



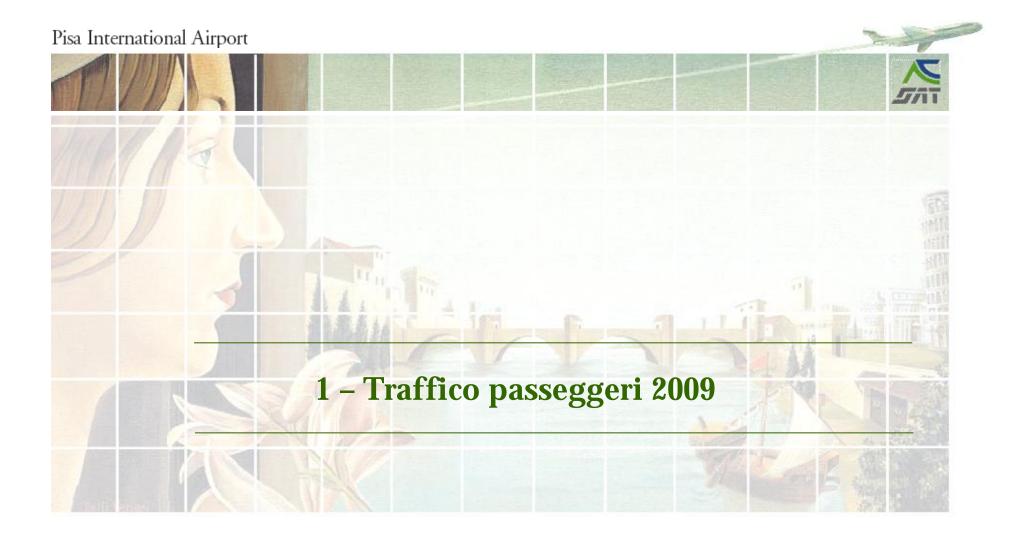


# Relatori



Gina Giani	C.E.O. & General Manager
Valter Nencioni	Board of Directors' Secretary
Marco Galli	Systems & Resources Director
Gabriele Paoli	Investor Relator
Gabriele Fatticcioni	Controller



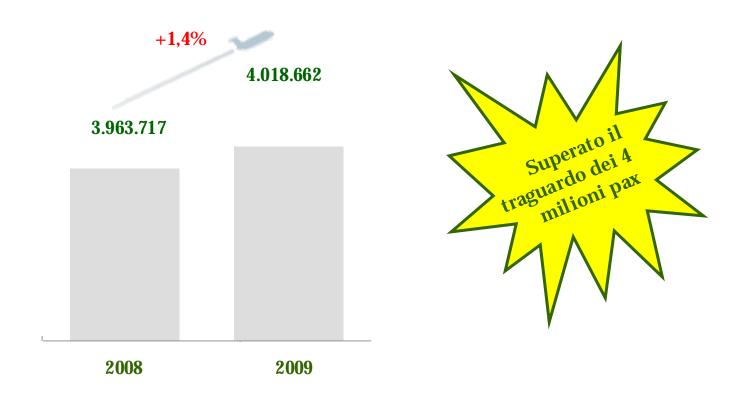




## Focus su: crescita Pax 2009



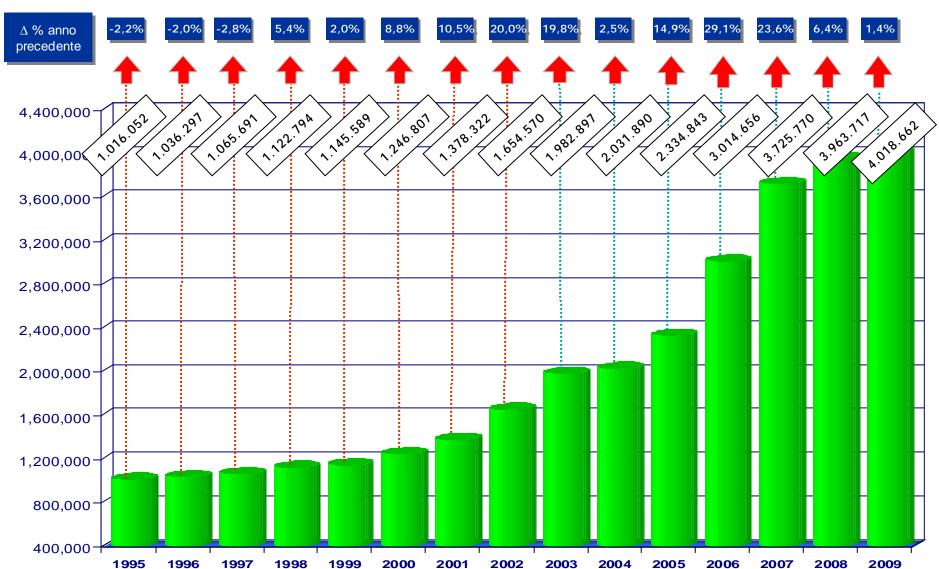
## Passeggeri SAT 2009 vs 2008



2009: traffico passeggeri dell'Aeroporto Galilei di Pisa in aumento dell'1,4% (4.018.662 pax), a fronte di un calo del 2,3% registrato dal sistema aeroportuale italiano.

# Evoluzione traffico passeggeri







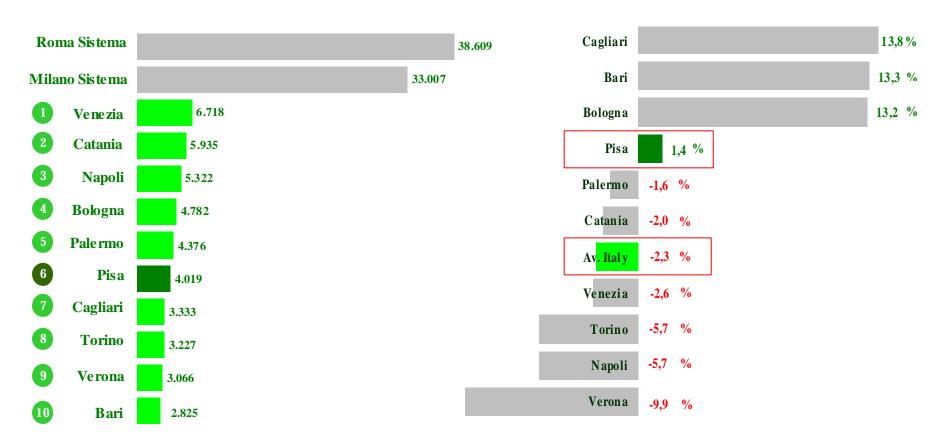
Fonte: Assaeroporti

## Leader in Italia



## IL SESTO AEROPORTO REGIONALE DATI AL 31 Dicembre 2009 (pax/000)

## SISTEMA AEROPORTUALE ITALIA\* (2009/2008)

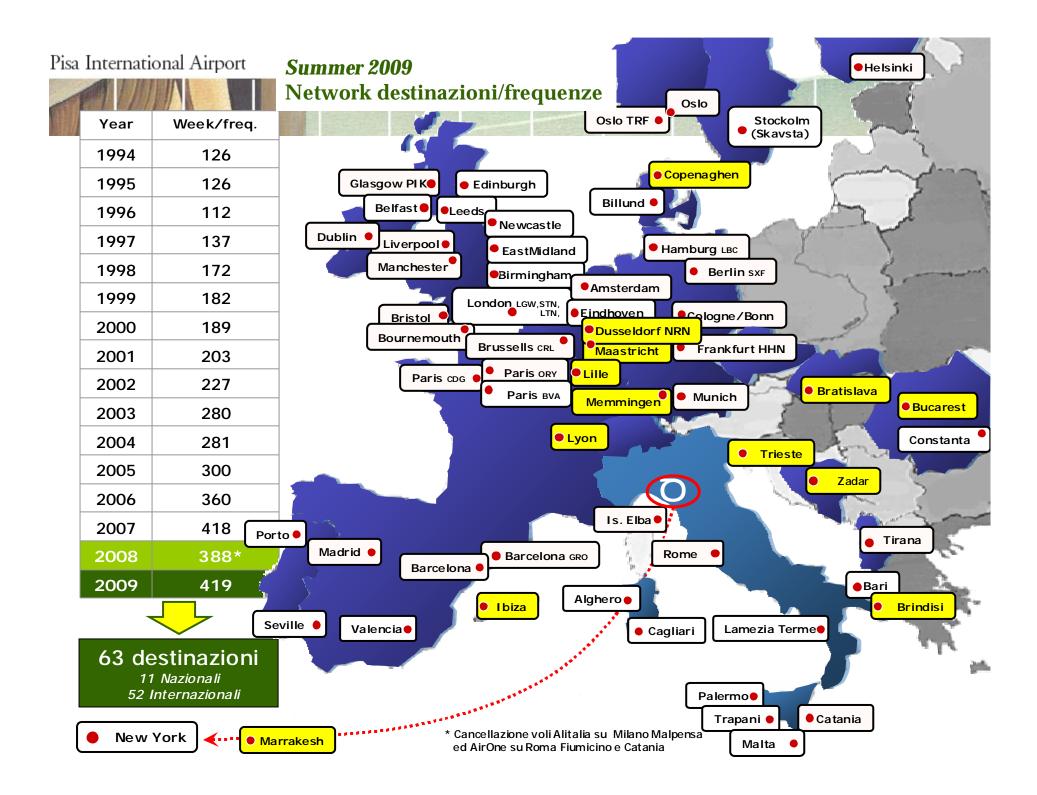


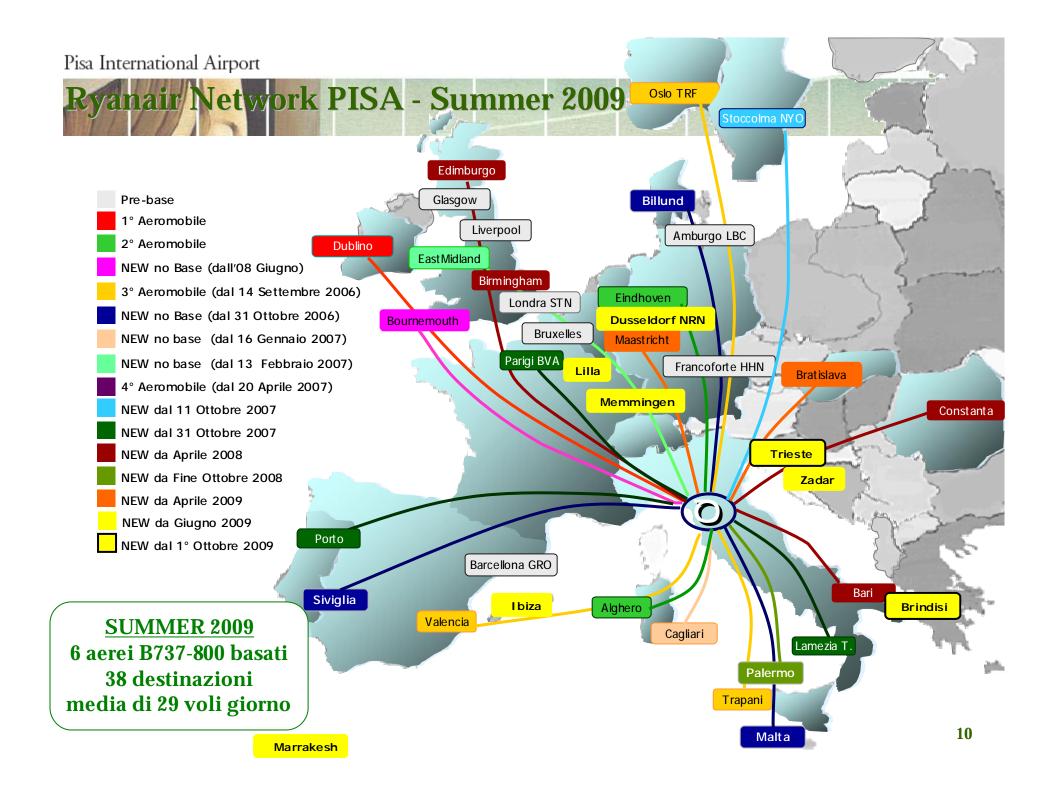
<sup>(\*)</sup> Esclusi i sistemi aeroportuali di Roma (Aeroporti di Fiumicino e Ciampino) e Milano (Linate, Malpensa e Bergamo Orio al Serio) e gli aeroporti con traffico passeggeri inferiore a 2 mil

## Traffico passeggeri 2000-2009: confronto con gli altri aeroporti italiani\*









## Traffico passeggeri 2009 – eventi rilevanti 🔏



- n Traffico nazionale: incremento del 16,2% grazie principalmente allo sviluppo dei voli Low Cost nel mercato interno
  - Ryanair: incremento sia del numero delle destinazioni nazionali servite con i nuovi voli da/per Bari (dal marzo 2008), Palermo (dall'ottobre 2008) e Brindisi (Ottobre 2009) 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



n L'avvio del collegamento per Copenaghen operato da norwegian Norwegian Air Shuttle: 2 frequenze settimanali dal 4 aprile

## Traffico passeggeri 2009 – eventi rilevanti



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, Memmingem, Marrakesh e Lilla) e l'incremento di frequenze su alcune destinazioni già operate; apertura dal 25 Novembre del volo per Las Palmas (Gran Canaria)



n Incremento del numero delle frequenze settimanali (da 4 a 6) del volo diretto Delta Air Lines Pisa – New York (JFK) dal 1° giugno; il volo diventerà giornaliero nel periodo giugno-agosto 2010



n Collegamento per Lione operato da easyJet (2 frequenze settimanali dal 12 luglio)



n British Airways ha trasferito i due voli giornalieri dallo scalo di Londra Gatwick al Terminal 5 di Londra Heathrow dove è possibile collegarsi alla rete di oltre 145 destinazioni servite dal vettore





# Evoluzione Mercati: 1998-2009



	1998	2005	2006	2007	2008	2009
Gran Bretagna	295.749	833.788	850.373	1.003.574	1.006.486	917.987
Germania	48.346	447.526	571.751	454.027	410.585	397.549
Francia	39.671	155.641	231.088	222.736	329.776	342.115
Spagna	10.609	138.139	205.902	440.321	377.316	326.158
Olanda		66.842	157.410	182.721	178.294	192.739
Belgio		123.316	<b>120.195</b>	129.330	136.873	138.533
Paesi Scandinavi		22.778	41.266	72.835	92.634	127.315
Irlanda		22.801	102.972	89.680	86.146	79.642
U.S.A.				39.647	67.256	59.238
Italia	534.174	383.982	573.107	827.428	937.665	1.089.645



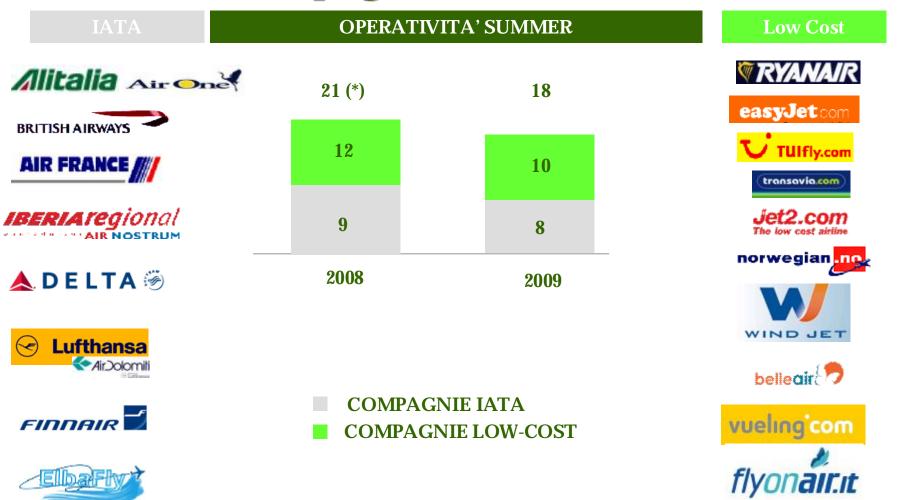


Principali elementi che hanno caratterizzato il traffico passeggeri dell'Aeroporto di Pisa nel 2009

#### 1. 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, ha raggiunto il numero complessivo di 63 destinazioni (57 nella Summer 2008) servite con 419 frequenze settimanali (388 nella Summer 2008).

# Compagnie aeree Summer 2009



(\*) Nella stagione estiva 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 divenute un'unica compagnia dal 9 luglio 2009 e SkyEurope ha dichiarato fallimento in data 1/09/09).

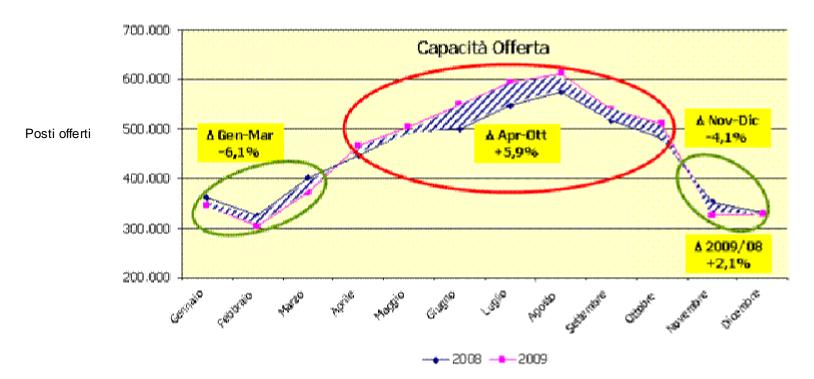




#### 2. AUMENTO STAGIONALITA'

Ad un contesto generale di riduzione del traffico, degli *yields* e di forte pressione sui costi, le compagnie aeree hanno reagito riducendo la capacità offerta.

Per l'Aeroporto Galilei la riduzione della capacità offerta si è manifestata tramite il taglio o la riduzione di alcune rotte meno profittevoli nei mesi invernali, servizi che sono stati poi ripristinati all'inizio stagione estiva. Ciò ha accentuato la stagionalità dei flussi di traffico.





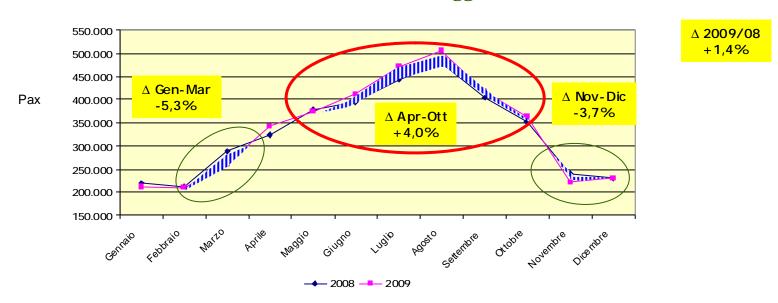


#### 2. AUMENTO STAGIONALITA'

Il traffico passeggeri dell'Aeroporto Galilei di Pisa ha seguito il trend dei posti offerti.

La crescita complessiva del traffico passeggeri dell'Aeroporto Galilei (pari all'1,4% annuo) si è concentrata nella stagione estiva (+ 4%), con un calo nella stagione invernale (-5,3% nei primi tre mesi dell'anno e -3,7% negli ultimi due).

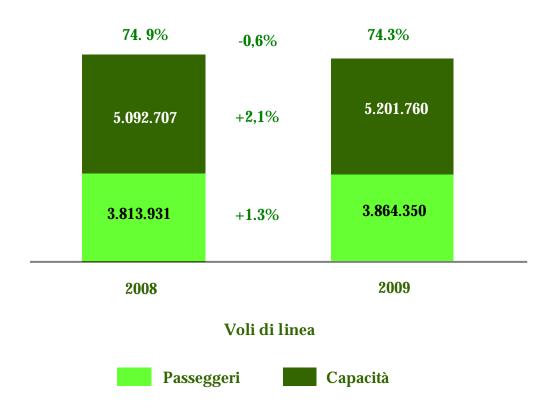
#### Traffico Passeggeri







### Stabilità del Load Factor

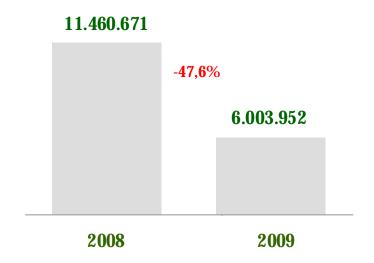


2009/2008: progressivo capacità offerta + 2,1%, posti occupati + 1,3%





## Merci e Posta SAT (kg) 2009 vs 2008



§La Toscana è storicamente caratterizzata da due macrodirettrici di traffico merci via aerea: in import dall'India ed in export verso gli Stati Uniti e l'Estremo Oriente. Le materie prime ed i semilavorati importati sono trasformati in prodotti finiti destinati al settore del lusso i cui marchi toscani sono famosi in tutto il mondo.

§La crisi finanziaria e la recessione che hanno colpito il settore dei beni di consumo, in particolare quello del lusso, ha avuto un forte impatto negativo sull'economia toscana. Come diretta conseguenza, il traffico merci e posta dello scalo pisano ha registrato una contrazione (-47,6%) superiore a quella del mercato italiano (-15,3%; fonte Assaeroporti).





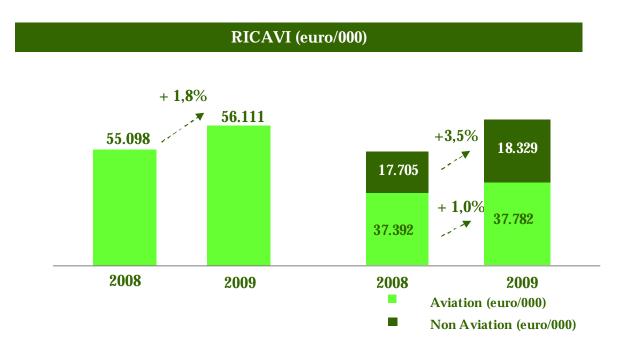
# Conto Economico



(euro/000)	31.12.2008	%	31.12.2009	%	VAR	VAR %
RICAVI	55,098	100.0%	56,111	100.0%	1,013	1.8%
Costi	45,399	<b>82.4</b> %	45,717	81.5%	318	0.7%
EBITDA	9,699	<b>17.6</b> %	10,394	<b>18.5</b> %	695	<b>7.2</b> %
Ammortamenti ed accantonamenti	5,177	9.4%	5,052	9.0%	-124	-2.4%
EBIT	4,522	<b>8.2</b> %	5,341	9.5%	819	18.1%
Gestione finanziaria	-195	-0.4%	-145	- <b>0.3</b> %	<b>50</b>	- <b>25.5</b> %
PBT	4,327	<b>7.9</b> %	5,196	9.3%	869	<b>20.1</b> %
Imposte d'esercizio	1,668	<b>3.0</b> %	2,504	4.5%	836	<b>50.1</b> %
Utile (perdita) di periodo	2,660	4.8%	2,693	4.8%	33	1.2%
Utile (perdita) per azione	0.270		0.273		0.003	<b>1.2</b> %

## Ricavi



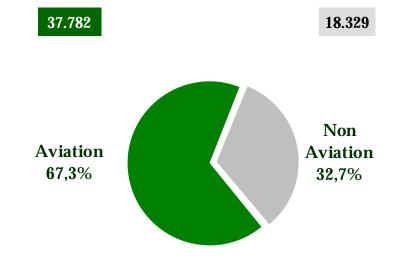


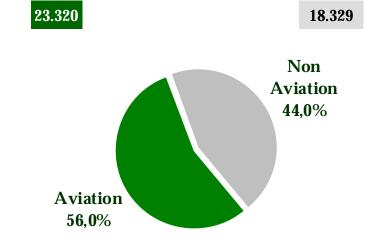
- g Ricavi "Aviation" 2009: ammontano a € 37.782 migliaia, in aumento dell'1% rispetto al 2008. SAT ha potuto applicare i nuovi livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma stipulato con ENAC solo a partire dal 26 novembre 2009, conseguentemente l'impatto sui ricavi "Aviation" dell'anno è stato molto limitato.
- g Ricavi "Non Aviation" 2009: a fronte di un tasso di crescita dell'1,4% del traffico passeggeri, i ricavi "Non Aviation" sono aumentati del 3,5% rispetto al 2008.

# Ricavi "Aviation" e "Non Aviation"

#### 2009 BREAKDOWN RICAVI (euro/000)

#### 2009 BREAKDOWN RICAVI AVIATION (euro/000) AL NETTO DELL' ATTIVITA' HANDLING





Rispetto al 2008, si registra un incremento del peso dei ricavi "Non Aviation" (32,7% vs 32,1%) sul totale dei ricavi e la conseguente riduzione di quelli "Aviation" (67,3% vs 67,9%).

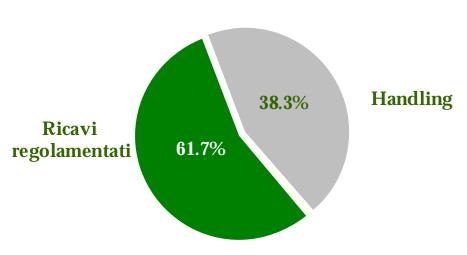
Se si estrapolano dai Ricavi Aviation quelli relativi all'attività di Handling (14,5 mln euro) la suddivisione diviene 56,0% ricavi "Aviation" (56,2% nel 2008) e 44,0% ricavi "Non Aviation" (43.8% nel 2008).

### Pisa International Airport



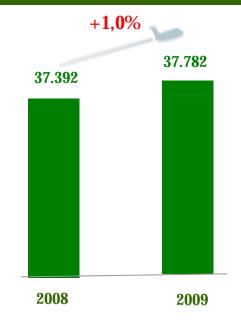
#### 2009 BREAKDOWN RICAVI AVIATION

#### RICAVI AVIATION (euro/000)



I nuovi livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma sono entrati in vigore solo dal 26 novembre 2009 ed hanno comportato un incremento dei ricavi pari a €162 migliaia .







## Pisa International Airport

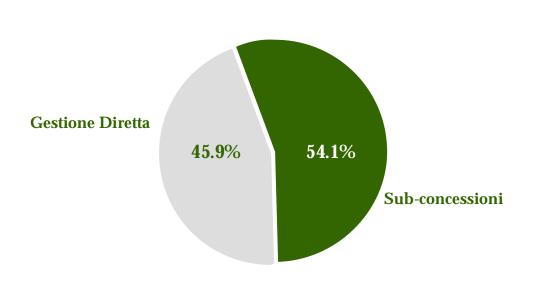


## "Non Aviation"



#### 2009 BREAKDOWN RICAVI NON AVIATION

#### RICAVI NON AVIATION (euro/000)













## Ricavi "Non Aviation"



## § Incremento dei Ricavi "Non Aviation": +3,5%

La crescita del fatturato deriva principalmente da:

- § ampliamento degli spazi commerciali sia in area Airside che in area Landside, con un focus su "Food & Gastronomia" (incremento delle superfici dedicate del 16%)
- § revisione dei parametri economici di alcuni contratti di subconcessione
- § ampliamento dell'offerta dei parcheggi con l'introduzione di "parcheggi long term"
- § sottoscrizione di nuovi contratti di pubblicità con importanti clienti istituzionali.







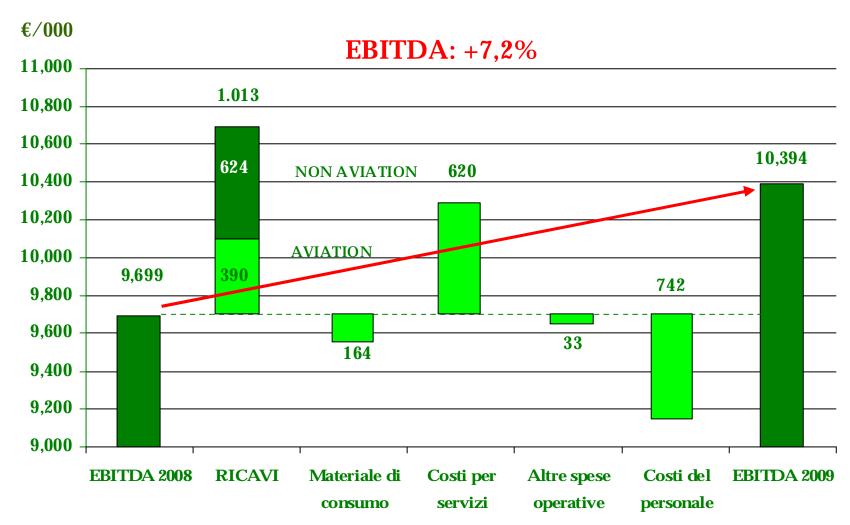


# EBITDA (euro/000) +7,2% 10.394 9.669 EBITDA Margin 17,6% 2008 2009

- L'EBITDA è salito a 10,4 milioni di euro facendo registrare un incremento del 7,2% rispetto al 2008.
- D'aumento è conseguente all'incremento registrato sia dai ricavi "Aviation" (+1,0%) che da quelli "Non Aviation" (+3,5%) ed alle azioni di contenimento dei costi, rimasti pressoché in linea con il 2008 (+0,7%).



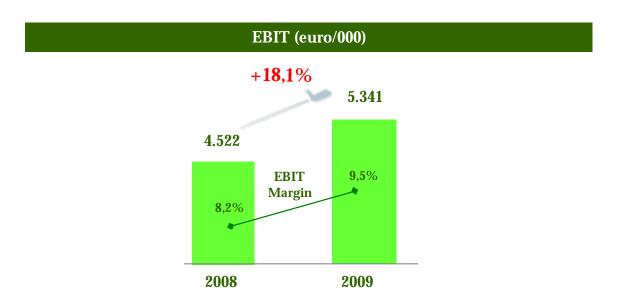






# Risultato operativo (EBIT)





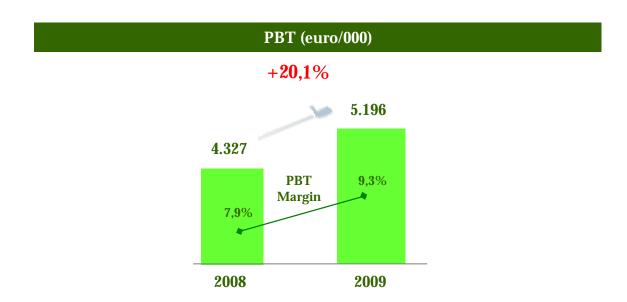
§ L'EBIT al 31 dicembre 2009 registra un incremento del 18,1% rispetto a quello del 2008 (€ 5.341 migliaia contro € 4.522 migliaia del periodo precedente).

§ Il valore riflette il positivo andamento dell'EBITDA, la crescita degli ammortamenti, pari a € 547 migliaia, per effetto degli investimenti effettuati per lo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto Galileo Galilei , e la riduzione degli "Accantonamenti e svalutazioni" per € 672 migliaia.



# Risultato ante imposte (PBT)





- g Il PBT del 2009 è in aumento del 20,1% rispetto a quello del 2008 (5,2 milioni di euro contro del 2009 i 4,3 milioni di euro del 2008)
- g Il valore riflette il miglioramento della gestione finanziaria passata da € -195 migliaia del 2008 a € -145 migliaia del 2009.



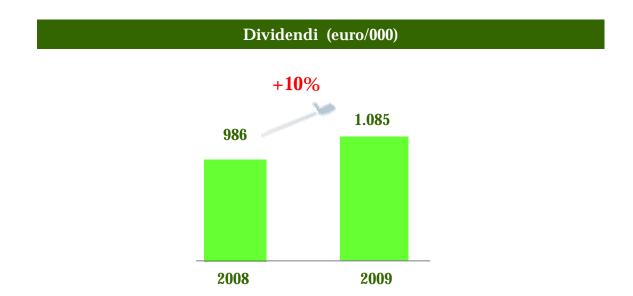




- g Il favorevole tax rate del 2008 (38,5% contro 48,2% del 2009) era conseguente all'operazione di "affrancamento" del fondo imposte differite di cui al DM 3/3/08, relativo al recupero a tassazione delle deduzioni extra-contabili.
- **9** Ovviamente, se al PBT del 2008 si applicasse lo stesso tax rate del 2009, il risultato di periodo 2008 ammonterebbe a € 2.241 migliaia (+20,1%).



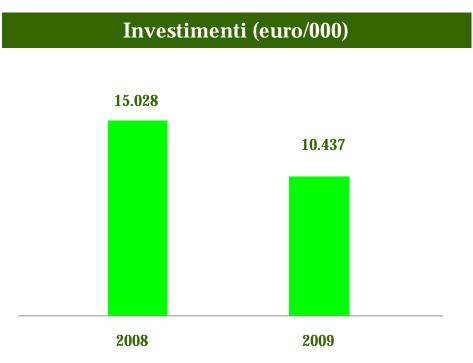




g Il CdA proporrà all'Assemblea la distribuzione di 1.085 migliaia di euro mediante il pagamento di un dividendo pari a 0,11 euro per ciascuna azione, in aumento del 10% rispetto al 2008.







- g Nel 2009 sono stati effettuati investimenti per complessivi 10,4 milioni di euro, per la massima parte (10,3 milioni di euro) relativi ad immobilizzazioni materiali.
- g I principali investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato: la realizzazione del primo lotto della nuova infrastruttura dedicata al "Cargo Village" (1,9 milioni di euro), l'ampliamento della sala partenze (1,7 milioni di euro) e l'avanzamento dei lavori di riqualificazione della pista secondaria al fine del suo utilizzo anche per il decollo e l'atterraggio di aeromobili civili (1,7 milioni di euro).



# **Stato Patrimoniale**



Valori in Euro/000	31.12.2008	31.12.2009	
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	69,361	72,806	
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-9,971	-11,842	
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-5,358	-4,635	
CAPITALE INVESTITO	54,032	56,330	
PATRIMONIO NETTO TOTALE	53,688	55,012	
(POSIZIONE FINANZIARIA NETTA)	344	1,317	



# Posizione Finanziaria Netta



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2008	31.12.2009	var.09/08
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3,891	4,521	630
Debiti bancari correnti	-4,236	0	4,236
Posizione finanziaria netta corrente (a)	-344	4,521	4,866
Debiti bancari non correnti	0	-5,839	-5,839
Posizione finanziaria netta non corrente (b)	0	-5,839	-5,839
Posizione Finanziaria Netta (a+b)	-344	-1,317	-973

Valori in Euro/000



# Principali Indicatori



Principali indicatori	31.12.2008	31.12.2009	
ROE (risultato netto / patrimonio netto)	5.0%	4.9%	
ROI (risultato operativo / capitale investito °)	8.4%	9.5%	
ROS (risultato operativo / ricavi)	8.2%	9.5%	
INDEBITAMENTO (PFN) / EBITDA	0.04	0.13	
INDEBITAMENTO (PFN) / PATRIMONIO NETTO	0.6%	2.4%	
ONERI FINANZIARI/EBITDA	6.2%	2.8%	





## Traffico passeggeri

#### **ü SOLIDO MODELLO DI BUSINESS**

Ü +1,4% (Sistema aeroportuale italiano -2,3%)

Ü Superato il traguardo dei 4 milioni di pax

Ü Record di crescita che resiste agli shock macro-economici

ÜCapacità, rispetto ad altri scali paragonabili, di convivenza virtuosa di vettori IATA, anche intercontinentali, e Low Cost sul medesimo aeroporto.





#### Ricavi "Aviation"

ü Incremento dei ricavi "Aviation": + 1%

Ü Contratto di Programma: nuovi livelli tariffari in vigore solo dal 26 novembre 2009

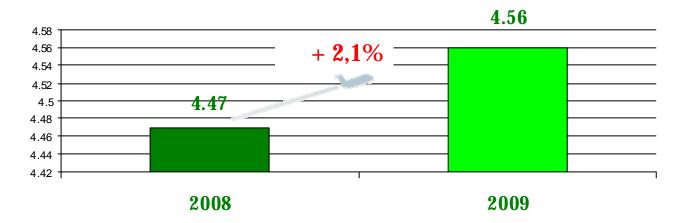
Ü SAT, insieme a GESAC (Napoli), è stata la prima società di gestione aeroportuale a raggiungere questo importante obiettivo.





#### Ricavi "Non Aviation"

- § Incremento del totale dei ricavi "Non Aviation": +3,5%
- § Incremento dei ricavi "Non Aviation"/pax: +2,1%



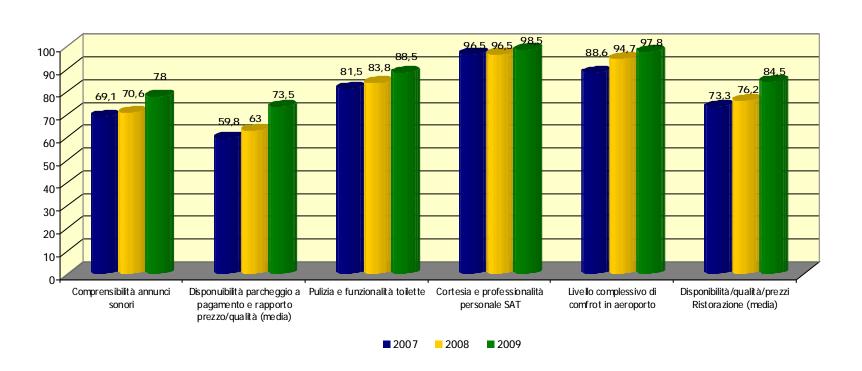
- § Conferma della capacità di attrazione dei servizi commerciali
- § Nel caso di SAT il dato assume più rilevanza in quanto l'economia UK, storicamente il principale mercato per SAT, è stata la più colpita dalla crisi economica in Europa.





#### **Customer Satisfaction Index**

Costante miglioramento dei livelli dei servizi offerti ai passeggeri grazie a progetti di miglioramento mirati



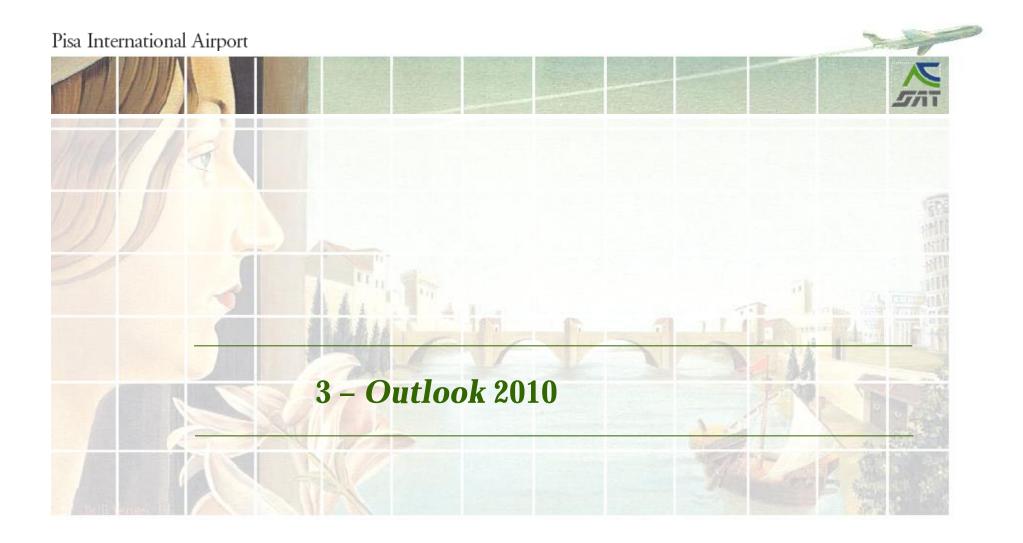




#### Indicatori di qualità: confronto con benchmark di riferimento

	Indicatore di qualità	Unità di misura	Pisa 2009 (consuntivi)	Firenze 2009 (obiettivi)	Torino 2009 (obiettivi)	Bergamo 2009 (obiettivi)	Bologna 2009 (obiettivi)	Verona 2009 (obiettivi)
Sicurezza del viaggio	Livello di soddisfazione del servizio controllo bagagli nell'ottica della sicurezza	% nav soddisfatti	92.8	90.0	83.5	93.0	95.0	90.0
Pulizia e condizioni igieniche	Percezione sul livello di pulizia in aerostazione e funzionalità delle toilette (media)	%pa×soddisfatti	93.9	80.0	86.5	85.0	92.4	86.5
	Percezione complessiva sul livello di comfort	% pa×soddisfatti	94.7	80.0	85.5	86.0	90.0	87.0
Regolarità del servizio (e puntualità mezzi)	Bagagli disguidati complessivi	n° bagagli disguidati/1.000 pa×in partenza	0.3	1.0	1.0	0.5	0.9	1.0
	Tempi di riconsegna bagagli	tempo di riconsegna del 1° e dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	19'/23'	20'/25'	20'/24'30"	16'/20'	20'/27'	19'30"/30'

Fonte: carte dei servizi SAT pubblicate dalle Società

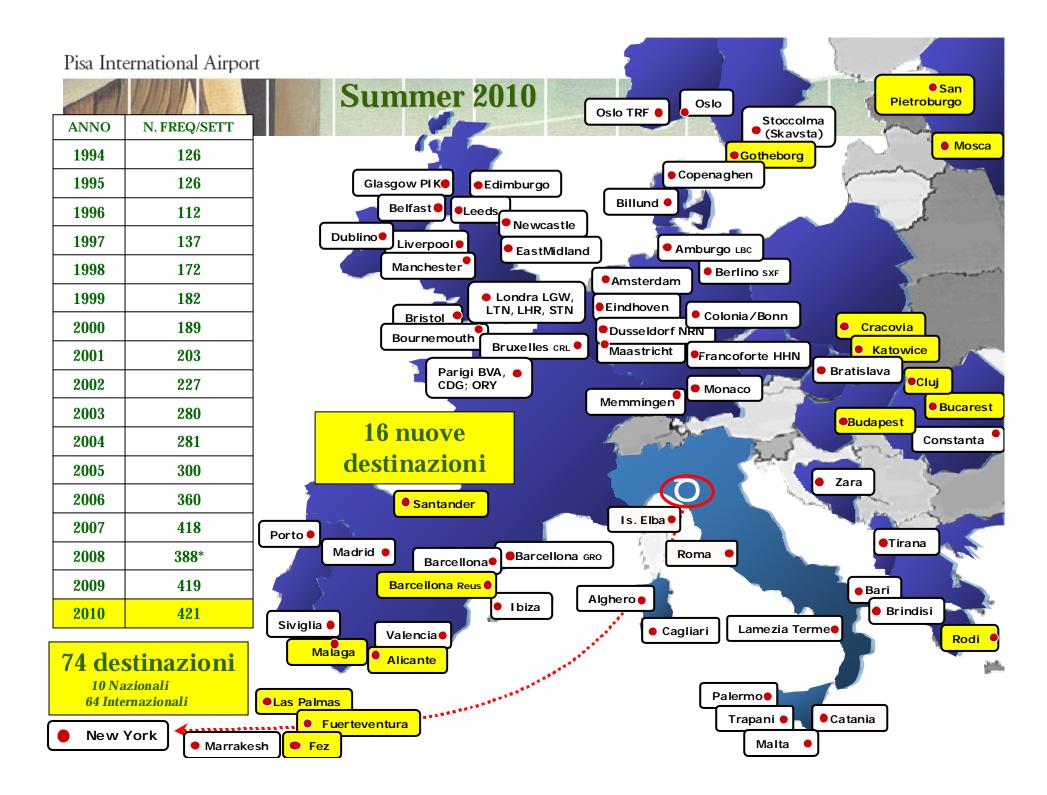


§ Come già illustrato con riferimento al 2009, anche nel 2010 è proseguito, accentuandosi ancor più, il fenomeno della stagionalità del traffico del Galilei, caratterizzato da riduzioni di operativo nella stagione invernale ed incrementi nella stagione estiva

§ Questo ha determinato, come previsto, un riduzione del traffico nei primi mesi dell'anno (-6,8% al 28 febbraio 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

§ SAT, in questo contesto, è stata in grado di attuare 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 Tirana)







#### Compagnie aeree Summer 2010































- COMPAGNIE IATA
- COMPAGNIE LOW-COST





Segnali di ripresa dal settore cargo che registra nel primo bimestre 2009 una decisa ripresa (+56,9%):

	gen-feb 09	gen-feb 10	VAR. 2010/2009
Courier (Kg)	649.856	747.296	15,0%
Charter Cargo (Kg)	0	324.194	
Voli Misti (Kg)	43.078	15.575	-63,8%
TOTALE VIA AEREA	692.934	1.087.065	56,9%

- 1) ripresa del traffico courier: sia Fedex che DHL hanno registrato nei primi 2 mesi dell'anno una crescita rispettivamente del 12,6% e del 14% (circa 90.000 kg complessivi di merce in più trasportata) dovuta ad maggior riempimento degli aeromobili.
- 2) presenza di alcuni charter cargo straordinari (circa 320.000 Kg di merce trasportata), tra cui alcuni dovuti all'emergenza "Haiti", che hanno trasportato circa 280.000 kg di merce

Al netto del traffico charter "all cargo", il traffico courier cresce nel primo bimestre del 13.7%.





#### Investimenti

§ SAT continuerà la propria politica d'investimenti riguardante principalmente:

Ü upgrading delle piste di volo

Ü ultimazione dei lavori di realizzazione del nuovo Terminal Cargo







Posizione Attuale







## Sviluppo pianificato

Vista dal Terminal passeggeri (airside)

TENTENT MERCI

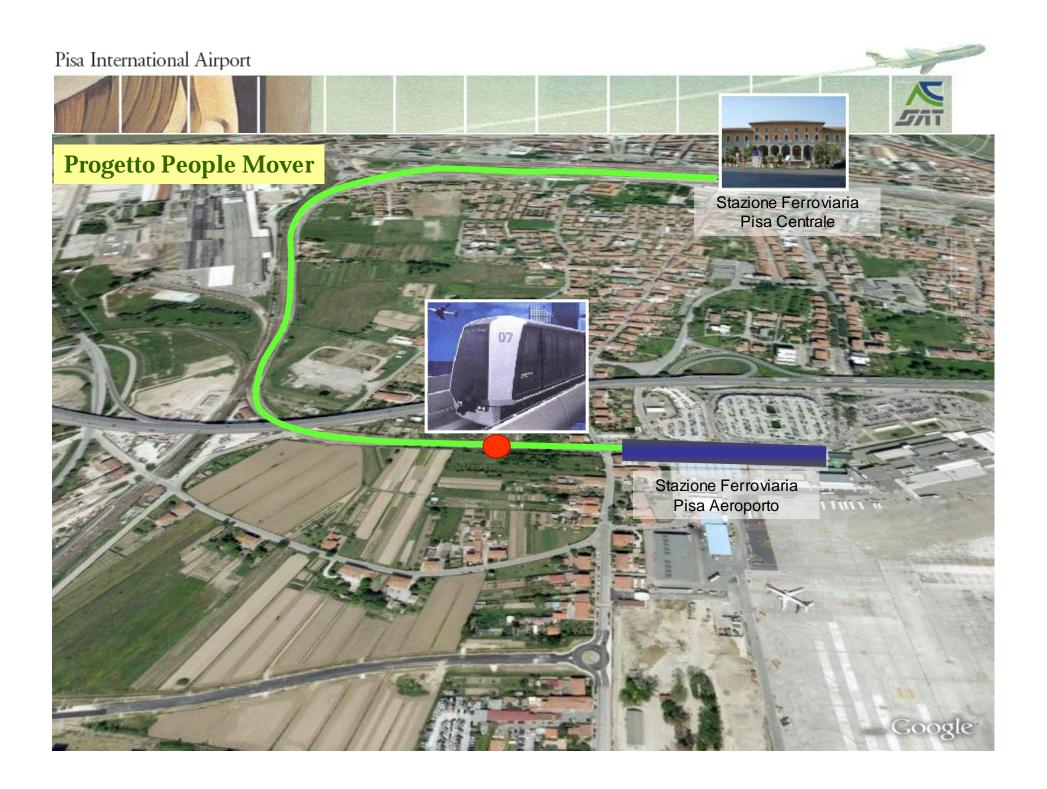
Gli investimenti 2010







# PROGETTO "PEOPLE MOVER": AGGIORNAMENTO





Trasformazione dell'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

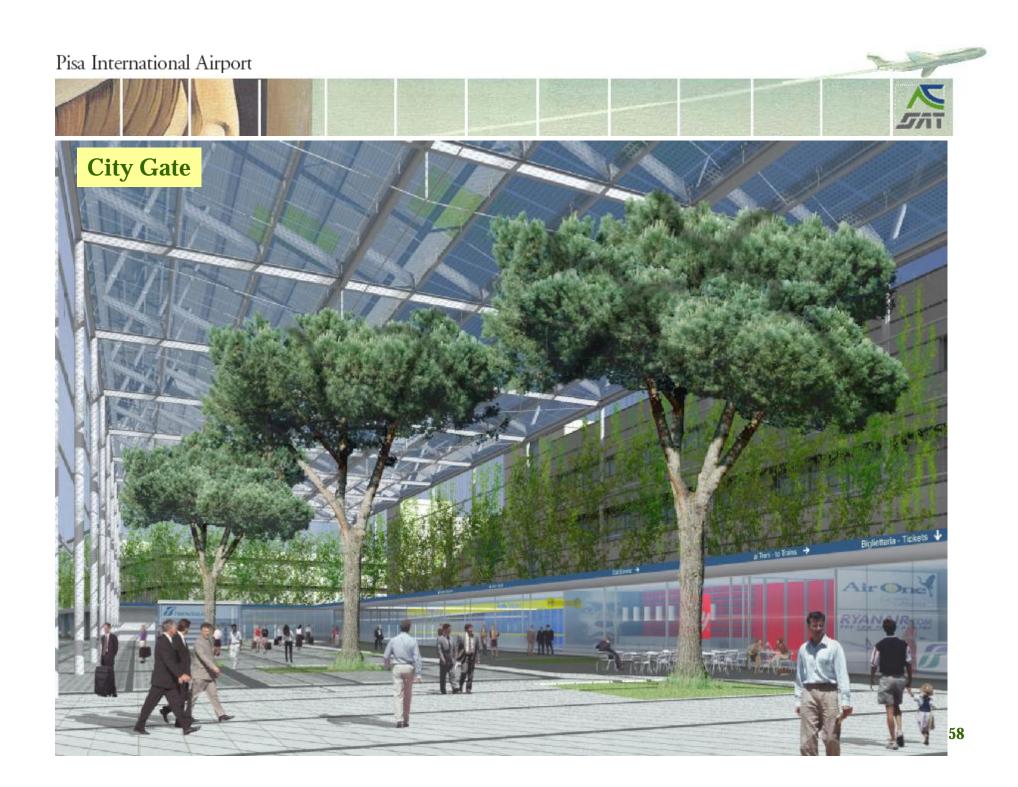


1. miglioramento dell'accessibilità ferroviaria rispetto a Firenze e l'Italia centrale (Pisa seconda stazione ferroviaria della Toscana);



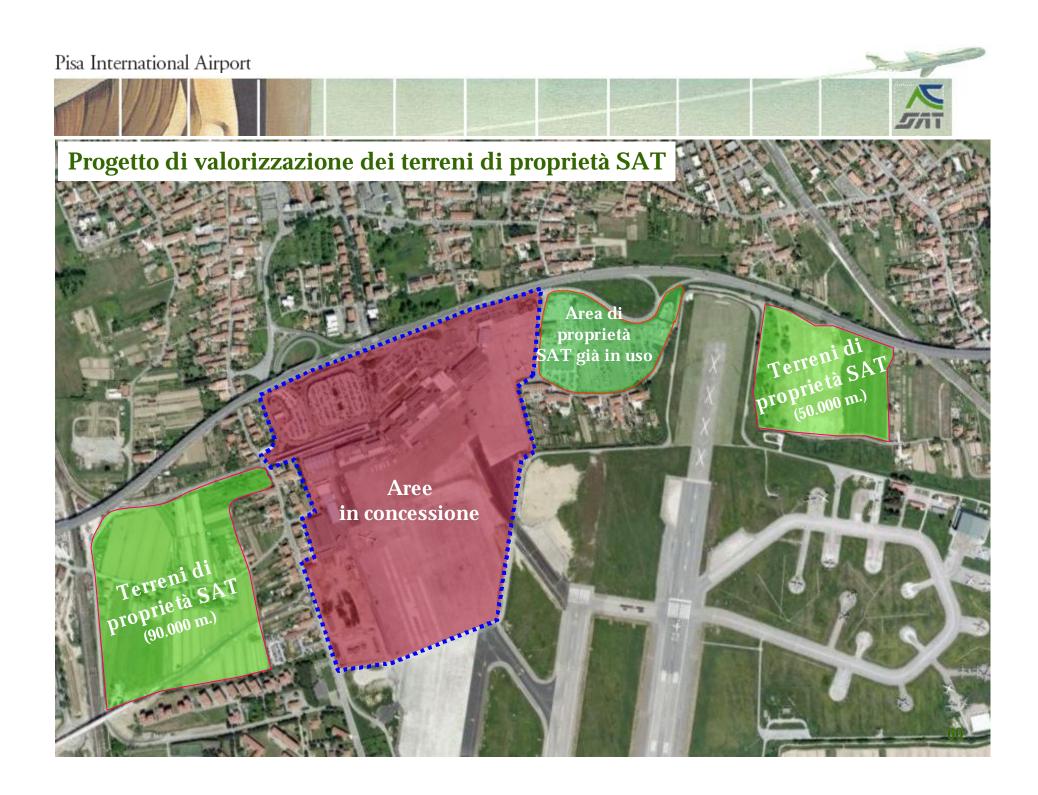
2. lo spostamento della stazione ferroviaria di Pisa Aeroporto libererà un'area "pregiata" da sviluppare come interfaccia – City Gate - con la città in ottica commerciale di "Aerotropoli" (es. Schiphol Plaza)



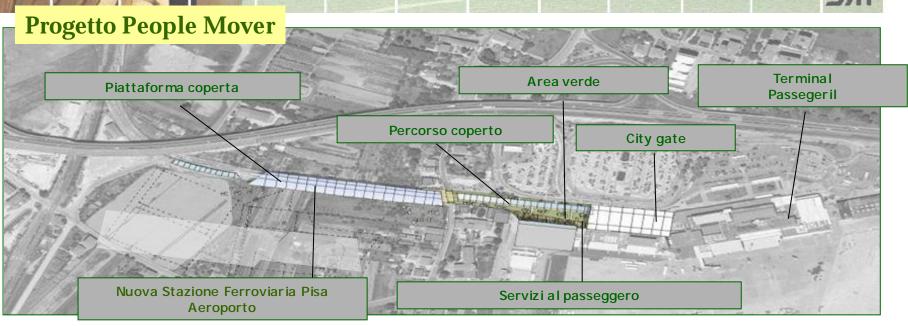




3. Il collegamento "People Mover" permetterà a SAT di valorizzare le aree di proprietà











#### PROGETTO PEOPLE MOVER: AGGIORNAMENTO

In data 1° marzo 2010, è stata siglato da tutti i soggetti coinvolti

- Regione Toscana
- Provincia di Pisa
- Comune di Pisa
- RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- FS Sistemi Urbani S.p.A. e
- SAT S.p.A.

il protocollo di intesa per il potenziamento dei collegamenti e dell'integrazione modale fra l'Aeroporto Galilei di Pisa e la Stazione di Pisa Centrale.



#### **OUTLOOK 2010**



Nel generale scenario di crisi, la solidità della società è stata ulteriormente confermata:

§ dal recente conseguimento dei nuovi livelli tariffari stabiliti dal Contratto di Programma siglato con ENAC

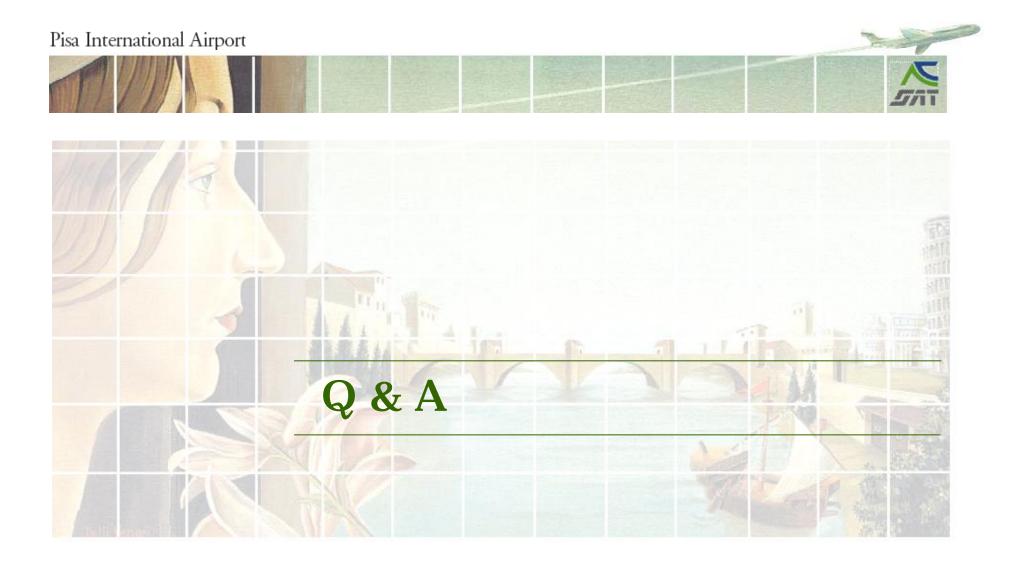
§ dalla decisione di Ryanair di posizionare il settimo aereo presso la base di Pisa

§ 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

Questo ci permette 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.



#### Pisa International Airport



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 2009 ("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 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 viene a Voi fornito nel contesto della presentazione di SAT alla comunità finanziaria da tenersi in data 22 marzo 2010 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, 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.

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari Marco Forte dichiara ai sensi del comma 2 art. 154 bis del testo Unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta in questa presentazione corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.



