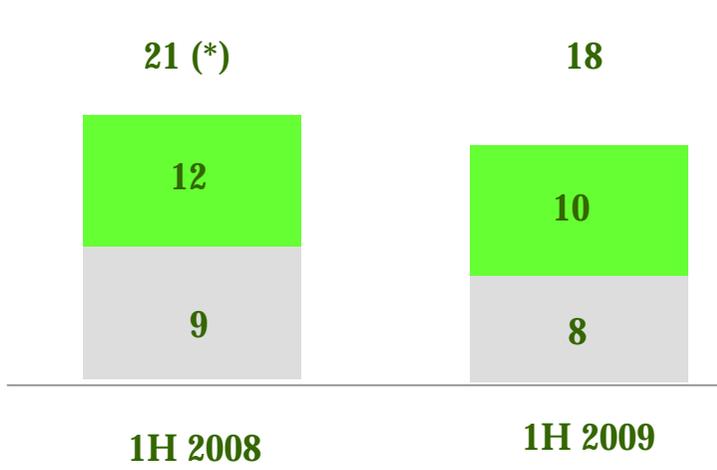


Compagnie aeree

IATA

OPERATIVITA' SUMMER

Low Cost



■ COMPAGNIE IATA
■ COMPAGNIE LOW-COST



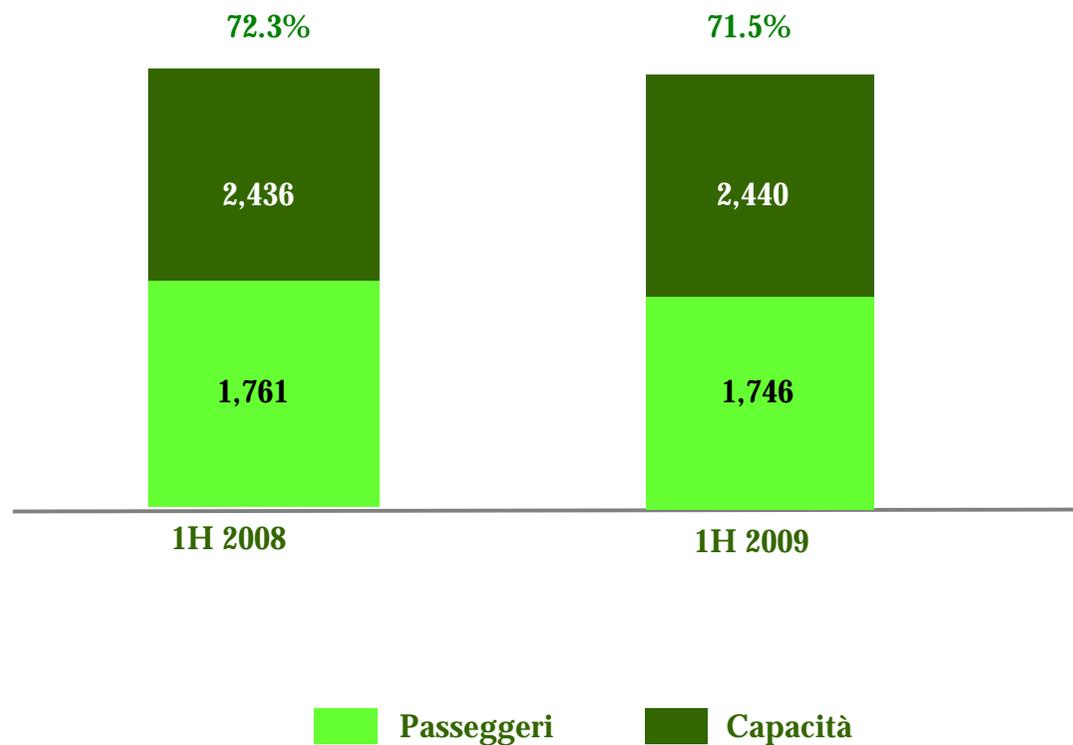
(*) Nel primo semestre del 2008 le compagnie operanti su Pisa erano 21, di cui 9 IATA (AirOne e Alitalia erano ancora due compagnie distinte) e 12 Low Cost (ClickAir e Vueling sono diventate un'unica compagnia dal 9 luglio 2009 e SkyEurope ha dichiarato fallimento in data 1/09/09).



Load factor



LOAD FACTOR



* 1H09/1H08: progressivo capacità offerta + 0,2% , posti occupati -0,8%



Focus su: traffico Merci e Posta 1H 2009



Merci e Posta SAT (kg) 1H 2009 vs 1H 2008



- g Nell'attuale scenario di profonda crisi economica, a fronte del calo dell'export che è stimato per la Toscana nell'ordine del 15%, il traffico merci del Galilei ha registrato nei primi 6 mesi dell'anno un calo del 54,3%.
- g Nel primo semestre 2009 l'incidenza sui ricavi dell'attività merci e posta sul totale dei ricavi di SAT è del 2,3% contro il 4,2% dello stesso periodo 2008 .
- g Sempre nei primi sei mesi del 2009, il peso del traffico merci in termini di WLU (Work Load Unit o unità di carico che corrisponde ad un passeggero od a 100 kg di merce o posta) è stato pari all'1,6% del totale del traffico del Galilei;
- g In particolare, l'andamento del traffico merci e posta del primo semestre del 2009 ha risentito dei seguenti fattori:
 - assenza del volo "all cargo" Pisa-New York in quanto Alitalia/CAI non ha rilevato la divisione cargo di Alitalia;
 - cancellazione a partire dal 1 gennaio 2009 del volo postale da parte di Poste Italiane. Tale cancellazione ha avuto scarso impatto a livello ricavi in quanto il volo postale è equiparato ad un volo di Stato per cui esente dal pagamento dei diritti aeroportuali.



1H 2009: dati economico-finanziari





Conto Economico

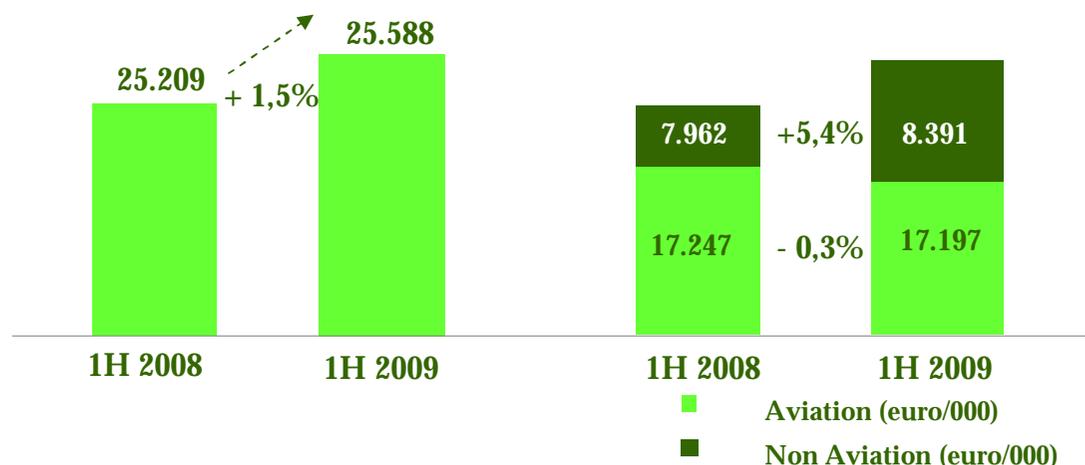


(valori in migliaia di euro)	30.06.2008	%	30.06.2009	%	VAR	VAR %
Ricavi	25.209	100,0%	25.588	100,0%	380	1,5%
Costi	22.597	89,6%	22.359	87,4%	-237	-1,1%
EBITDA	2.612	10,4%	3.229	12,6%	617	23,6%
Ammortamenti ed accantonamenti	1.901	7,5%	2.517	9,8%	616	32,4%
EBIT	711	2,8%	712	2,8%	1	0,1%
Gestione finanziaria	27	0,1%	-71	-0,3%	-98	-364,3%
PBT	738	2,9%	640	2,5%	-98	-13,2%
Imposte di periodo	273	1,1%	309	1,2%	35	13,0%
Utile (perdita) di periodo	465	1,8%	332	1,3%	-133	-28,6%

Valori in Euro/000



RICAVI (euro/000)

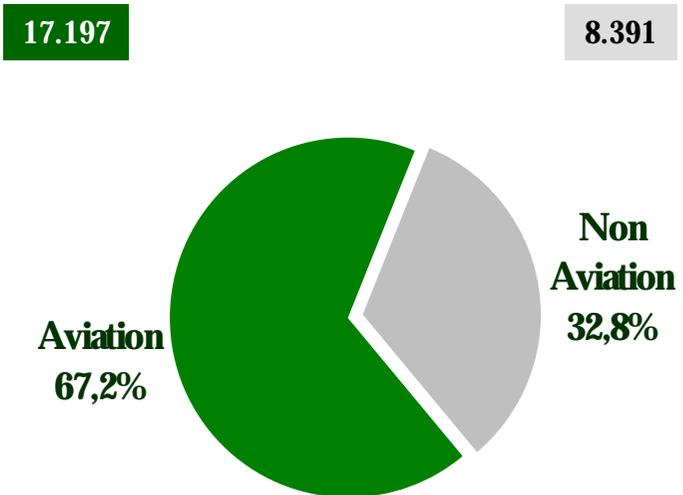


- g Ricavi “Aviation” 1H2009: ammontano a € 17.197 migliaia, in linea (-0,3%) con quelli dello stesso periodo del 2008, pari a € 17.247, e riflettono l’andamento del traffico passeggeri dei primi sei mesi del 2009 (-0,4% rispetto al primo semestre 2008).
- g Ricavi “Non Aviation” 1H2009: pari a € 8.391 migliaia di euro, in aumento del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2008, a parità di traffico passeggeri.



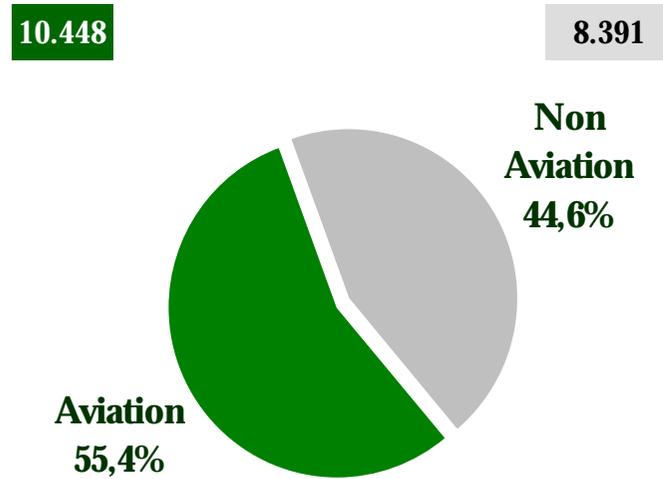
Ricavi Aviation e Non Aviation

1H2009 BREAKDOWN RICAVI (euro/000)



Rispetto allo stesso periodo del 2008, si registra un incremento del peso dei Ricavi Non Aviation (32,8% vs 31,6%) sul totale dei Ricavi e la conseguente riduzione di quelli Aviation (67,2% vs 68,4%).

1H2009 BREAKDOWN RICAVI AVIATION (euro/000)
AL NETTO DELL' ATTIVITA' HANDLING

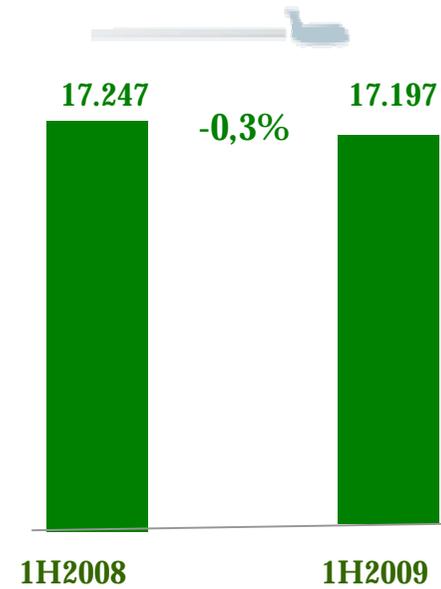
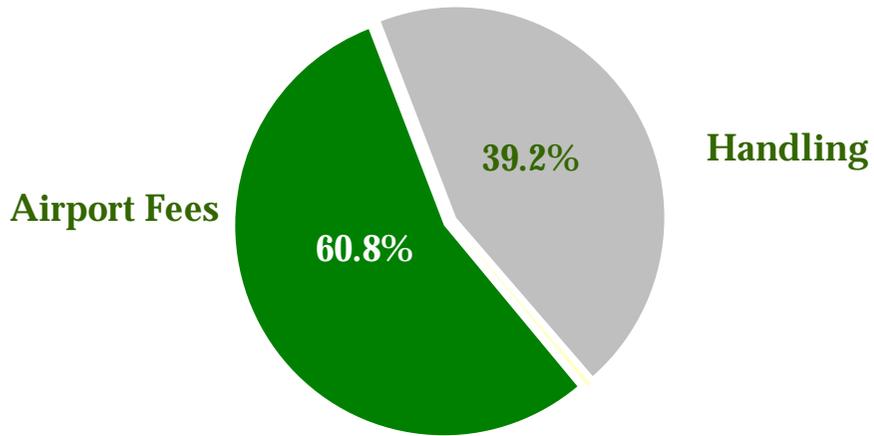


Se si estrapolano dai Ricavi Aviation quelli relativi all'attività di Handling (6,75 mln euro) la suddivisione diviene 55,4% Ricavi Aviation e 44,6% Ricavi Non Aviation.



1H2009 BREAKDOWN RICAVI AVIATION

RICAVI AVIATION (euro/000)





Crescita del fatturato Non Aviation



Attività Non Aviation 2009

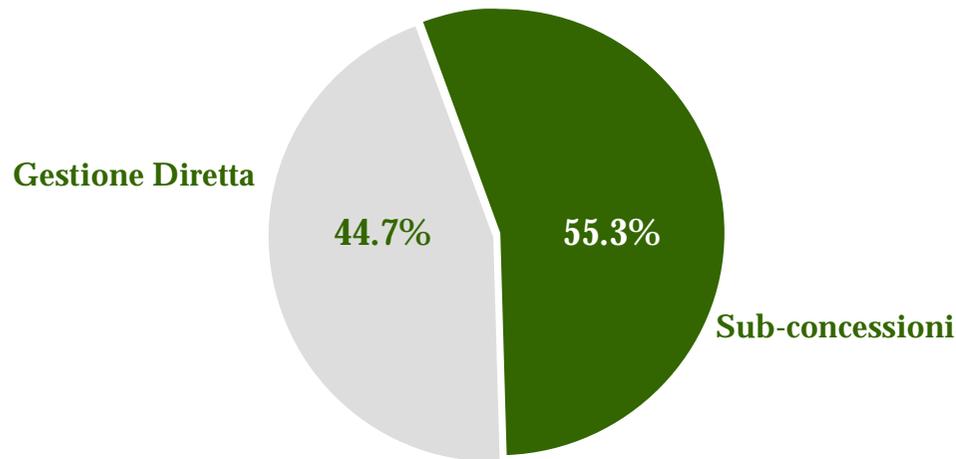
Le principali azioni messe in atto da SAT sono state:

- g l'ampliamento degli spazi commerciali sia in area Airside che in area Landside, con un focus su "Food & Gastronomia";
- g la revisione dei parametri economici di alcuni contratti di sub-concessione;
- g l'ampliamento dell'offerta dei parcheggi con l'introduzione di "parcheggi long term".

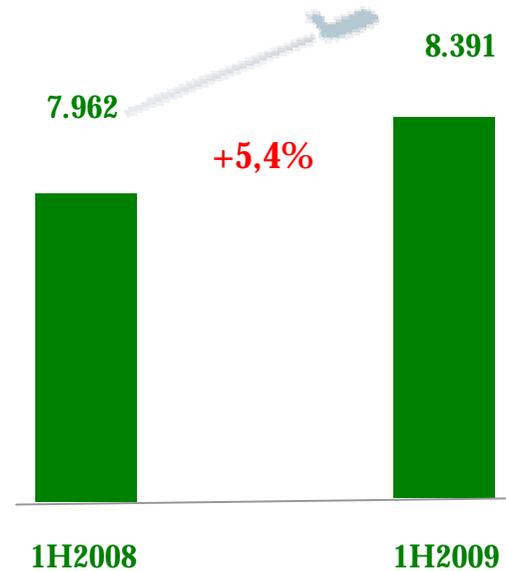


Non Aviation

1H2009 BREAKDOWN RICAVI NON AVIATION



RICAVI NON AVIATION (euro/000)



Rispetto allo stesso periodo del 2008, nel primo semestre del 2009 si registra un incremento del 5,8% del valore dei Ricavi Non Aviation/Passeggeri totali, passato da € 4,34 ad € 4,68.

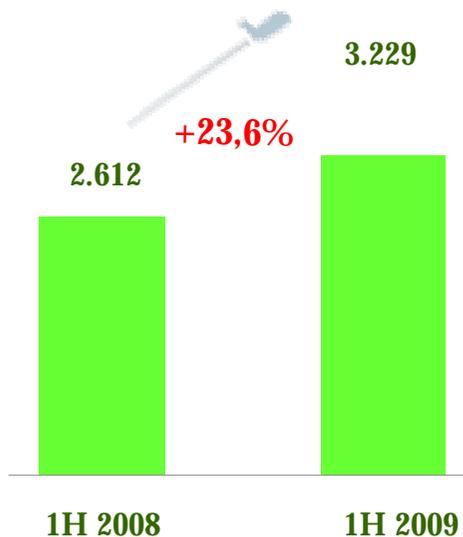




Ebitda



EBITDA (euro/000)



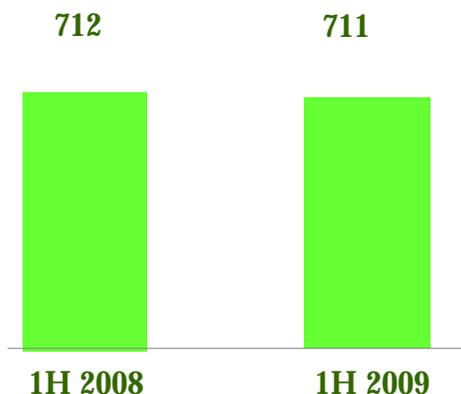
- g Nonostante lo scenario di crisi che ha continuato a caratterizzare l'economia mondiale ed il trasporto aereo nei primi sei mesi del 2009 e l'ulteriore slittamento nell'applicazione dei nuovi livelli tariffari del Contratto di Programma, l'EBITDA è salito a 3,2 milioni di euro facendo registrare un incremento del 23,6% rispetto allo stesso periodo del 2008.
- g La sostanziale tenuta del traffico, le azioni di contenimento dei costi (-1,1%) e l'incremento dei ricavi "Non Aviation" (+5,4%) sono i principali fattori che hanno portato a questo risultato.



Risultato operativo (EBIT)



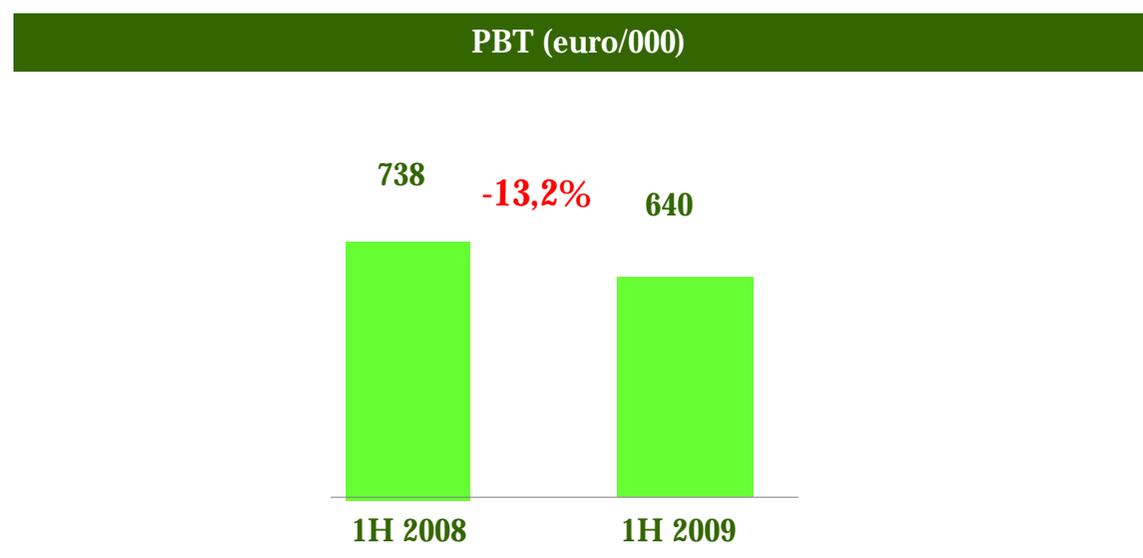
EBIT (euro/000)



- g L'EBIT del primo semestre del 2009 è in linea con quello dello stesso periodo del 2008 (711 mila euro contro 712 mila euro).
- g Il valore riflette il positivo andamento dell'EBITDA, la crescita degli ammortamenti, pari a 616 mila euro, per effetto degli investimenti effettuati per lo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto Galileo Galilei, oltre che l'incremento degli "Accantonamenti e svalutazioni" (€ 205 migliaia).
- g In particolare, i maggiori accantonamenti tengono conto sia del previsto rinnovo del CCNL di categoria che di maggiori svalutazioni di crediti.



Risultato ante imposte (PBT)



Il PBT del primo semestre del 2009 è pari a € 640 migliaia rispetto ad € 738 migliaia dello stesso periodo del 2008.

Il valore risente della gestione finanziaria negativa del primo semestre 2009 (-71 mila euro) per effetto di un maggiore utilizzo degli affidamenti bancari a breve ed a medio termine per gli investimenti avviati e tuttora in corso di realizzazione.



Risultato di periodo



Utile di periodo (euro/000)

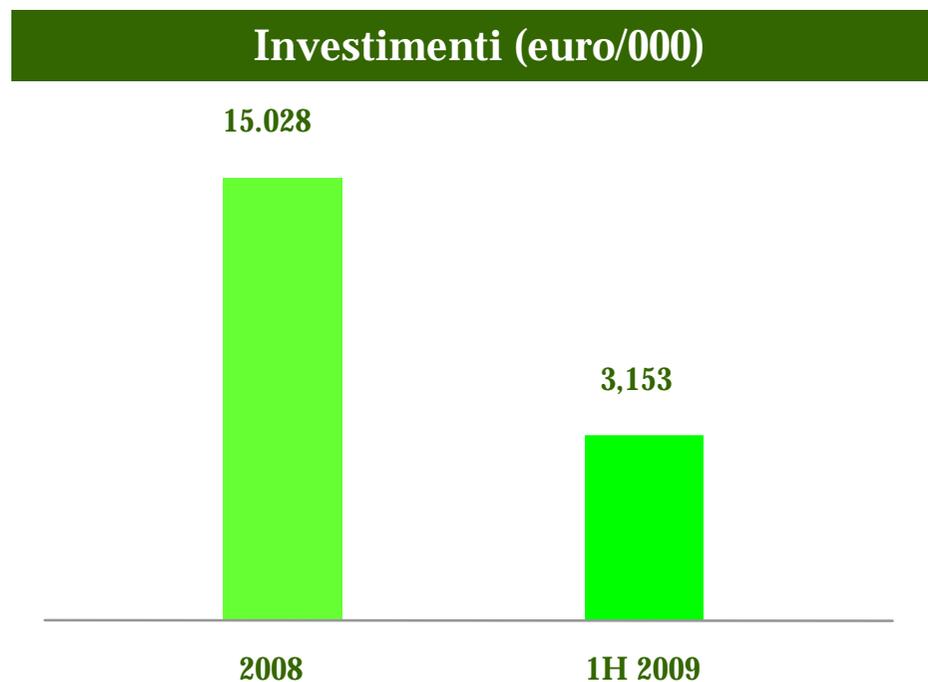


g Il tax rate del primo semestre 2008 (37% contro 48,2% del primo semestre 2009) aveva risentito positivamente dell'operazione di "affrancamento" del fondo imposte differite di cui al DM 3/3/08, relativo al recupero a tassazione delle deduzioni extra-contabili.

g Per un confronto omogeneo, se al PBT del primo semestre 2008 si applicasse lo stesso tax rate del primo semestre 2009, il risultato di periodo 2009 pari a € 332 mila si confronterebbe con un risultato di periodo 2008 pari a € 382 mila (-13,2%).



Investimenti



g Nel corso del primo semestre 2009 sono stati effettuati investimenti per complessivi € 3.153 migliaia di cui € 3.064 migliaia riguardanti immobilizzazioni materiali ed € 89 migliaia relativi ad immobilizzazioni immateriali.

g Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente l'ampliamento della sala partenze (€ 1.471 migliaia), l'acquisto di autoveicoli di rampa (€ 463 migliaia), di terreni e fabbricati (€ 378 migliaia) nonché di nuove attrezzature per il controllo radiogeno (€ 265 migliaia).



Investimenti



INVESTIMENTI ULTIMATI DOPO LA CHIUSA DEL I° SEMESTRE 2009

- g L'ampliamento del nuovo parcheggio remoto "P4" con 515 nuovi posti auto per passeggeri che ha portato a circa 2500 posti auto la capacità complessiva dei parcheggi a pagamento dell'Aeroporto di Pisa.

INVESTIMENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE NEL 2009

- g Interventi di adeguamento impiantistico ed infrastrutturale della pista di volo secondaria, ad oggi utilizzata come via di rullaggio, che renderanno possibile il suo utilizzo in alternativa alla principale per il decollo e l'atterraggio.
Il completamento dei lavori è previsto entro il 2009
- g Prosecuzione lavori di realizzazione del nuovo "Terminal Cargo" destinato ad ospitare le attività dei vettori courier ed il Terminal Merci SAT.



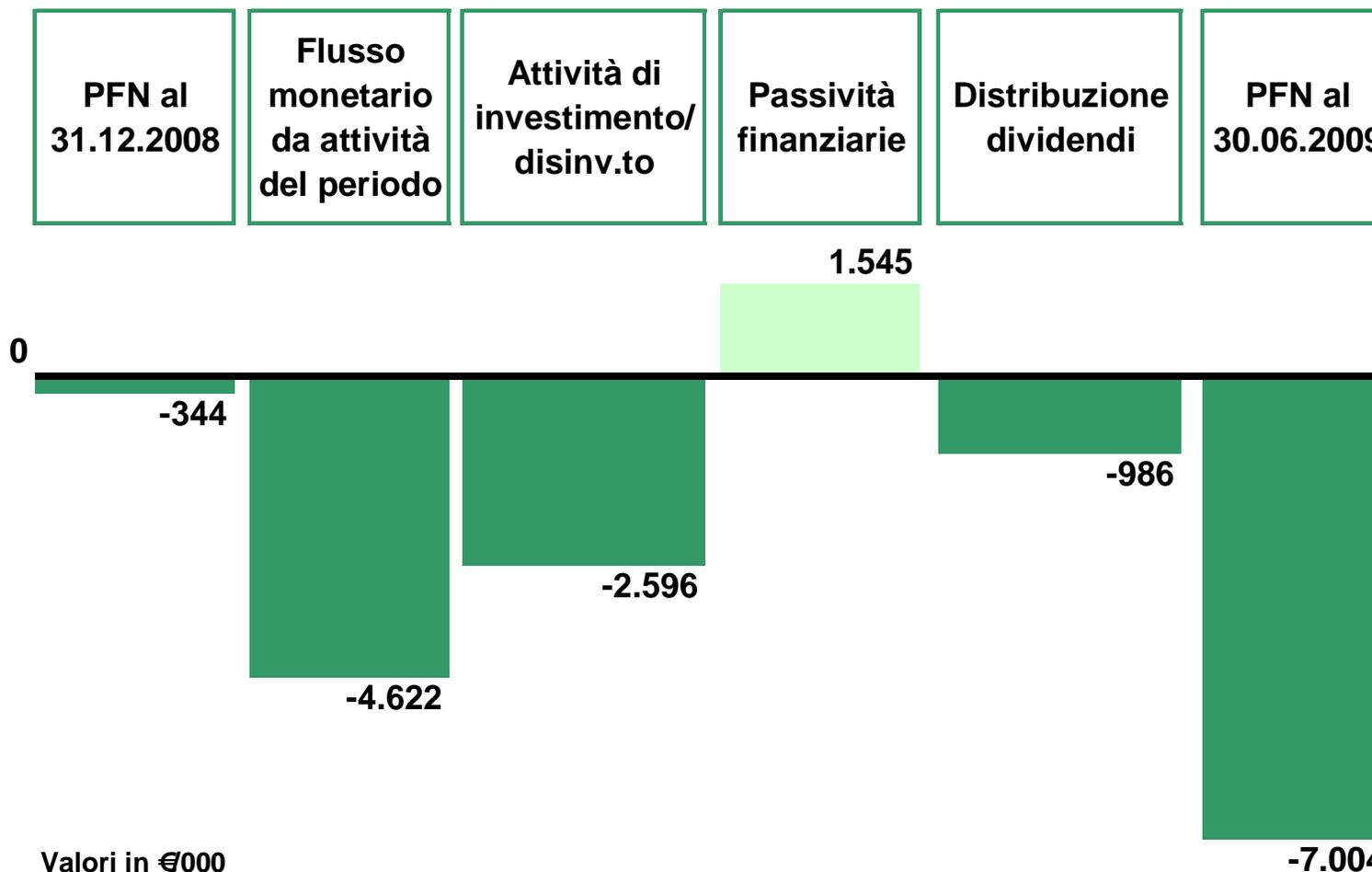
Stato Patrimoniale



<i>(euro/000)</i>	2008	1H 2009
Totale attività	90.175	91.346
Totale passività	36.488	38.622
Patrimonio Netto	53.687	52.723
Totale passività e PN	90.175	91.346
Posizione Fin. Netta (liquidità)	344	7.004



Posizione Finanziaria Netta



La variazione della PFN deriva principalmente dalla diminuzione della liquidità e dall'incremento delle passività finanziarie a breve/medio termine per far fronte agli investimenti di periodo, al pagamento dei dividendi ed alla riduzione dei debiti verso fornitori.



Indice

2 – *Outlook* andamento gestione esercizio 2009

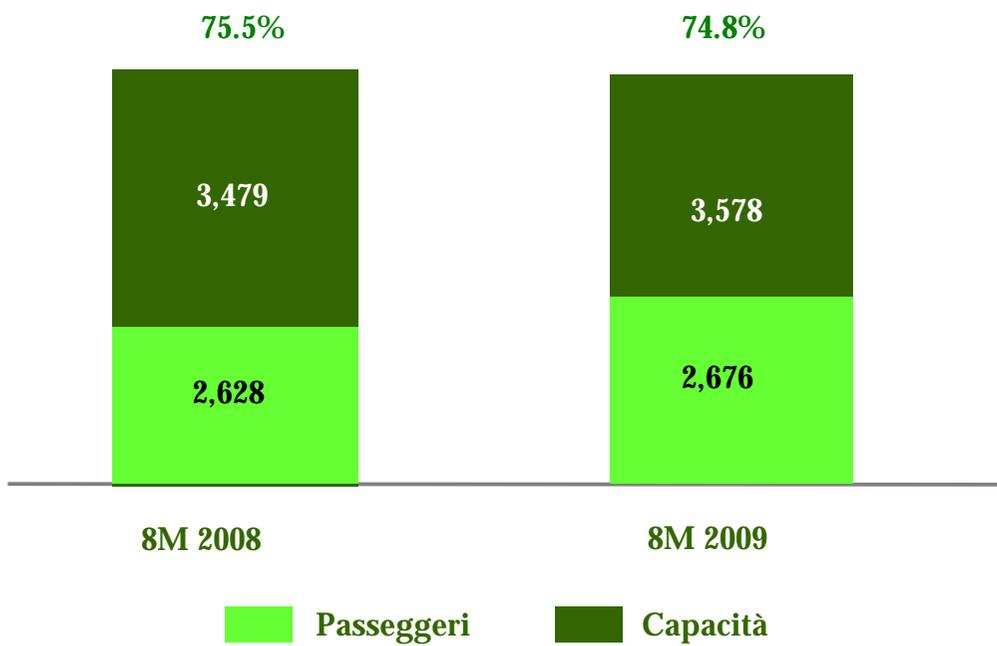


Traffico passeggeri



L'avvio della stagione estiva ha portato un netto segno di ripresa per SAT che, grazie ai dati positivi di giugno (+4,08%), luglio 2009 (+6,3%) e agosto 2009 (+5,5%) registra un pieno recupero del dato progressivo passato dal -0,4% al 30 giugno 2009 al +1,7% al 31 agosto 2009 .

Load Factor al 31 agosto



* 09/08: progressivo capacità offerta + 2,9% , posti occupati +1,8%



Confronto altri aeroporti: gennaio-luglio 2009



Sistemi Aeroportuali

Aeroporti con oltre 5 mln di pax annui

Aeroporti con 3-4 mln di pax annui

Aeroporti con 1-2 mln di pax annui

Aeroporti con meno di 1 mln pax annui

Gennaio-Luglio							
	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
	Roma (Sistema)	223.997	-7,3	21.915.421	-6,3	85.970	-17,5
	Milano (sistema)	216.865	-12,6	18.912.030	-10,8	256.142	-29,7
1	Venezia	44.317	-6,6	3.785.442	-6,2	18.465	10,7
2	Catania	32.271	-7,2	3.340.280	-5,7	4.897	-1,6
3	Napoli	37.178	-8,9	2.968.209	-10,4	3.387	-11,6
4	Bologna	37.047	0,5	2.635.863	6,5	15.894	11,2
5	Palermo	29.427	2,0	2.496.040	-1,9	2.011	-28,2
6	Pisa	22.779	-8,1	2.280.987	0,9	3.520	-53,6
7	Torino	35.138	-1,5	1.930.089	-9,8	4.019	-49,7
8	Cagliari	23.324	9,0	1.840.762	9,5	2.412	-19,6
9	Verona	22.305	-9,5	1.773.287	-13,5	3.745	-19,8
10	Bari	19.099	-4,5	1.596.735	8,9	1.370	-44,9
11	Treviso	10.503	-9,3	974.138	-1,4	1.658	-78,1
12	Firenze	18.273	-14,4	964.878	-16,6	614	-49,4
13	Olbia	16.703	-9,5	936.230	-5,4	115	-84,0
14	Lamezia T.	8.613	1,2	900.066	5,5	1.172	-2,2
15	Alghero	8.842	4,4	834.074	5,1	1.047	141,8
16	Genova	14.261	-13,7	636.468	-9,8	2.848	-9,4
17	Brindisi	6.626	-10,7	597.628	4,7	44	-42,9
18	Trapani	5.205	12,3	548.778	77,9	9	-47,1
19	Trieste - Ronchi dei L.	9.246	-22,1	409.661	-12,8	508	-24,5
20	Reggio Cal.	4.714	-20,4	305.767	-4,5	52	-60,0
21	Forlì	4.177	-19,3	273.162	-43,3	0	-100,0
22	Ancona	7.261	-16,7	234.538	-5,1	3.240	-16,4
23	Rimini	4.469	-4,8	193.375	-17,0	506	-36,4
24	Brescia	7.362	-29,3	122.468	-26,5	21.854	-10,1
25	Cuneo	3.962	-2,3	72.616	71,7	0	
26	Perugia	3.718	-14,3	69.926	17,6	0	
27	Foggia	3.602	80,9	41.669	522,9	0	
28	Bolzano	9.470	2,1	37.067	-23,4	0	
29	Crotone	1.374	-5,0	24.779	-60,8	0	
30	Siena	1.817	-25,1	2.465	-23,4	0	
31	Parma	n.a.		n.a.		n.a.	
32	Pescara	n.a.		n.a.		n.a.	
TOTALI		893.945	-8,5	73.654.898	-6,3	435.499	-25,0



Contratto di Programma



In data 6 agosto 2009 ENAC e SAT hanno sottoscritto il Contratto di Programma per la nuova regolazione tariffaria dei servizi offerti in regime di esclusiva nell'Aeroporto di Pisa.

La stipula è avvenuta a seguito dell'approvazione dello Schema di Contratto di Programma con Delibera n. 44 del 26 giugno 2009 del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica).

Il contratto dovrà ora essere approvato con Decreto Interministeriale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Dopo 20 giorni dalla pubblicazione del Decreto sulla Gazzetta Ufficiale le nuove tariffe previste dal Contratto di Programma potranno essere applicate.

Sulla base di ipotesi interne, SAT ritiene che, presumibilmente, i nuovi livelli tariffari entreranno in vigore da dicembre 2009.



Contratto di Programma



Teniamo alto il profilo della Toscana nel mondo.



 Pisa International Airport. Un aeroporto a regola d'arte.

“SAT intende sviluppare il proprio traffico con una strategia incoming, collegando le diverse città europee con la Toscana attraverso l'aeroporto di Pisa e posizionando nella mente del consumatore europeo il Galilei come Gateway della Toscana. “

Con l'approvazione del Contratto di Programma, ENAC ha ratificato le politiche di *marketing support* di SAT.



PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE PER L'ESERCIZIO 2009

Nonostante il clima d'incertezza che continua a caratterizzare lo scenario economico generale e, nello specifico il settore del trasporto aereo, il trend positivo del traffico passeggeri registrato soprattutto negli ultimi mesi dall'Aeroporto Galileo Galilei permette di poter confermare le previsioni per l'esercizio 2009 in termini di tenuta del traffico sul livello dei 4 milioni di passeggeri annui.

La tenuta del traffico passeggeri, la buona performance della Business Unit "Non Aviation", nonché la recente sottoscrizione del Contratto di Programma inducono a confermare gli obiettivi di consolidamento per l'esercizio 2009.

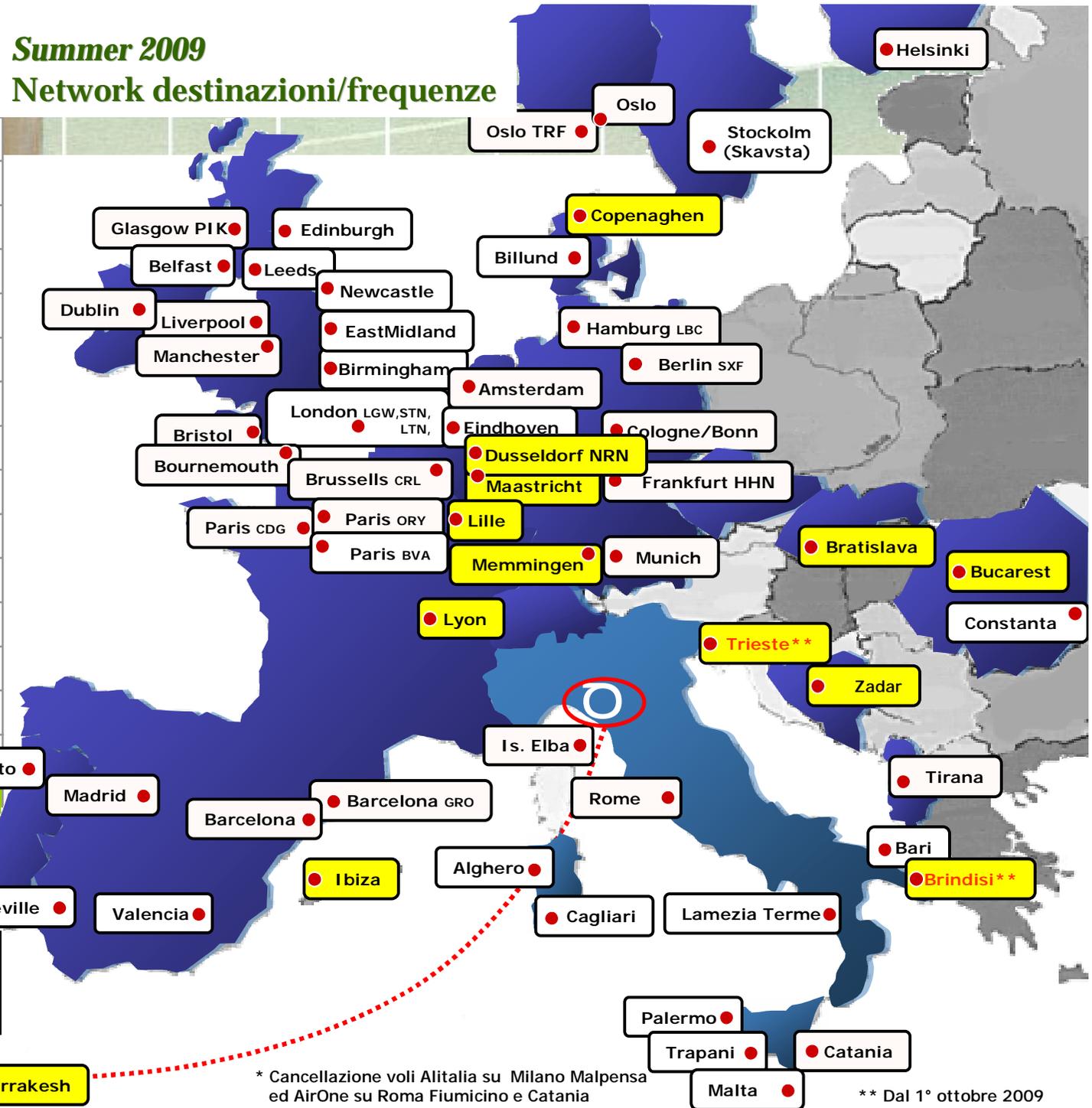


3 – Elementi del Piano Strategico Triennale 2010-2012

Summer 2009
Network destinazioni/frequenze

Year	Week/freq.
1994	126
1995	126
1996	112
1997	137
1998	172
1999	182
2000	189
2001	203
2002	227
2003	280
2004	281
2005	300
2006	360
2007	418
2008	388*
2009	422

63 destinazioni
11 Nazionali
52 Internazionali



● New York

● Marrakesh

* Cancellazione voli Alitalia su Milano Malpensa ed AirOne su Roma Fiumicino e Catania

** Dal 1° ottobre 2009



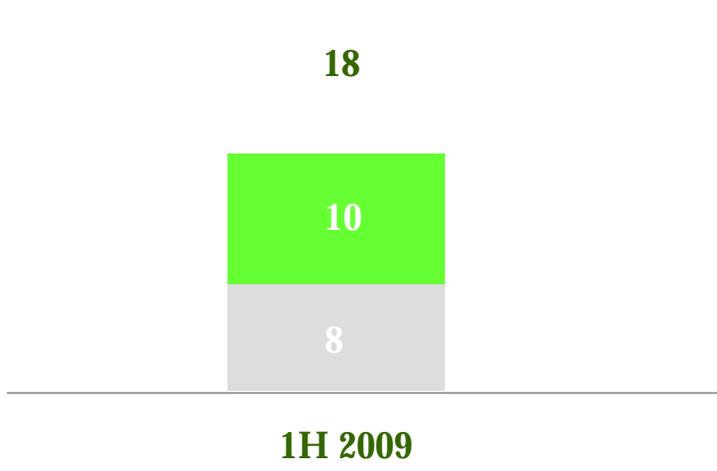
Compagnie aeree

IATA

OPERATIVITA' SUMMER 2009

Low Cost

-
-
-
-
-
-
-
-



■ COMPAGNIE IATA
 ■ COMPAGNIE LOW-COST

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-



Nell'estate 2009, l'Aeroporto Galilei ha potuto contare su un Network con 63 destinazioni servite con voli di linea da 18 compagnie aeree ed ha registrato un riempimento medio del 74,8% (dato progressivo ad agosto): questo rappresenta un' solida base su cui costruire il futuro dell'Aeroporto.

Per i vettori, infatti, l'aumento di capacità su rotte consolidate è percepito come un investimento assai meno rischioso dell'apertura di nuove rotte.

Pertanto al verificarsi della ripresa, si realizzerà un ulteriore significativo sviluppo del traffico passeggeri del Galilei anche solo grazie all'incremento delle frequenze sulle rotte già esistenti.

In questo senso l'avvio di ben 13 nuove rotte nell'Estate 2009 è un vero investimento sul futuro.

Strategie di sviluppo Aviation nel triennio 2010-2012

- § mantenimento del network di destinazioni esistenti;
- § ripristino rotte su quote di mercato lasciate libere da vettori in crisi;
- § sviluppo del traffico attraverso un incremento di frequenze su rotte esistenti;
- § ricerca e sviluppo di nuovi mercati, nuove destinazioni e nuovi vettori.



Strategie di sviluppo Aviation Traffico Merci nel triennio 2010-2012

SAT prevede per il triennio 2010-2012 un rilancio del traffico merci, come segnale concreto di una effettiva ripresa economica.

La prevista realizzazione del “Cargo Village” con aree dedicate e customizzate sulla base delle esigenze dei diversi operatori nonché con una viabilità esterna adeguata al traffico merci, consente di ridefinire e confermare le *partnership* già avviate (DHL e Fedex) e di prevederne di nuove.



Strategie di sviluppo Non Aviation nel triennio 2010-2012

Aeroporto come “Aerotropoli”

Integrazione dei volumi del traffico passeggeri con altri flussi di possibili clienti non aeronautici utilizzatori della piattaforma di servizi commerciali “landside” dell’aeroporto, anche indipendentemente dal traffico dello scalo.



Attuazione di specifiche politiche di marketing per proporre il Galilei anche agli abitanti della città e delle aree limitrofe come piattaforma di servizi commerciali/intermodali integrati, sempre aperti e di facilissima accessibilità.



L'Aeroporto di Pisa oggi

3.930.000 Passeggeri/anno 2008

15.000 Visitatori/giorno (pax + frequentatori)

1.300 Addetti (507 SAT - Estate 2009)

1 Stazione Ferroviaria

18 Compagnie aeree di linea passeggeri

2 Compagnie aeree di linea cargo

1 Circoscrizione aeroportuale ENAC

1 Circoscrizione Doganale

1 Commissariato di Polizia

Presidio della Guardia di Finanza

1 Farmacia + 1 Presidio della Sanità Aerea

1 Presidio medico

1 Caserma dei Vigili del Fuoco

1 Ufficio Postale

1 Banca

86 Società sub-concessionarie

20 Negozi

5 Bar / 2 Pizzerie

1 Ristorante / 1 Self Service

1 Pub/Wine Bar (Landside)

1 Centro Fitness & Scuola di Danza

1 Centro Benessere/Parrucchiere

12 Società di Autonoleggio

4.000 posti auto (1.500 Rent a Car)

515 nuovi posti auto – agosto 09 **NEW**

3 Negozi (Airside) – giugno/luglio 09 **NEW**

1 Wine Bar (Airside) - ottobre 09 **NEW**

1 Internet Point – settembre 09 **NEW**



Concetto di Aerotropoli

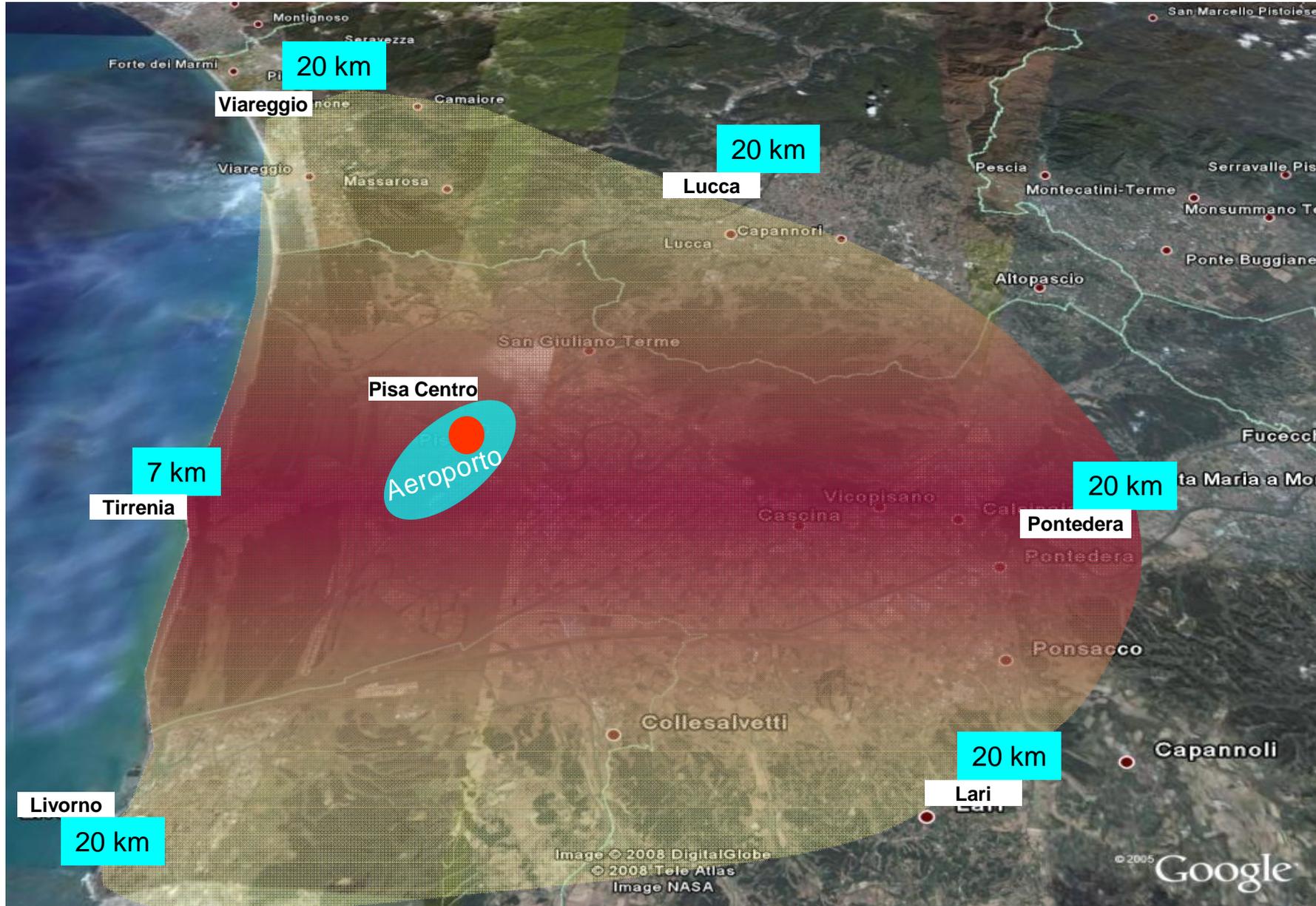
Da Città Concentrica a Città Diffusa

Anziché recarsi dalla periferia al centro, il consumatore si sposta nell'ambito della “città diffusa” identificando volta per volta il centro più funzionale ai suoi bisogni d'acquisto.

In questo contesto, l'Aeroporto Galilei offre tempi di accessibilità, flessibilità di orario e costanza di servizio competitivi rispetto ai centri cittadini dell'area (30' in auto) e sicuramente più corrispondenti alle esigenze ed al tempo libero reale dei consumatori.



La catchment area del Galilei in ottica Aerotropoli





Masterplan Aeroportuale e Aerotropoli*

Inoltre, in logica di “Aerotropoli“, SAT ha incluso nel proprio Masterplan i terreni di recente acquisizione e confinanti con il sedime aeroportuale in concessione.

Tali terreni, non soggetti al regime concessorio, si estendono per circa 140.000 mq. e sono inseriti in bilancio al valore di carico di circa € 6,5 milioni.

L’inserimento di questi terreni nel Masterplan Aeroportuale, con la conseguente variazione di destinazione d’uso delle aree, oggi agricola, creerà:

- 1) il presupposto per una rivalutazione patrimoniale delle aree;
- 2) l’opportunità di poter sviluppare nuove attività di business correlate all’attività aeroportuale in senso stretto, con eventuali partner industriali/finanziari.



L’inserimento di funzione correlate all’attività aeroportuale ed alla produzione di beni e servizi renderà più ampia l’attrattività del Galilei in logica “Aerotropoli”.

(*) Aerotropoli: nucleo aeroportuale e le aree business vicine, che dall’aeroporto si sviluppano lungo i corridoi di trasporto incentrati sullo scalo. (“L’ascesa della aerotropoli” – J. D. Kasarda, 2004)



Progetto di valorizzazione dei terreni di proprietà SAT





In questo contesto si inserisce il Progetto “People Mover”, allo scopo di trasformare l’attuale collegamento ferroviario tra l’Aeroporto Galileo Galilei di Pisa e la Stazione di Centrale di Pisa in una connessione ad altissima frequenza con standard di servizio europei



3 MACRO EFFETTI



- 1. miglioramento dell'accessibilità ferroviaria rispetto a Firenze e l'Italia centrale (Pisa seconda stazione ferroviaria della Toscana);**



Progetto People Mover



Stazione Ferroviaria
Pisa Centrale



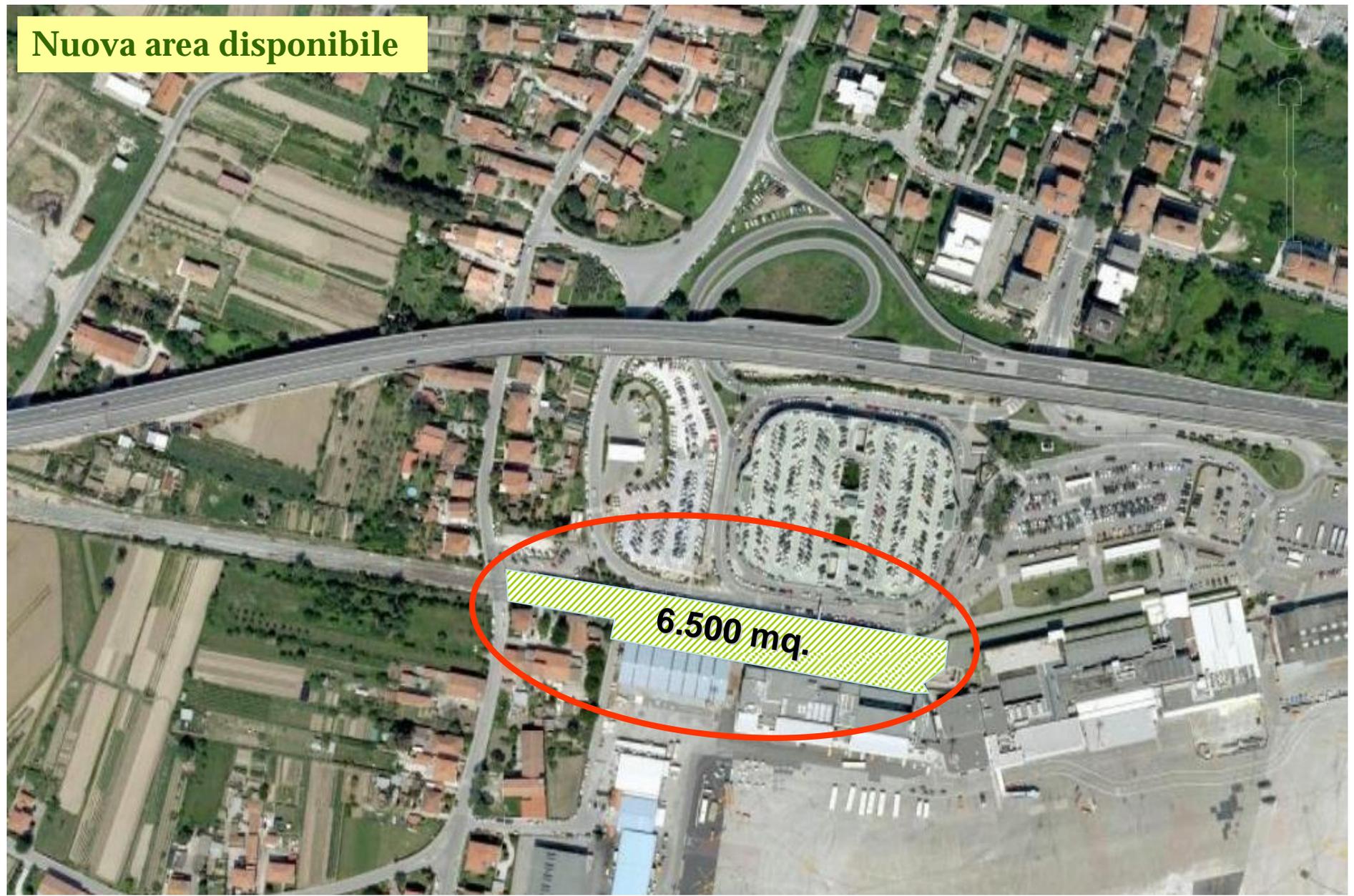
Stazione Ferroviaria
Pisa Aeroporto



- 2. lo spostamento della stazione ferroviaria di Pisa Aeroporto libererà un'area “pregiata” da sviluppare come interfaccia – City Gate - con la città in ottica commerciale di “Aerotropoli” (es. Schiphol Plaza).**



Nuova area disponibile



6.500 mq.



City Gate

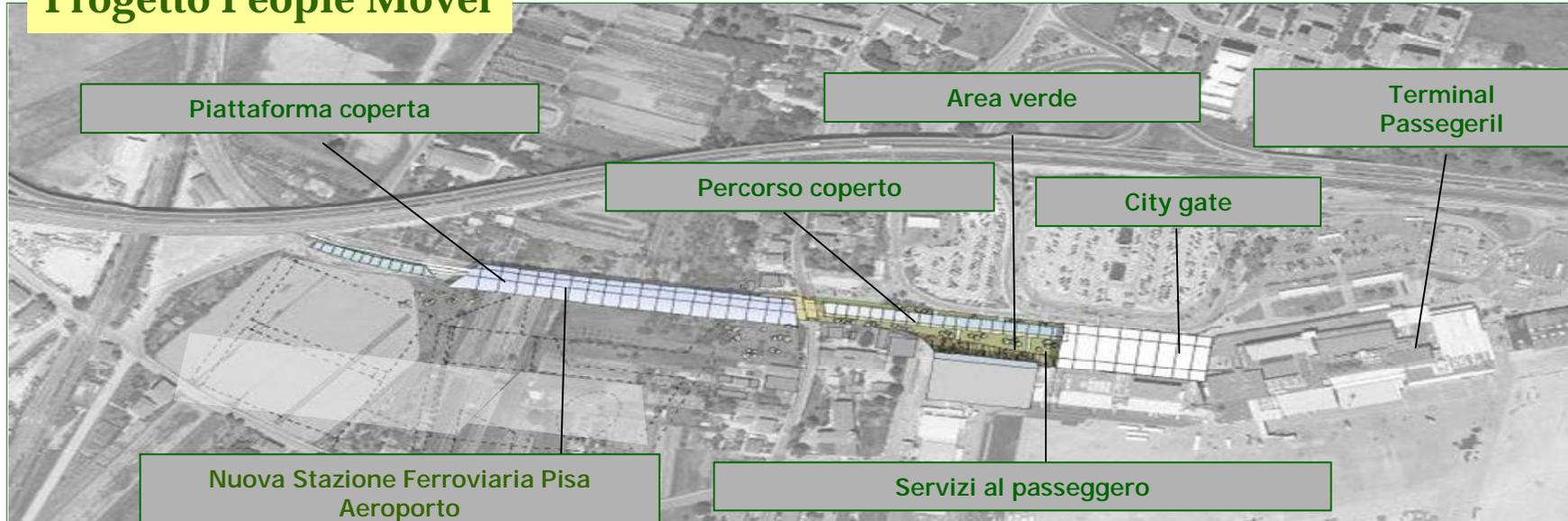




3. Il collegamento “People Mover” permetterà a SAT di valorizzare le aree di proprietà

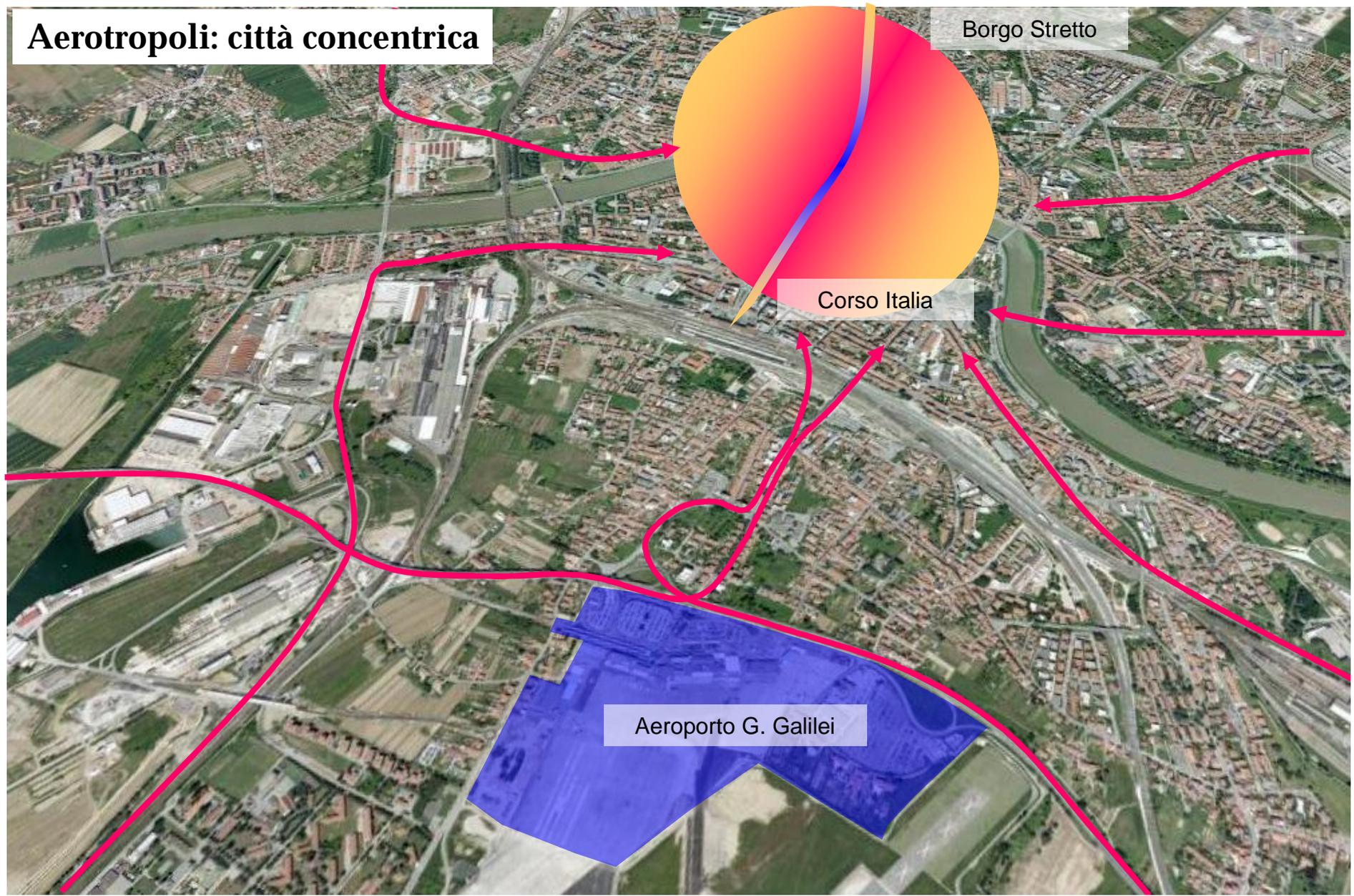


Progetto People Mover





Aerotropoli: città concentrica



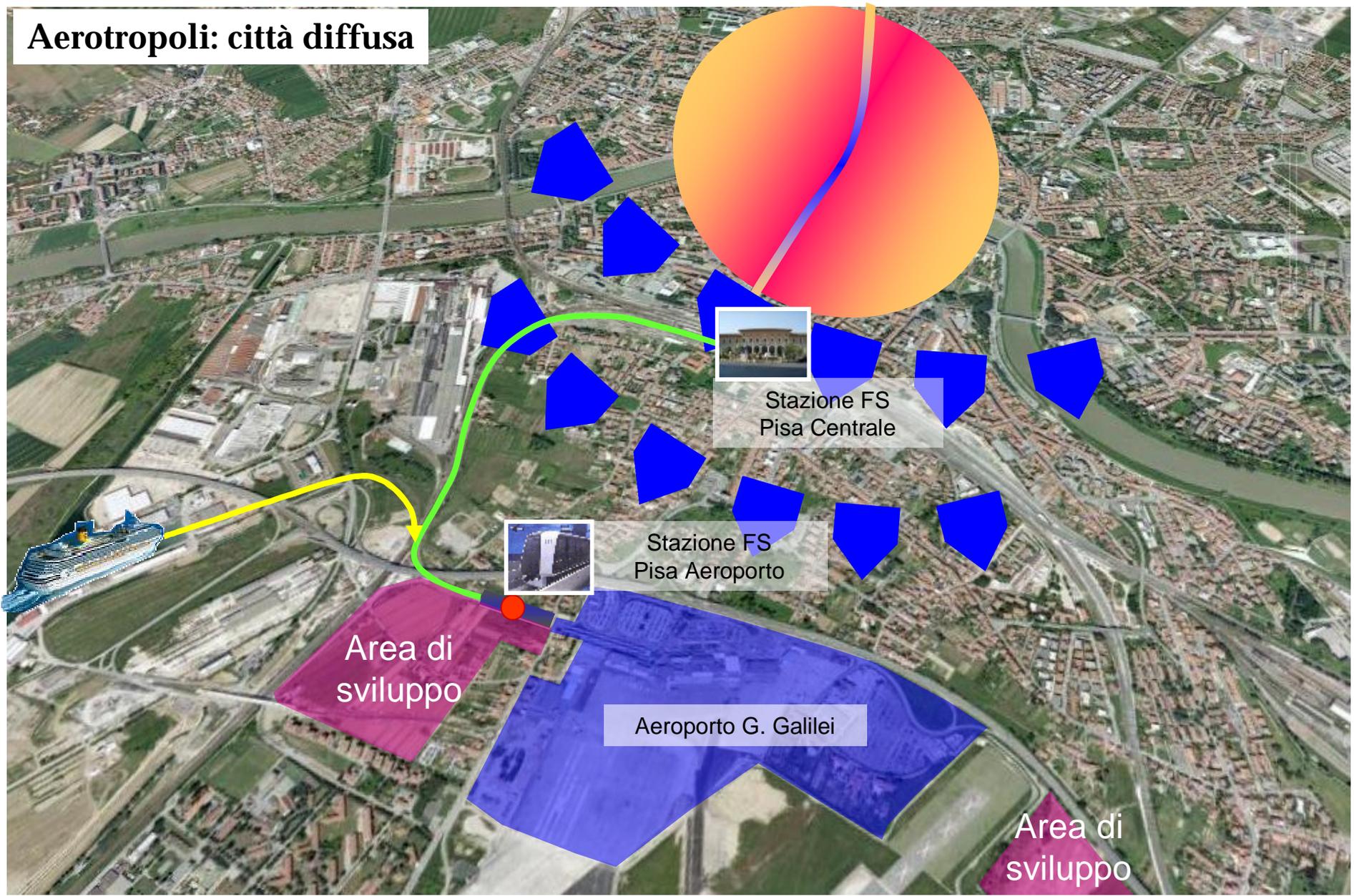
Borgo Stretto

Corso Italia

Aeroporto G. Galilei



Aerotropoli: città diffusa





Q & A