



***SAT - Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei - S.p.A
Risultati al 31 marzo 2010 – Conference call 13 maggio 2010***



Indice

1 – 1Q2010: traffico passeggeri

2 – 1Q2010: dati economico-finanziari

3 – Eventi successivi al 31.3.2010

**4 – Prevedibile evoluzione della gestione
per l'esercizio 2010**



1 – 1Q2010: traffico passeggeri



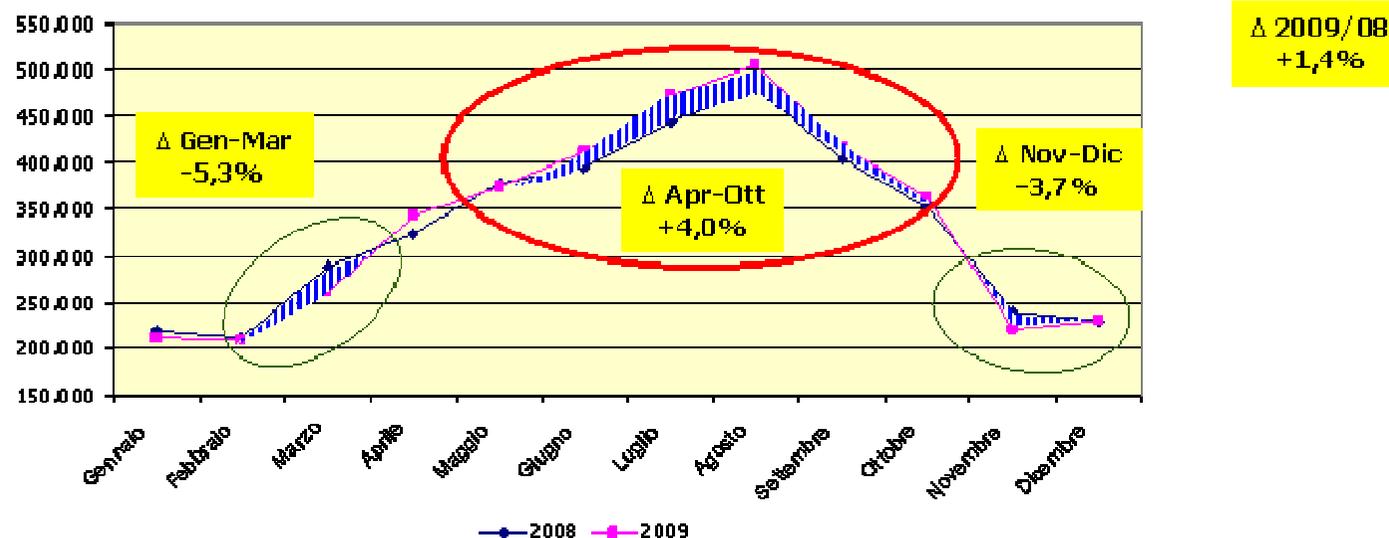
Traffico passeggeri - Stagionalità



§ L'impatto della situazione macroeconomica negativa ha comportato, già a partire dall'esercizio 2009, una redistribuzione del traffico passeggeri annuale a favore della stagione estiva, con un incremento dei volumi nel periodo aprile-ottobre ed un decremento nei mesi invernali.

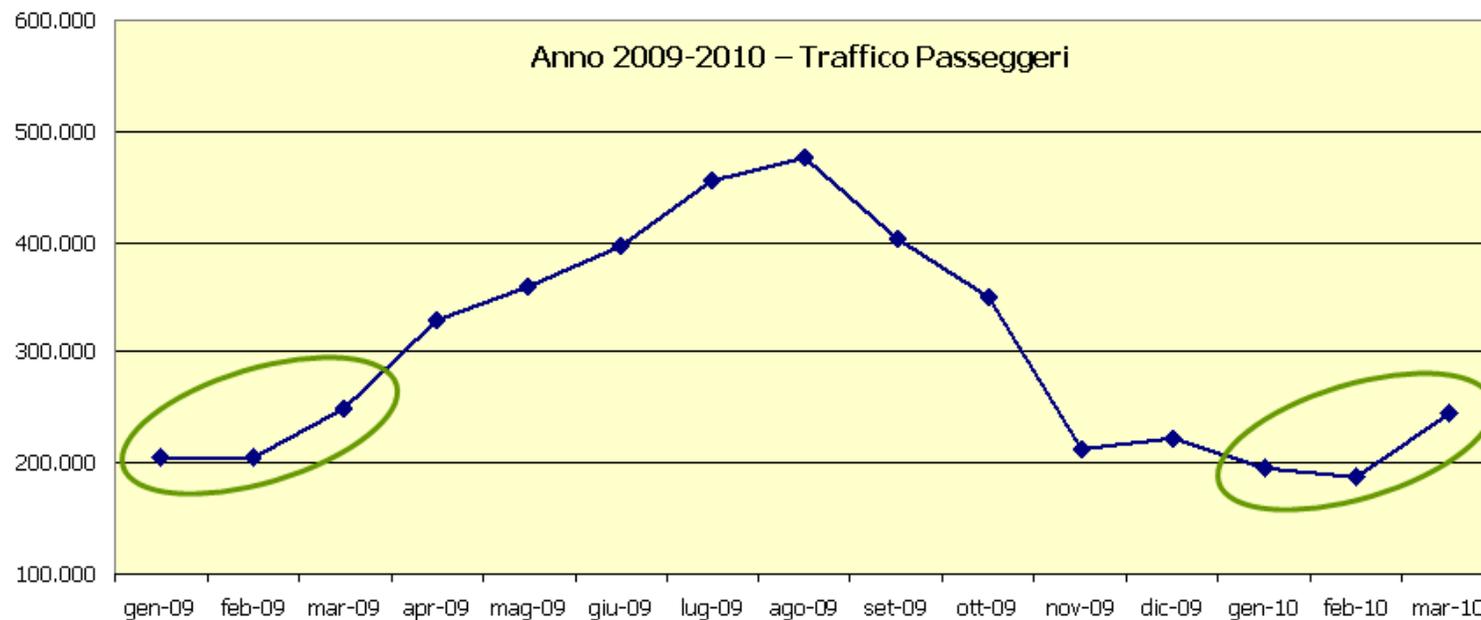
§ Infatti, nonostante nel corso del 2009 il Galilei di Pisa abbia registrato una crescita dell'1,4% del traffico passeggeri per un totale di 4.018.662 passeggeri, l'andamento nel corso dell'anno è stato caratterizzato da riduzioni di operativo nella stagione invernale ed incrementi nella stagione estiva, con picchi che nella Summer 2009 hanno portato a superare i 500.000 passeggeri transitati in un mese.

Traffico Passeggeri





Traffico passeggeri 1Q 2010 vs 2009



§ Come già illustrato con riferimento al 2009, anche nel 2010 è proseguito, accentuandosi ancor più, il fenomeno della stagionalità: questo ha determinato, come previsto, un riduzione del traffico nei primi mesi dell'anno (-4,8% al 31 marzo 2010) soprattutto legato al calo registrato dal mercato UK (da sempre il primo mercato incoming del Galilei di Pisa) pesantemente colpito oltre che dalla crisi economica anche dal cambio euro/sterlina non favorevole



Traffico passeggeri 1Q 2010 vs 2009



A conferma dell'accentuarsi del fenomeno della stagionalità del traffico, a partire dal mese di marzo si è rilevato un trend di miglioramento nell'andamento del traffico e nell'incremento del Load Factor (+2,68 p.p. rispetto al 31 marzo 2009).

Pertanto SAT stima che i picchi di traffico verificatisi nella Summer 2009 potranno ulteriormente accentuarsi nella Summer 2010.

	Pax 2009	Pax 2010	Δ% 10/09	LF% 2009	LF% 2010	Δ 10/09
Gennaio	211,252	200,822	-4.9%	61.3%	63.0%	1.69
Febbraio	209,526	191,533	-8.6%	69.2%	67.2%	- 1.99
Marzo	260,201	256,053	-1.6%	70.4%	73.1%	2.68
Gen-Mar	680,979	648,408	-4.8%	66.9%	67.9%	0.97

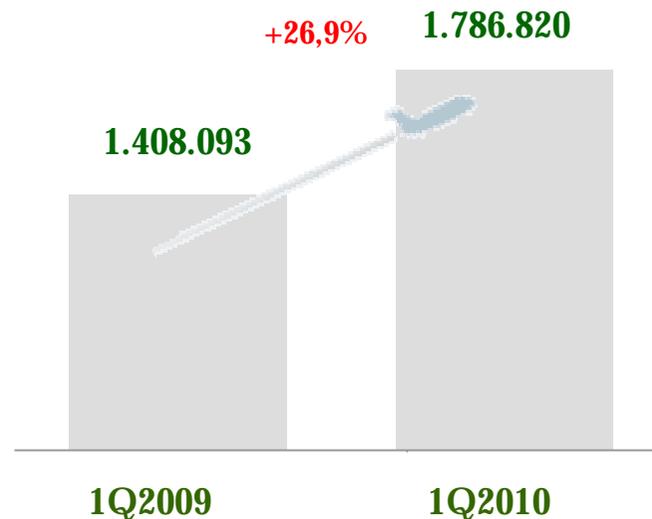
Al 31 marzo 2010, il Load Factor progressivo è stato pari al 67,9%, in aumento di un punto percentuale rispetto allo stesso periodo del 2009.

In particolare, i posti occupati sono diminuiti in maniera inferiore (-5,3%) rispetto al calo della capacità offerta (-6,6%).



Traffico Merci e Posta

Merci e Posta SAT (kg)



§Il traffico merci e posta registra nei primi tre mesi del 2010 segnali di ripresa con una crescita complessiva del 26,9%, grazie soprattutto

§alla presenza di charter “all cargo” straordinari a seguito dell'emergenza registrata sull'isola di Haiti che hanno trasportato circa 280.000 kg

§alla ripresa del traffico courier che cresce complessivamente del 28,1% (circa 250.000 kg di merce trasportata in più).



2 – 1Q2010: dati economico-finanziari





Nuova applicazione contabile IAS (IFRIC12)

L'IFRIC 12 è un documento di interpretazione dei principi contabili internazionali IFRS emesso dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) nel mese di dicembre 2006 ed enuncia le linee guida circa la contabilizzazione dei contratti di concessione di servizi da pubblico a privato, nell'ambito dei bilanci redatti in base agli IFRS.

Lo scopo dell'IFRIC 12 è quello di esplicitare le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione da pubblico a privato, con particolare riferimento alle modalità di rappresentazione dei beni devolvibili, delle attività di gestione di tali beni, nonché degli obblighi di ripristino e manutenzione.

Il disposto della Commissione Europea prevede l'applicazione dell'IFRIC 12 a partire dal 1° gennaio 2010 e conseguentemente sono stati rideterminati i dati comparativi 2009 (con effetto a partire dal 1 gennaio 2009) ai sensi di quanto previsto dallo IAS 8.



Nuova applicazione contabile IAS (IFRIC12)

I principali impatti che l'adozione dell'IFRIC 12 hanno determinato sullo Stato Patrimoniale sono risultati i seguenti:

ATTIVITA'

§ Riclassifica nei Diritti di Concessione (fra le attività immateriali) dei Beni Gratuitamente Devolvibili (fra le attività materiali) in ambito IFRIC 12, valore comprensivo del ricalcolo degli ammortamenti sulla base della concessione quarantennale, del mark-up e della diminuzione delle manutenzioni straordinarie;

§ Calcolo degli effetti fiscali (imposte anticipate fra i crediti verso altri);

PASSIVITA'

§ Costituzione fra le passività a lungo termine del Fondo di ripristino e sostituzione;

§ Iscrizione fra le Riserve IAS del Patrimonio netto degli effetti del "Restatement" che hanno determinato una riduzione dello stesso al 1° gennaio 2009 ed al 31 dicembre 2009 rispettivamente di € 2.517 migliaia e di € 2.096 migliaia.



Nuova applicazione contabile IAS (IFRIC12)

I principali impatti che l'adozione dell'IFRIC 12 hanno determinato sul conto economico sono risultati i seguenti:

§ Rilevazione dei ricavi per servizi di costruzione e/o ampliamento pari ai costi sostenuti oltre ad un mark-up del 5%;

§ Rilevazione dei costi per servizi di costruzione e/o ampliamento;

§ Rilevazione degli ammortamenti sulla base alla durata residua della concessione (2046);

§ Rilevazione degli accantonamenti al fondo di ripristino di competenza del periodo.

In termini numerici, l'adozione dell'IFRIC 12 ha determinato sul risultato netto un effetto positivo di periodo pari ad € 98 migliaia per il primo trimestre 2010 e pari ad € 71 migliaia per il primo trimestre 2009.



Conto Economico



(valori in migliaia di euro)	31.03.2009	%	31.03.2010	%	VAR	VAR %
Ricavi operativi	10.083	89,2%	10.534	82,4%	451	4,5%
Ricavi per servizi di costruzione	1.224	10,8%	2.249	17,6%	1.026	83,8%
Ricavi	11.306	100,0%	12.783	100,0%	1.477	13,1%
Costi operativi	10.587	93,6%	10.310	80,7%	-276	-2,6%
Costi per servizi di costruzione	1.165	10,3%	2.142	16,8%	977	83,8%
Costi	11.752	103,9%	12.453	97,4%	701	6,0%
EBITDA	-446	-3,9%	331	2,6%	777	174,1%
Ammortamenti ed accantonamen	904	8,0%	819	6,4%	-84	-9,3%
Acc.ti a fondi di ripristino e sostit	297	2,6%	313	2,4%	16	5,3%
EBIT	-1.647	-14,6%	-801	-6,3%	845	51,3%
Risultato ante imposte (PBT)	-1.642	-14,5%	-870	-6,8%	771	47,0%
Risultato netto di periodo	-898	-7,9%	-455	-3,6%	442	49,3%



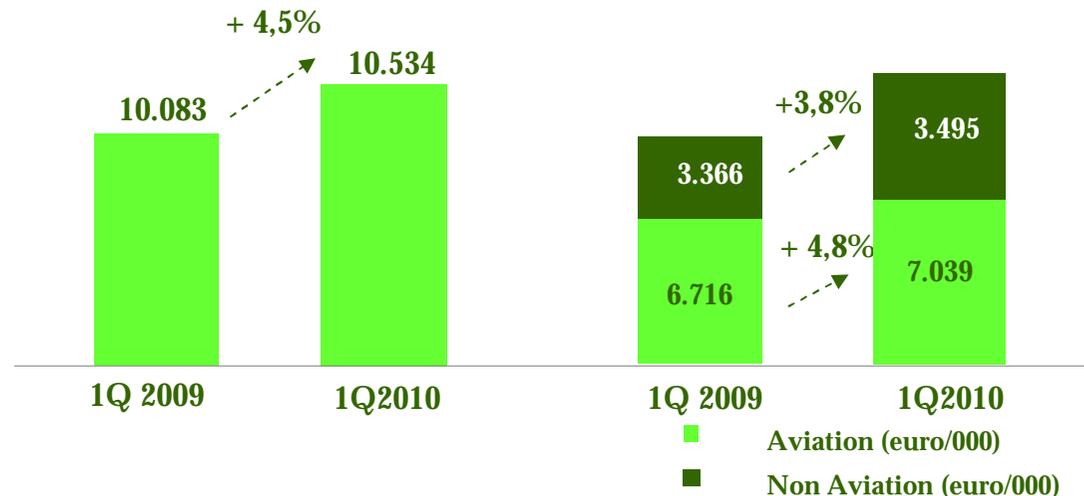
Conto Economico al 31-03-2010: impatto IFRIC 12



(valori in migliaia di euro)	31.03.2010	31.03.2010	Δ Ifric/ non
	non Ifric	Ifric	Ifric
Ricavi operativi	10.534	10.534	0
Ricavi per servizi di costruzione	0	2.249	2.249
Ricavi	10.534	12.783	2.249
Mat. prime, suss. di consumo e i	306	306	0
Costi per servizi	4.260	4.260	0
Costi per servizi di costruzione	0	2.142	2.142
Altre spese operative	726	726	0
Costi del personale	5.018	5.018	0
Costi	10.310	12.453	2.142
EBITDA	223	331	107
Ammortamenti ed accantoname	1.182	789	-393
Acc.ti a fondi di ripristino e sost	0	313	313
altri accantonamenti	30	30	0
EBIT	-989	-801	187
PBT	-1.058	-870	187
Utile (perdita) di periodo	-554	-455	98



RICAVI OPERATIVI (euro/000)

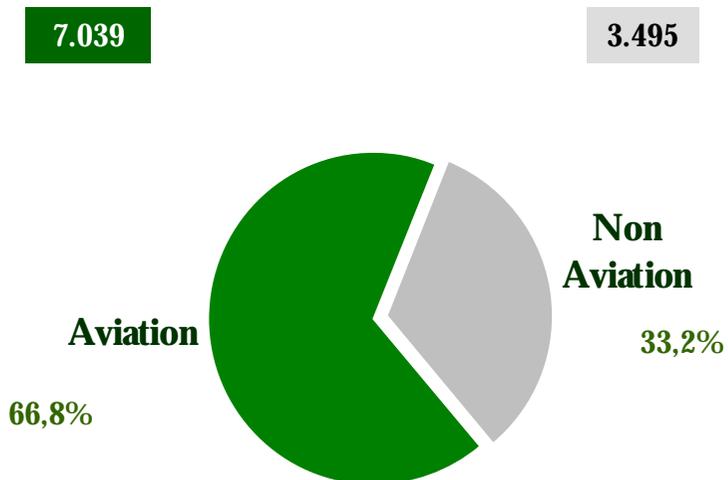


- g Ricavi operativi “Aviation” 1Q2009: ammontano a € 7.039 migliaia e, rispetto all’analogo periodo del 2009, sono incrementati di € 322 migliaia (+4,8%) per effetto principale dell’applicazione dei nuovi livelli tariffari stabiliti per l’anno 2010 dal Contratto di Programma.
- g Ricavi operativi “Non Aviation” 1Q2010: pur consuntivando un traffico passeggeri in diminuzione del 4,8% rispetto al 1Q2009, i ricavi “Non Aviation” sono aumentati del 3,8%.



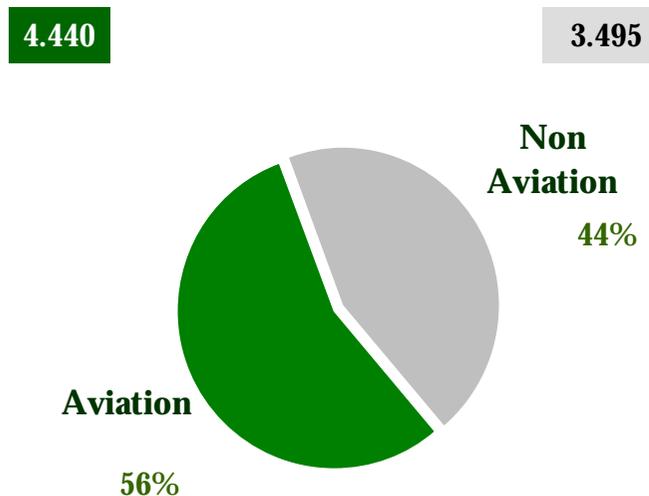
Ricavi Aviation e Non Aviation

1Q2010 BREAKDOWN RICAVI OPERATIVI (euro/000)



Rispetto al 1Q2009, si registra una sostanziale conferma del peso dei Ricavi operativi Non Aviation (33,2% vs 33,4%) sul totale dei Ricavi operativi e la conseguente conferma di quelli Aviation (66,8% vs 66,6%).

1Q2010 BREAKDOWN RICAVI AVIATION (euro/000) AL NETTO DELL' ATTIVITA' HANDLING



Se si estrapolano dai Ricavi Aviation quelli relativi all'attività di Handling (2,6 mln euro) la suddivisione diviene 56,0% Ricavi operativi Aviation e 44,0% Ricavi operativi Non Aviation.

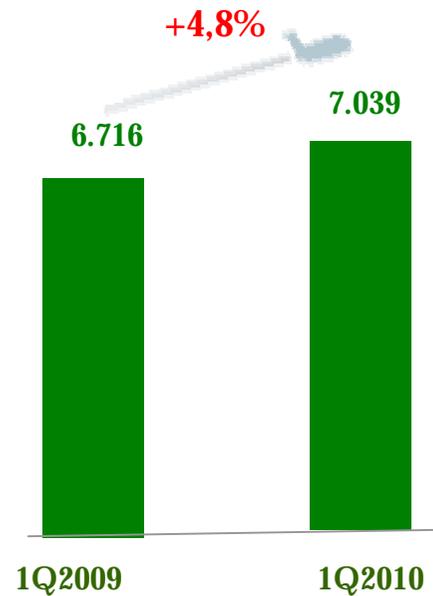
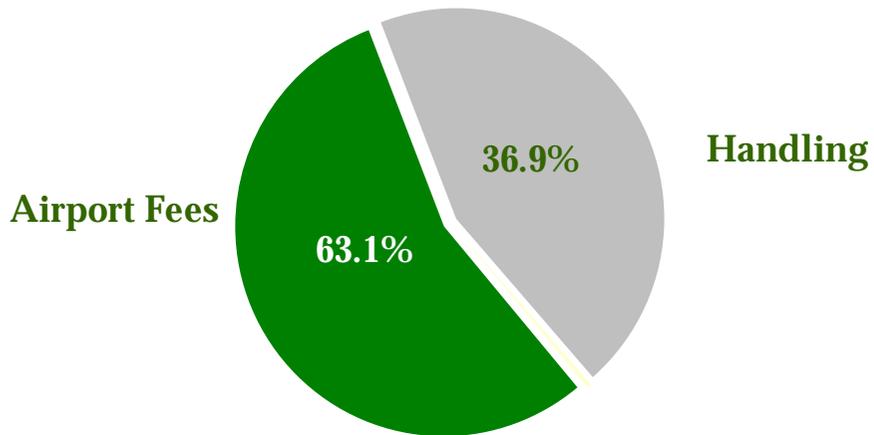


Aviation



1Q2010 BREAKDOWN RICAVI OPERATIVI AVIATION

RICAVI OPERATIVI AVIATION (euro/000)

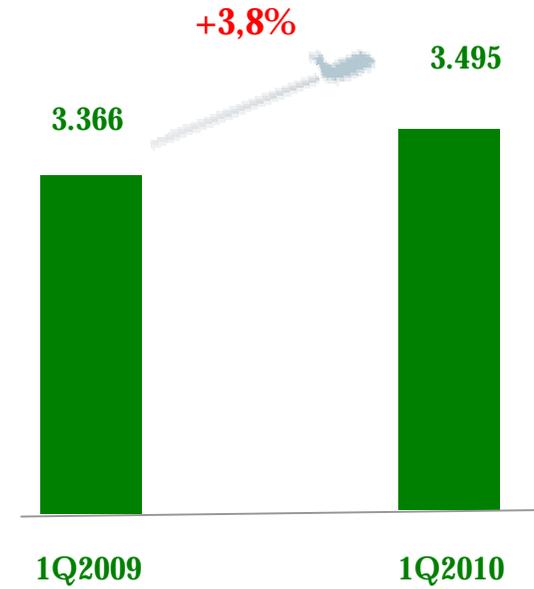
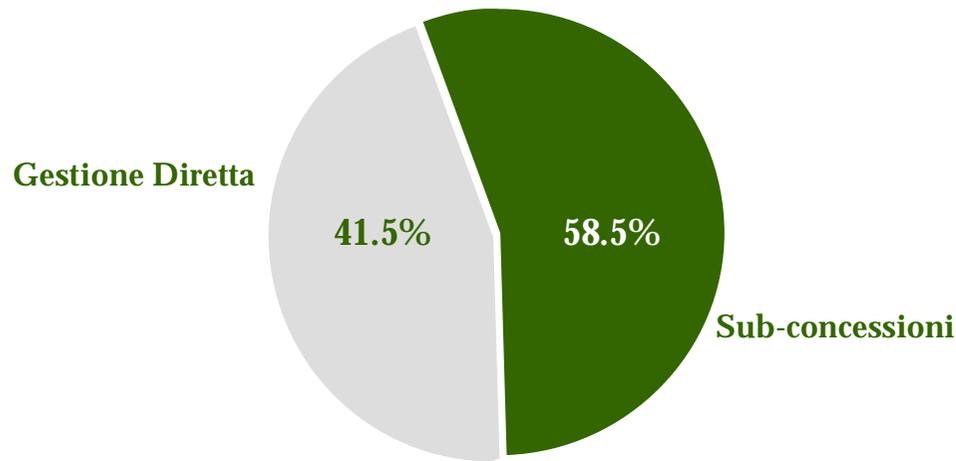




Non Aviation

1Q2010 BREAKDOWN RICAVI OPERATIVI NON AVIATION

RICAVI OPERATIVI NON AVIATION (euro/000)





1Q 2010: crescita del fatturato Non Aviation



Attività Non Aviation 1Q2010

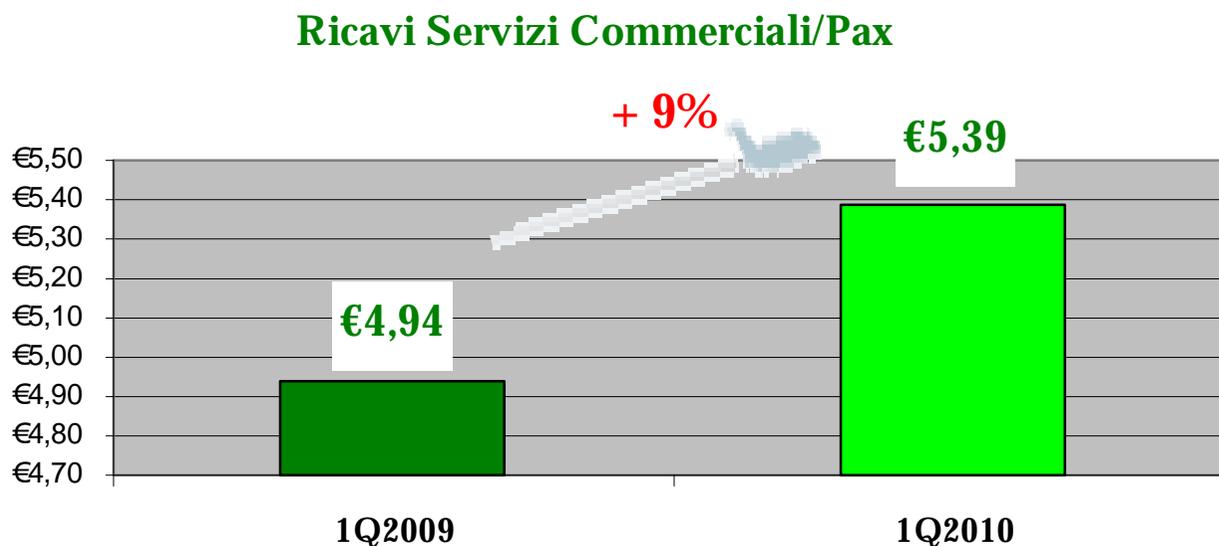
Le principali azioni messe in atto da SAT sono state:

- g "RETAIL": ampliamento della sala partenze, realizzato nel giugno 2009, che ha reso disponibili ulteriori 300 mq. ad uso commerciale su cui è stato possibile avviare cinque nuovi esercizi commerciali ed ampliare l'area riservata ad un esercizio preesistente.
- g Anche in area Landside si è registrato un incremento del numero delle attività commerciali con l'apertura di due nuovi negozi.
- g "FOOD": accordo stipulato con il principale *partner* di settore relativo ad un nuovo punto di ristoro in area landside.
- g "ADVERTISING": sottoscrizione di nuovi contratti di pubblicità con importanti clienti istituzionali.



“Non Aviation”

§ Incremento dei ricavi “Non Aviation” per passeggero: +9%



§ Conferma della capacità di attrazione dei servizi commerciali, anche a fronte di una generale contrazione dei consumi

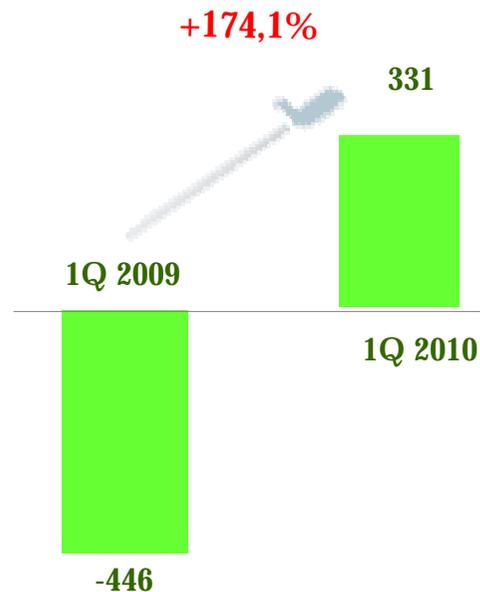
§ Nel caso di SAT il dato assume più rilevanza in quanto l'economia UK, storicamente il principale mercato per SAT, è stata la più colpita dalla crisi economica in Europa, anche in relazione al deprezzamento della sterlina.



Ebitda



EBITDA (euro/000)



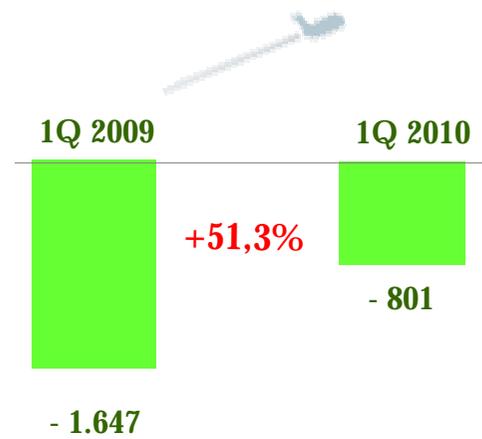
- g L'EBITDA dei primi tre mesi del 2010 è positivo per € 331 migliaia mentre nell'analogo periodo del 2009 era negativo per 446 migliaia.
- g L'incremento registrato dai ricavi operativi per effetto dell'applicazione dei nuovi livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma unito alle azioni di contenimento dei costi operativi (-2,6%), sono i principali fattori che hanno portato a questo risultato.



Risultato operativo (EBIT)



EBIT (euro/000)



§ L'EBIT al 31 marzo 2010 è in miglioramento del 51,3% rispetto a quello dei primi tre mesi del 2009 (€ -801 migliaia contro € -1.642 migliaia del periodo precedente).

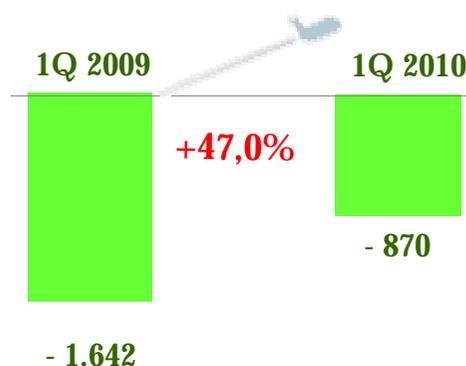
§ Il valore riflette il positivo andamento dell'EBITDA nonché dei minori accantonamenti sul primo trimestre 2010 rispetto all'analogo periodo 2009 dove era prevista la quota di competenza del rinnovo del CCNL.



Risultato ante imposte (PBT)



PBT (euro/000)



g Il PBT dei primi tre mesi del 2010 è pari a € -870 migliaia rispetto a € -1.642 migliaia dello stesso periodo del 2009.

g Il valore tiene conto della gestione finanziaria negativa (-69 mila euro) derivante dall'utilizzo degli affidamenti a medio termine per gli investimenti avviati e tuttora in corso di realizzazione.



Risultato di periodo



Risultato di periodo (euro/000)

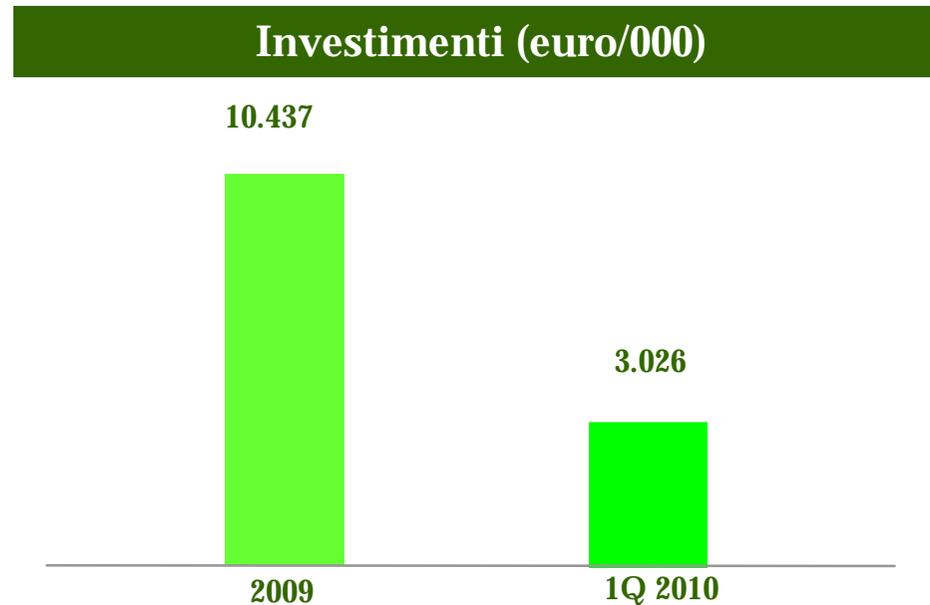


Il risultato di periodo dei primi tre mesi del 2010, in miglioramento del 49,3%, registra una perdita pari a € 455 migliaia rispetto alla perdita di € 898 migliaia dello stesso periodo 2009.

Il tax rate dei primi tre mesi dell'anno 2010 (47,7% contro 45,3% dell'analogo periodo del 2009) riflette le modalità di calcolo stabilite dai criteri IAS (applicazione del tax rate previsto alla fine dell'esercizio).



Investimenti



g Nel corso dei primi tre mesi dell'anno 2010 sono stati effettuati investimenti per complessivi € 3.026 migliaia, di cui per € 2.328 migliaia relativi ad immobilizzazioni immateriali e per € 698 relativi a immobilizzazioni materiali.

g I principali investimenti hanno riguardato: l'avanzamento dei lavori di realizzazione del Cargo Village (€ 1.271 migliaia), dell'adeguamento della pista secondaria (€ 565 migliaia) e del raccordo Delta (€ 315 migliaia) e l'acquisto di mezzi di rampa (€ 594 migliaia).



Situazione Patrimoniale- Finanziaria



SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA				
	31.12.2009	31.03.2010	var.	var%
Attività correnti	20.964	21.344	380	1,8%
Attività non correnti	76.758	78.202	1.444	1,9%
Totale Attività	97.721	99.546	1.825	1,9%
Passività correnti	28.284	28.843	559	2,0%
Passività a medio/lungo termine	16.521	18.352	1.831	11,1%
Totale Passività	44.805	47.196	2.391	5,3%
Patrimonio Netto	52.916	52.350	-566	-1,1%
Totale Passività e Patrimonio Netto	97.721	99.546	1.825	1,9%

Valori in Euro/000

§La variazione delle Attività, in aumento di € 1.825 migliaia deriva principalmente dall'aumento delle Attività non correnti di € 1.444 migliaia per effetto degli investimenti di periodo, in particolare ai lavori di avanzamento del nuovo Cargo Village.

§Le Passività incrementano di € 2.391 migliaia essenzialmente in conseguenza dell'aumento delle passività finanziarie a lungo (+€ 1.831 migliaia) per il finanziamento degli investimenti di periodo.

§La variazione del Patrimonio Netto, negativa per € 566 migliaia, è principalmente imputabile al risultato di periodo ed alla diminuzione della riserva di *fair value* a seguito della perdita di valore relativa ad una partecipazione azionaria detenuta da SAT.



Posizione Finanziaria Netta



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2009	31.03.2010	var.	var. vs	
				31.03.2009	31.03.2010
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.521	2.663	-1.859	1.157	1.505
Debiti bancari correnti	0	-5.424	-5.424	-5.720	296
Pos. Fin. netta corrente (a)	4.521	-2.761	-7.283	-4.562	1.801
Debiti bancari non correnti	-5.839	-7.568	-1.729	-639	-6.929
Pos. Fin. netta non corrente (b)	-5.839	-7.568	-1.729	-639	-6.929
Posizione Finanziaria Netta (a+b)	-1.317	-10.330	-9.012	-5.202	-5.128

Valori in Euro/000

§ La variazione della posizione finanziaria netta al 31 marzo 2010 deriva principalmente dal pagamento dei debiti ai fornitori e dagli investimenti di periodo (Pista secondaria e “Cargo Village”).



3 – Eventi successivi al 31.3.2010



§ Il trend di miglioramento dell'andamento dei dati di traffico del mese di marzo 2010 è proseguito sino al 14 aprile 2010 ovvero sino al manifestarsi della nube di ceneri vulcaniche

§ Durante le festività pasquali il traffico del Galilei di Pisa ha registrato una crescita del 7,3% rispetto al 2009

§ La comparsa ed il perdurare della nube di ceneri vulcaniche sui cieli dell'Europa ha avuto forti ripercussioni sul traffico aereo internazionale nel periodo 15-21 aprile ed comportato anche per l'Aeroporto di Pisa la chiusura dello spazio aereo e la cancellazione di voli.





Traffico pax I Trim 2010 ed impatto nube vulcanica



	Pax 2009	Pax 2010	Δ% 10/09	LF% 2009	LF% 2010	Δ 10/09
Gennaio	211.252	200.822	-4,9%	61,3%	63,0%	1,69
Febbraio	209.526	191.533	-8,6%	69,2%	67,2%	-1,99
Marzo	260.201	256.053	-1,6%	70,4%	73,1%	2,68
Gen-Mar	680.979	648.408	-4,8%	66,9%	67,9%	0,97

1-14 Aprile	158.114	173.771	9,9%	75,2%	76,7%	1,51
1Gen-14 Aprile	839.093	822.179	-2,0%	68,3%	69,6%	1,26

DISCONTINUITA' VULCANO 15-29 Aprile : 554 MOV. AEREI 77.523 PAX

1-30 Aprile	341.793	295.132	-13,7%
1Gen-30 Aprile	1.022.772	943.540	-7,7%

SENZA DISCONTINUITA' VULCANO

1-30 Aprile	341.793	372.655	9,0%
1 Gen-30 Aprile	1.022.772	1.021.063	-0,2%



Discontinuità effetto vulcano

Perdita volumi traffico passeggeri 15-29 aprile 2010

	PAX *	MVT ¹
15-apr	3.418	27
16-apr	6.326	54
17-apr	11.664	97
18-apr	12.543	108
19-apr	12.169	108
20-apr	11.372	97
21-apr	8.433	63
Totale	65.924	554

	PAX **
22-29 apr	11.599

Totale	77.523	554
---------------	---------------	------------

* Stima della Società sulla base del L.F. medio previsto nel 2010 ¹ Compresi MVT Courier

** Stima della Società della riduzione riempimenti sulla base del L.F. registrato nel 2009



Andamento traffico pax: maggio 2010



	Pax 2009	Pax 2010	Var. %
1-7 Maggio	80.650	83.763	3,9%

Discontinuità Vulcano 8, 9 ed 11 Maggio: 57 MVT. Aerei 7.173 Pax

1-11 Maggio	125.539	129.345	3,0%
1 Gen-11 Maggio	1.148.311	1.072.885	-6,6%

Senza Discontinuità Vulcano

1-11 Maggio	125.539	136.518	8,7%
1 Gen-11 Maggio	1.148.311	1.157.581	0,8%



Summer 2010

§ Nel difficile contesto che il settore del trasporto aereo ha dovuto affrontare a causa della crisi economica, SAT sta attuando una strategia di diversificazione del proprio network di destinazioni verso mercati emergenti, anche grazie all'ingresso di nuovi vettori.

§ Nella Summer 2010 si concretizza la strategia di sviluppo verso l'Est perseguita nel corso degli ultimi anni con l'apertura di 7 nuove destinazioni (Mosca, San Pietroburgo, Cluj, Cracovia, Bucarest, Budapest e Rodi)

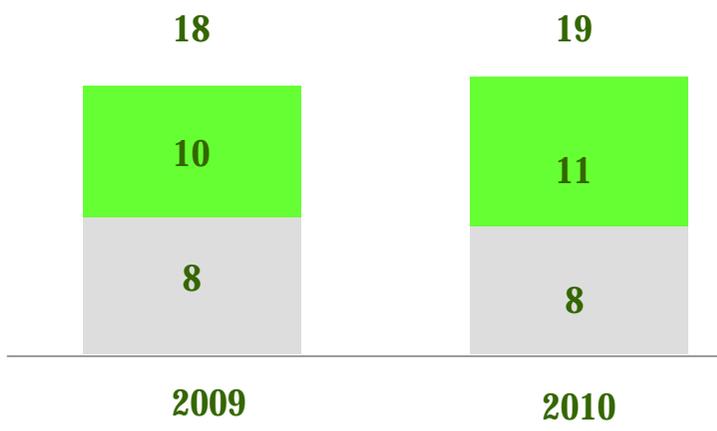
§ A fronte delle 63 destinazioni operate nella stagione estiva 2009, nella Summer 2010 l'Aeroporto di Pisa sarà collegato con 74 destinazioni servite da 20 vettori. 16 sono le nuove rotte, di cui 7 verso l'Est europeo.



Compagnie aeree Summer 2010

IATA	OPERATIVITA' SUMMER	Low Cost
------	---------------------	----------

-
-
-
-
-
-
-
-



COMPAGNIE IATA
 COMPAGNIE LOW-COST

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-



Strategia di sviluppo verso Est



Dal 12/02/10 Pisa - Cluj Napoca:

CLJ-PSA : 14:25 – 15:30

PSA-CLJ : 21:05 – 23:50

Frequenza: Lun-Ven (Winter)
mart,,sab (Summer)

3 voli operati (548 pax trasportati, 50,7% L.F.)

Pisa - Bucarest/Baneasa (dal 12/06/10):

BBU-PSA: 19:30 – 20:35

PSA-BBU : 16:00 – 19:00

Frequenza: mar, sab (gio da luglio)

Pisa – Budapest (dal 01/07/10):

BUD-PSA : 18:15 – 19:55

PSA-BUD : 16:00 – 17:45

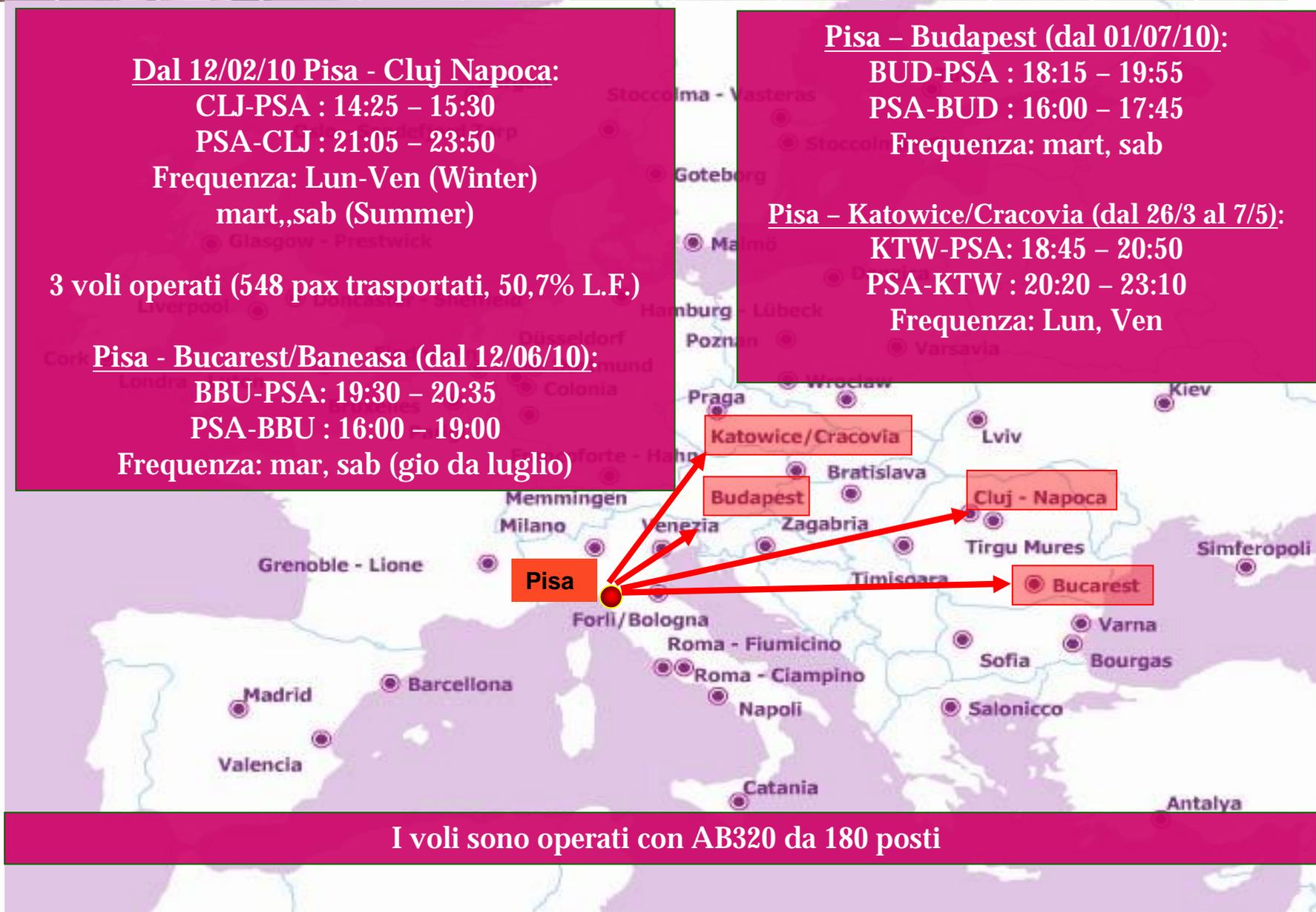
Frequenza: mart, sab

Pisa – Katowice/Cracovia (dal 26/3 al 7/5):

KTW-PSA: 18:45 – 20:50

PSA-KTW : 20:20 – 23:10

Frequenza: Lun, Ven



I voli sono operati con AB320 da 180 posti



Strategia di sviluppo verso Est



Dal 22/05/10 Pisa - Mosca:

DME-PSA : 15.50 – 17.00

PSA-DME : 09.40 – 14.50

Frequenza: sabato

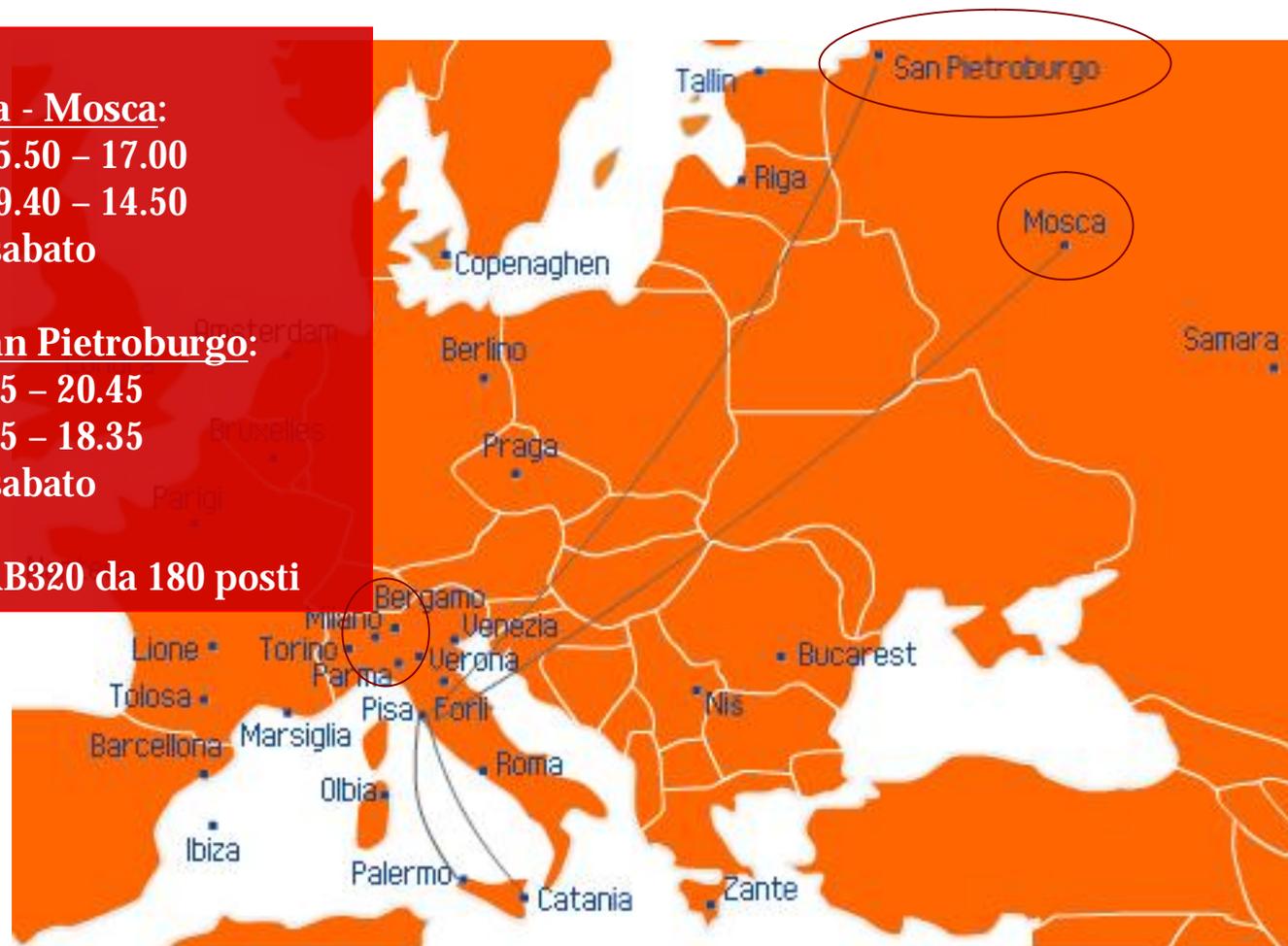
Dal 29/05/10 Pisa – San Pietroburgo:

LED-PSA: 19.25 – 20.45

PSA-LED : 13.15 – 18.35

Frequenza: sabato

I voli sono operati con AB320 da 180 posti





Volo diretto Pisa-New York JFK di Delta Air Lines



Dal 7 maggio 2010: 4 frequenze settimanali

Dal 1° giugno 2010: giornaliero



Estate 2010: 7° Aereo Ryanair Basato su Pisa



Pisa 7 aprile 2010

Grazie al 7° Boeing 737 da 189 posti che Ryanair ha basato sulla base di Pisa per la stagione estiva 2010, il vettore opererà 5 nuove destinazioni da Pisa: Fez, Madrid, Reus Barcellona, Goteborg e Santander.



In tutto le nuove rotte da Pisa operate da Ryanair nell'estate 2010 saranno 12: oltre a quelle già citate anche Rodi, Malaga, Cracovia, Fuerteventura, Leeds Bradford, Alicante e Gran Canaria



Investimenti



PRINCIPALI INVESTIMENTI PREVISTI PER IL 2010

- g Il completamento dei lavori di realizzazione del nuovo “Terminal Cargo” destinato ad ospitare le attività dei vettori courier ed il Terminal Merci SAT.
Il termine dei lavori è previsto entro l’agosto 2010.
- g Interventi su piste e raccordi nell’ambito del piano di riqualifica del sistema delle infrastrutture di volo dell’Aeroporto Galilei
- g Acquisizione di aree private



2010: PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nonostante il contesto macroeconomico negativo, che nel mese di aprile si è accentuato per il trasporto aereo a causa dell'impatto della nube vulcanica, la solidità della società è stata ulteriormente confermata:

§ dal recente conseguimento dei nuovi livelli tariffari 2010 sulla base del Contratto di Programma siglato con ENAC

§ dalla decisione di Ryanair di posizionare il settimo aereo presso la base di Pisa

§ dall'operativo voli confermato dalle compagnie aeree per l'estate 2010

§ dal concretizzarsi della strategia di sviluppo ad Est con 11 collegamenti di linea, di cui 7 per nuove destinazioni a partire dalla stagione estiva 2010

§ dalla ripresa del volo diretto Pisa-New York di Delta Air Lines operato con frequenza giornaliera a partire dal mese di giugno

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 dei primi tre mesi del 2010.

Il presente documento non ha alcuna pretesa di completezza, le informazioni contenute 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 nel presente documento 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 quanto 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.

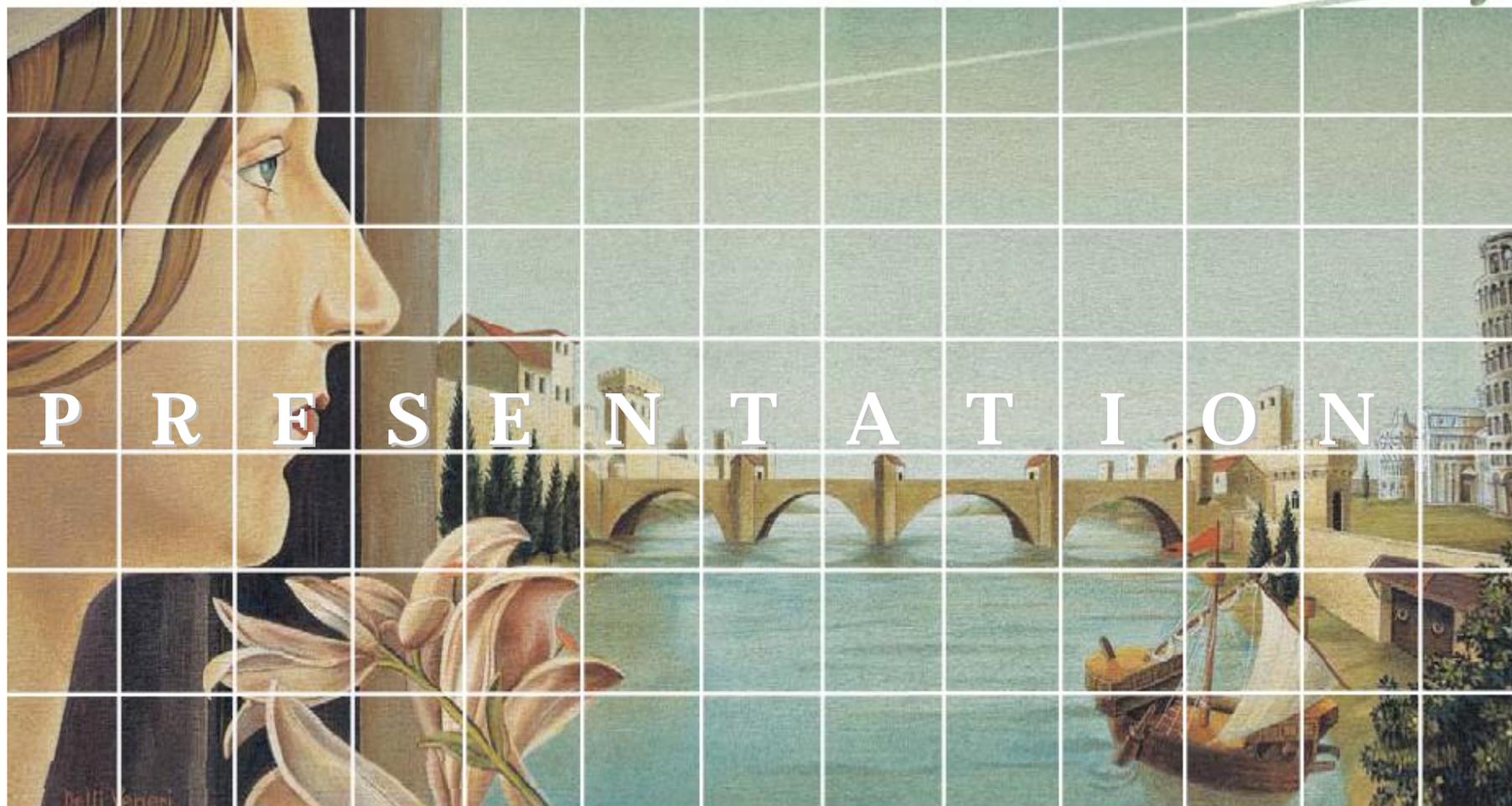
Nessun amministratore, dipendente o collaboratore di SAT si assume l'obbligo di rivedere o confermare eventuali aspettative o stime, o di aggiornare o rivedere pubblicamente eventuali dichiarazioni previsionali. Nessun amministratore, dipendente o collaboratore di SAT potrà essere ritenuto responsabile 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 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 presentazione 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 del presente documento e delle informazioni in esso contenute (o 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.

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di SAT S.p.A. Marco Forte dichiara, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 2 del Testo Unico della Finanza (D.Lgs. 58/1998) che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili



***SAT - Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei - S.p.A
Risultati al 31 marzo 2010 – Conference call 13 maggio 2010***