
S.A.T. S.p.a.

BILANCIO ESERCIZIO 2006

Società Aeroporto Toscano
Galileo Galilei
PISA

SOMMARIO

Bilancio di Esercizio 2006

Pag.	5	RELAZIONE SULLA GESTIONE
Pag.	36	STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO
Pag.	39	NOTA INTEGRATIVA
Pag.	63	ALLEGATI
Pag.	71	TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI (IFRS)

Bilancio Consolidato 2006

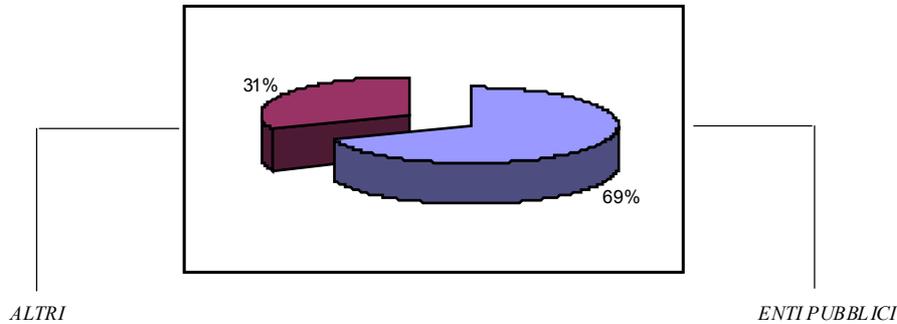
Pag.	84	RELAZIONE SULLA GESTIONE
Pag.	116	STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO
Pag.	119	NOTA INTEGRATIVA
Pag.	145	ALLEGATI

**SAT SOCIETA' AEROPORTO TOSCANO
GALILEO GALILEI S.p.A.**

CAPITALE SOCIALE (*)

AL 31.12.2006

Totale Enti Pubblici	89.322,75	68,53%
Totale Altri	<u>4.102,725</u>	<u>31,47%</u>
Totale Generale	130.350,00	100,00%



SOCIETA' IND.LE PARTECIPAZIONI SPA	1.622.610,00	12,45	REGIONE TOSCANA (A)	2.749.312,50	21,09
CASSA RISPARMIO LUCCA PISA LIVORNO	984.307,50	7,55	PROVINCIA DI PISA	1.507.852,50	11,57
BANCA TOSCANA	644.985,00	4,95	COMUNE DI PISA	1.374.697,50	10,55
CASSA RISPARMIO S. MINIATO	308.055,00	2,36	PROVINCIA DI LIVORNO	385.027,50	2,95
CASSA RISPARMIO VOLTERRA	231.000,00	1,77	PROVINCIA DI FIRENZE	169.372,50	1,30
CASSA RISPARMIO PRATO	115.500,00	0,89	PROVINCIA DI LUCCA	169.372,50	1,30
CASSA RISPARMIO PISTOIA E PESCIA	84.727,50	0,65	PROVINCIA DI PISTOIA	169.372,50	1,30
UNIONE INDUSTRIALI PISA	51.315,00	0,39	COMUNE DI LIVORNO	120.862,50	0,93
LUCCA HOLDING SPA	37.867,50	0,29	COMUNE DI FIRENZE	113.520,00	0,87
FED.NE REGIONALE ASSOC.NE IND.LI	5.610,00	0,04	COMUNE DI PISTOIA	111.787,50	0,86
FEDER. REGION. COLDIRETTI TOSCANA	4.702,50	0,04	COMUNE DI GROSSETO	75.487,50	0,58
A.P.I. TOSCANA	2.805,00	0,02	COMUNE DI PRATO	65.505,00	0,50
UNIONE INDUSTRIALI PRATO	1.897,50	0,01	PROVINCIA DI GROSSETO	56.430,00	0,43
ASSOC.NE COMM. PISA	1.897,50	0,01	PROVINCIA DI SIENA	56.430,00	0,43
UNIONE REGION. COMM. TURISMO	1.402,50	0,01	COMUNE DI MASSA	37.867,50	0,29
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI PISTOIA	907,50	0,01	PROVINCIA DI AREZZO	37.620,00	0,29
ASSOC.NE CONFARTIGIANATO PISA	907,50	0,01	COMUNE DI AREZZO	37.290,00	0,29
CONS. ZONA IND.LE APUANA	907,50	0,01	COMUNE DI SIENA	37.290,00	0,29
UN. PROV.LE AGR. GROSSETO	825,00	0,01	PROVINCIA DI MASSA CARRARA	28.215,00	0,22
CASARTIGIANI	495,00	0,00	COMUNE DI CARRARA	<u>18.645,00</u>	<u>0,14</u>
TOTALE ALTRI	<u>4.102,725</u>	<u>31,47</u>	TOTALE ENTI LOCALI (B)	<u>4.572.645,00</u>	<u>35,08</u>
			CAMERA COMMERCIO PISA	1.279.905,00	9,82
			CAMERA COMMERCIO FIRENZE	231.000,00	1,77
			CAMERA COMMERCIO LIVORNO	50.820,00	0,39
			CAMERA COMMERCIO LUCCA	26.977,50	0,21
			CAMERA COMMERCIO PISTOIA	11.302,50	0,09
			CAMERA COMMERCIO GROSSETO	5.610,00	0,04
			CAMERA COMMERCIO SIENA	2.805,00	0,02
			CAMERA COMMERCIO AREZZO	<u>1.897,50</u>	<u>0,01</u>
			TOTALE CAMERE DI COMMERCIO (C)	<u>1.610.317,50</u>	<u>12,35</u>
			TOTALE ENTI PUBBLICI (A + B + C)	<u>8.932.275,00</u>	<u>68,53</u>

(*) Situazione risultante dalle annotazioni riportate sul libro soci al 31.12.2006

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

CAVALLARO	Costantino	- Presidente
BALLINI	Pier Giorgio	- Amministratore Delegato
BARACHINI	Francesco	- Consigliere
BIONDI	Giuseppe	- Consigliere
BOLIS	Stefano	- Consigliere
DRINGOLI	Carlo Alberto	- Consigliere
LANDI	Sergio	- Consigliere
NUTI	Ivo	- Consigliere
PACINI	Pierfrancesco	- Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

DURANO	Loredana	- Presidente
MINICI	Eugenio	- Sindaco effettivo
CARRARA	Alessandro	- Sindaco effettivo

SAT s.p.a.
Società Aeroporto Toscano
Galileo Galilei
Aeroporto G. Galilei
56100 PISA
Tel. 050-849200

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori azionisti,

l'Aeroporto Galilei nell'anno 2006, a seguito di una ulteriore forte crescita del traffico, ha oltrepassato la soglia dei tre milioni di passeggeri/anno. Si tratta di una performance di assoluto rilievo soprattutto considerato che solo nel 2004 il Galilei aveva superato i due milioni di passeggeri/anno. Aumentare di un milione di passeggeri in due anni, e cioè crescere nel biennio 2006/2004 del 48,4%, è indice di una performance molto superiore alla crescita media registrata dagli aeroporti italiani nello stesso periodo pari, al 14,7% (dati Assaeroporti).

Questo risultato porta il Galilei al 7° posto tra gli aeroporti regionali italiani, mentre nel 2005 era in 9° posizione (dati Assaeroporti).

Totale (Gennaio- Dicembre 2006)		
N.	Aeroporto	Passeggeri
	Milano	36.708.576
	Roma	35.121.826
1	Venezia	6.342.178
2	Catania	5.396.380
3	Napoli	5.095.969
4	Palermo	4.280.614
5	Bologna	4.001.436
6	Torino	3.260.974
7	Pisa	3.014.656
8	Verona	3.007.965
9	Cagliari	2.492.710
10	Bari	1.972.926

Fonte: Assaeroporti

La crescita del traffico consuntivata dall'Aeroporto di Pisa nel 2006 sull'anno precedente (+ 29,1%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+8,7%, dati Assaeroporti) e completa un quinquennio di impetuoso sviluppo dell'Aeroporto Galilei, che nel periodo 2001-2006 ha visto incrementare il proprio traffico passeggeri del 118,7%, a fronte di una media Italia del 37,1% (dati Assaeroporti).

Lo sviluppo 2006 nasce naturalmente dalla combinazione di diversi fattori che hanno influenzato l'andamento del traffico passeggeri di linea, nazionale e internazionale. Tra quelli più significativi e determinanti, la progressiva implementazione della base Ryanair sull'aeroporto di Pisa, con l'arrivo del 2° e del 3° aereo Boeing 737-800, rispettivamente dal 4 aprile e dal 14 settembre 2006. Ciò ha consentito l'apertura a di nuovi voli di linea, per nuove destinazioni europee, anche nazionali, quali Pisa-Alghero, Eindhoven, Valencia, Trapani, Karlsruhe – Baden Baden, Friedrichshaven, Oslo-Torp, e, dal 31 ottobre, Siviglia, Malta e Billund.

L'estate 2006 ha visto altresì l'arrivo sul Galilei di due nuove compagnie IATA, Finnair con il volo Pisa-Helsinki, e SAS con il volo Pisa-Stoccolma, operati come servizi di linea su base stagionale. Sempre con orizzonte stagionale (aprile-novembre). Anche il vettore britannico low cost Jet2.com ha incrementato le proprie operazioni, collegando Pisa con Manchester, Belfast, Edimburgo, Leeds e Newcastle.

Sul fronte nazionale, Wind Jet, vettore low cost italiano, ha aperto il servizio giornaliero Pisa-Catania, mentre AirOne ha attivato il nuovo volo giornaliero per Napoli, insieme al servizio bi-

giornaliero per Roma Fiumicino, con aerei jet, in diretta concorrenza con Alitalia (le informazioni di dettaglio sui nuovi voli passeggeri aperti nel 2006 sono riportate più avanti nel capitolo “Il traffico del Galilei”).

Al traffico passeggeri generato nell’arco del 2006 dai nuovi servizi aerei, si è aggiunto il traffico derivante dal riposizionamento sullo scalo di Pisa dei voli normalmente operati su Firenze da parte di Lufthansa, Air France, Meridiana e Alitalia, a causa della chiusura dell’Aeroporto Vespucci per lavori sulla pista (chiusura effettiva dello scalo 2 febbraio-8 aprile).

Complessivamente nel periodo febbraio-3 maggio 2006 l’aeroporto di Pisa ha acquisito da Firenze 31 voli di linea da Firenze (per un totale di 2.437 movimenti) derivanti dall’operatività aggiuntiva di Lufthansa, Meridiana ed Air France, mentre Alitalia ha mantenuto lo stesso numero di voli incrementando però la capacità offerta (ovvero ha operato sulla rotta Milano MXP con aerei AirBus 319 da 126 posti e MD80 da 141 posti invece che con ATR-72 da 66 posti mentre sulla rotta Roma FCO ha alternato tali aerei con quelli già programmati nelle regolari operazioni - ER145 da 48 posti e ER170 da 72 posti e ATR-72 da 66 posti).

Il riposizionamento di larga parte dei voli di Firenze sull’Aeroporto di Pisa ha rappresentato l’occasione per SAT di dimostrare la propria capacità di gestire un volume di traffico eccezionale, con un preavviso di soli 24 giorni, riuscendo a mantenere i propri elevati standard operativi e di servizio. Basti pensare che, al fine di accogliere questi movimenti aggiuntivi, ed in anticipo sulla realizzazione dell’ampliamento del piazzale aeromobili, SAT ha costruito due parcheggi aeromobili aggiuntivi, nel breve lasso di tempo intercorso tra la notifica (9 Gennaio 2006) e l’effettivo spostamento dei voli (la notte del 1 Febbraio 2006). In sostanza, nell’occasione, tutti i servizi SAT coinvolti nell’operazione hanno dimostrato una elevata flessibilità.

Tutti i vettori coinvolti dalla chiusura dello scalo di Firenze hanno ripetutamente sottolineato con entusiasmo la professionalità e l’organizzazione dell’aeroporto di Pisa, che anche in questa occasione ha evidenziato una gestione del traffico trasparente, disponibile e attendibile, basata sulla fiducia. Addirittura, due vettori, Lufthansa ed Air France, hanno scelto di prolungare l’operatività aggiuntiva su Pisa fino ai primi giorni di Maggio 2006.

Il Traffico Passeggeri

Passeggeri	Gennaio-Dicembre		
	Pax 05	Pax 06	Δ% 06/05
Arrivi+ Partenze	2.303.021	2.993.597	30,0%
Linea	2.206.485	2.901.356	31,5%
Charter	96.536	92.241	-4,4%
Dirottati	16.868	9.991	-40,8%
Transiti	8.161	5.273	-35,4%
Totale	2.328.050	3.008.861	29,2%
Aviazione Generale	6.793	5.795	-14,7%
Totale Generale	2.334.843	3.014.656	29,1%

	Gennaio-Dicembre		
	Pax 05	Pax 06	Δ% 06/05
Traffico Totale	2.334.843	3.014.656	29,1%
di cui:			
PSA	2.334.843	2.788.937	19,4%
FLR		225.719	

Nel 2006, il traffico dei passeggeri trasportati sui voli di linea è cresciuto del 31,5% (per un totale di 2.901.356 passeggeri). La tabella mostra i dati del traffico 2006. Come si può rilevare, al netto del traffico generato dai voli riposizionati su Pisa a causa della chiusura dell'aeroporto di Firenze (pari a 225.719 passeggeri), il traffico passeggeri di Pisa è cresciuto comunque del 19,4% (a fronte di una crescita media del settore in Italia pari a +8,7%, dati Assaeroporti).

Voli nazionali

Diversamente dagli ultimi anni, che avevano visto una flessione dei passeggeri trasportati sui voli di linea nazionali, grazie all'arrivo dei servizi Ryanair per destinazioni interne, e in misura minore ai nuovi voli Windjet ed AirOne, il traffico passeggeri nazionali è cresciuto del 49,2% (per un totale di 572.834 passeggeri).

Al netto del traffico derivante dalla chiusura di Firenze, il traffico di linea nazionale del Galilei è stato di 505.532 passeggeri arrivati e partiti, pari a + 31,7% sull'anno precedente.

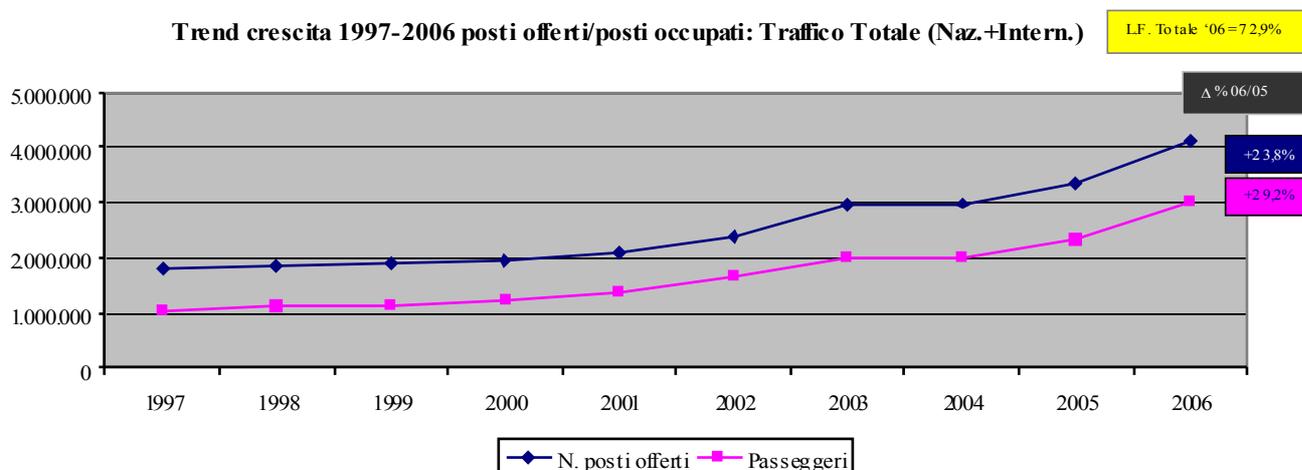
Voli internazionali

Il traffico di linea internazionale nel 2006 ha toccato il record di 2.328.522 passeggeri, con un incremento del 27,8% rispetto all'anno precedente. Al netto del traffico generato dalla chiusura di Firenze, il traffico passeggeri su voli di linea internazionale cresce comunque del 19,1%.

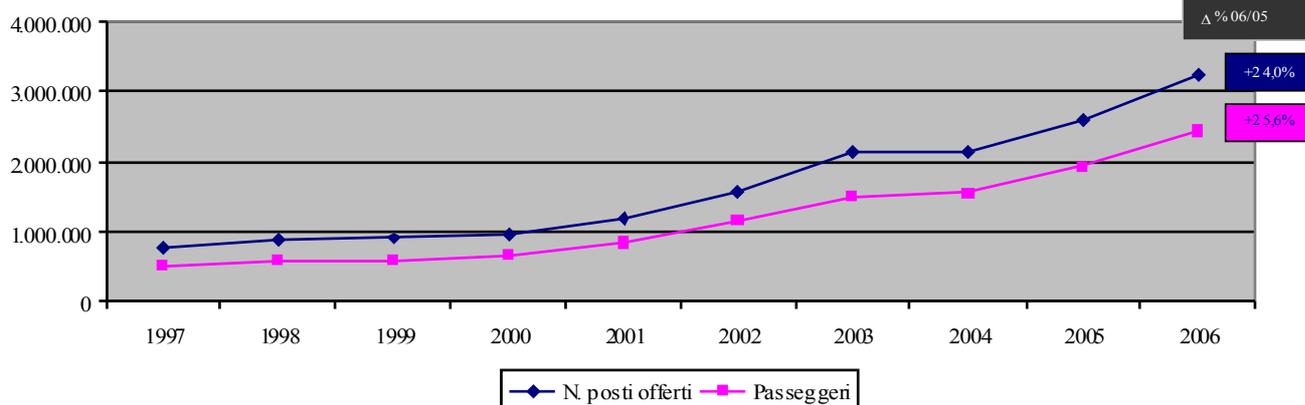
Il network delle destinazioni e l'evoluzione dell'offerta

Nel 2006 (estate), l'Aeroporto Galilei è stato collegato con voli di linea con 48 destinazioni, 39 internazionali e 9 nazionali, per un totale di 360 frequenze settimanali, a fronte di un 2005 (estate) caratterizzato da 33 destinazioni, di cui 27 internazionali e 6 nazionali, per un totale di 300 frequenze settimanali.

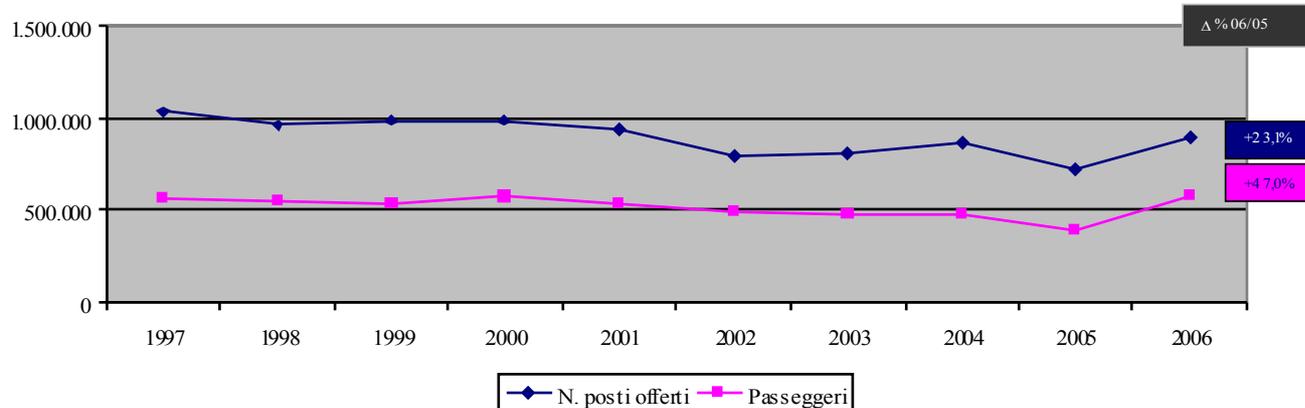
Merita sottolineare che questa forte espansione del *network* delle destinazioni servite da voli di linea ha fatto registrare non solo un incremento dei posti offerti pari al +26,8% rispetto al 2005, ma anche una crescita del tasso di riempimento medio degli aerei (*load factor*), passando nel 2006 al 72,9% di riempimento, contro il 70% registrato nell'anno precedente.



Trend crescita 1997-2006 posti offerti/pos ti occupati: Traffico Inte mazionale



Trend crescita 1997-2006 posti offerti/pos ti occupati: Traffico Nazionale



Come si vede dalle tre tabelle su riportate, l'incremento complessivo dei posti occupati sui voli passeggeri dall'Aeroporto Galilei nel 2006, pari al +29,2% rispetto al 2005, nasce da un incremento dei posti occupati sui voli internazionali del 25,6% e del 47,0% sui voli domestici. In sintesi il mercato continua a reagire positivamente all'incremento dell'offerta, perché la domanda (posti occupati) cresce a un ritmo più elevato dell'offerta (posti disponibili).

Alcuni fatti di valenza strategica avvenuti nel 2006

1. Nel dicembre 2006, SAT ha conseguito in via definitiva la Concessione Totale Quarantennale, a seguito della firma del relativo decreto concessorio da parte di tutti i Ministri competenti: Trasporti, Economia e Difesa. Com'è noto, la Concessione Totale sancisce il ruolo di SAT come gestore totale dell'Aeroporto Galilei per i prossimi quaranta anni. Tale concessione era già stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di ENAC il 13 marzo 2005, ma era rimasta bloccata in attesa dell'ottenimento delle firme dei Ministri competenti. Firma ottenuta 20 mesi dopo. In merito, crediamo di poter affermare che oltre venti mesi per ottenere la firma di tre Ministri su un decreto di concessione siano davvero troppi per un Paese che vuole definirsi "occidentale" e moderno.

2. Nell'ambito della realizzazione dell'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili, che porterà le piazzole di sosta da 8 a 23, il 14 settembre 2006 SAT ha inaugurato il 1° lotto dei lavori, che ha portato a 12 le piazzole operative. Questi lavori, la cui ultimazione è prevista entro marzo 2008,

sono stati resi possibili, come già noto, dal trasferimento di terreni dall'Aeroporto militare a quello civile, sulla base di un accordo sottoscritto tra l'Aeronautica Militare, ENAC e SAT, il 27 ottobre 2005.

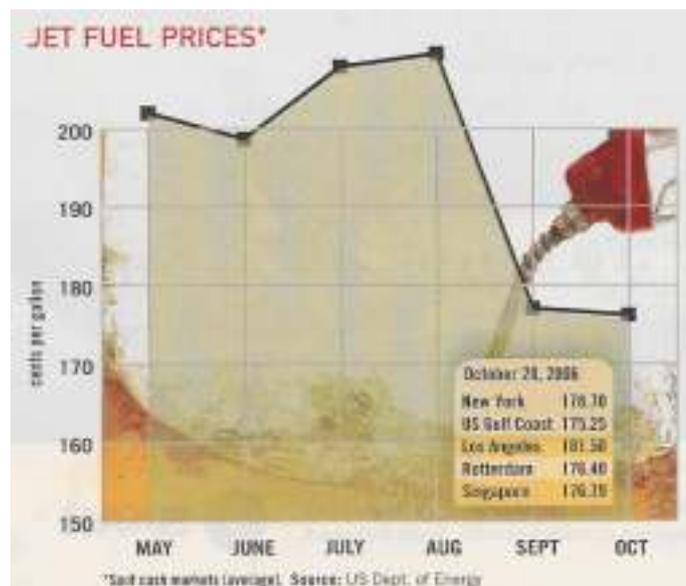
3. Il 16 marzo 2006, nell'ambito del convegno "Un aeroporto a regola d'arte", SAT ha presentato il nuovo Masterplan dell'Aeroporto Galilei, che rivede il Piano di Sviluppo Aeroportuale del Galilei alla luce dei recenti, forti sviluppi di traffico, nonché delle previsioni di ulteriori crescite nei prossimi anni. Il nuovo Masterplan mira a realizzare gli obiettivi di maggiore capacità e funzionalità delle strutture attraverso criteri e standard di progetto oggi all'ordine del giorno in Europa, e sicuramente innovativi nel nostro Paese:

- ecologia, intesa come sostenibilità del rapporto tra infrastrutture e ambiente;
- contenimento dei consumi energetici;
- rapporto armonico con il territorio e con la città;
- qualità dell'architettura come obiettivo delle ristrutturazioni interne e esterne;
- comfort climatico e qualità della luce (naturale e artificiale);
- estesa presenza del verde.

Nell'ambito del nuovo Masterplan, il terminal passeggeri potrà espandersi fino a una capacità massima di 6-8 milioni di passeggeri/anno, adottando soluzioni alternative e improntate alla sostenibilità ambientale, in modo da rendere il Galilei una realtà di punta tra gli aeroporti "Regional" europei.

LO SCENARIO

A livello globale, la seconda metà del 2006 ha visto, a partire dall'agosto, la diminuzione dei prezzi del carburante, ed un conseguente recupero di redditività delle compagnie aeree europee.



*Fonte: Dipartimento di Energia U.S. – in: Air Transport World, Dicembre 2006

Lo scenario italiano è rimasto tuttavia profondamente condizionato da tre ordini di problemi:

- il perdurare della crisi di Alitalia;
- gli effetti negativi per le Società di Gestione Aeroportuali della L.248/05 “Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale”, detta anche “Requisiti di Sistema”;
- la mancata attuazione dei Contratti di Programma per la definizione delle tariffe aeroportuali soggette a regolamentazione.

La crisi Alitalia

La crisi di Alitalia, nel 2006, si configura ormai chiaramente come la crisi di un modello industriale, quello Alitalia, appunto, e non come una crisi di settore: in Europa, la maggior parte delle compagnie di bandiera sono risanate e competitive (con l’eccezione di Alitalia e di Olympic Airlines). Tuttavia, l’irrisolta crisi di Alitalia continua a pesare negativamente sull’intero settore aeronautico italiano.

I “Requisiti di Sistema”: L.248/05

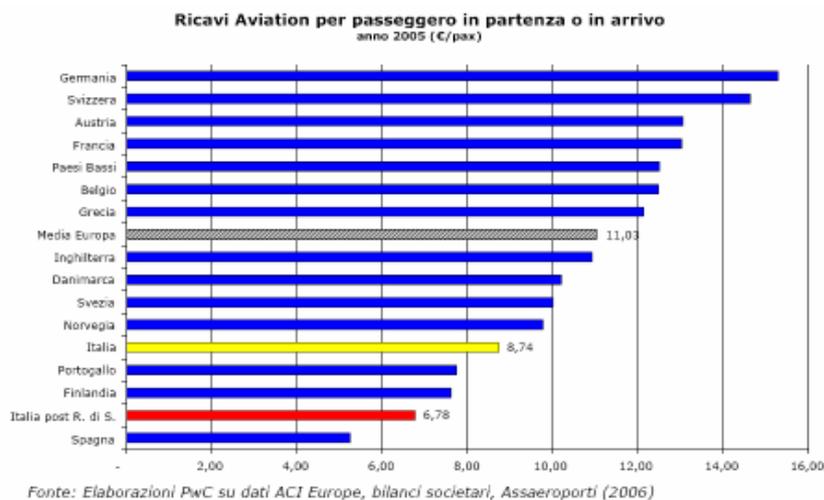
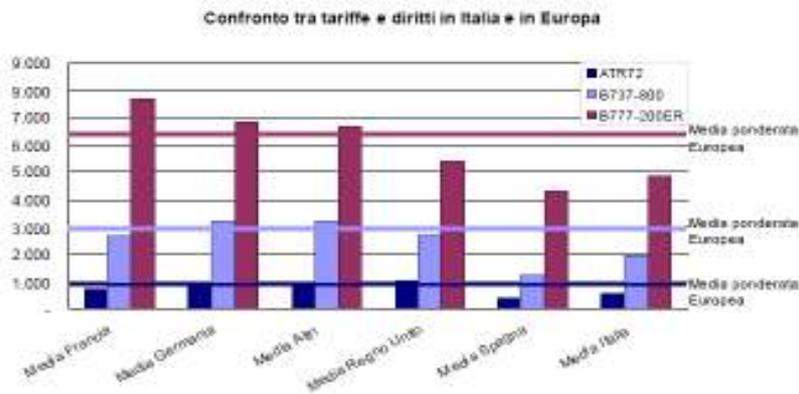
In Italia, la succitata legge 248/05, “Requisiti di sistema”, impone un trasferimento di margini dagli aeroporti alle compagnie aeree ed ai consumatori, generando una forte perdita complessiva d’esercizio per gli aeroporti italiani. Si assiste inoltre a un vero e proprio ribaltamento delle perdite delle compagnie aeree sulle Società di Gestione degli aeroporti, attraverso un atto regolatorio che introduce un sistema di parziale “single till”¹ negli aeroporti, minandone così la redditività. Secondo Assaeroporti, nel 2006, l’applicazione dei “Requisiti di sistema” agli aeroporti italiani porta l’intero settore da un margine positivo complessivo di 77,5 milioni di euro (2005) ad uno negativo globale di settore pari a circa 63 milioni di euro (elaborazione Assaeroporti su dati dei Bilanci certificati 2004). In sintesi, le condizioni imposte dalla L. 248/05 pregiudicano la sostenibilità economica degli aeroporti italiani, bloccandone i programmi di investimento e quindi di sviluppo. Gli aeroporti con traffico inferiore a due milioni di passeggeri/anno, in questo contesto, sono a rischio di sopravvivenza.

Mancata attuazione dei Contratti di Programma

Agli effetti negativi dei Requisiti di Sistema, si aggiunge la mancata applicazione della Delibera CIPE 2000 per la definizione, attraverso la sottoscrizione del Contratto di Programma, delle dinamiche tariffarie delle Società di Gestione. La sottoscrizione del Contratto di Programma, infatti, potrebbe risolvere anche se in parte i problemi tariffari già evidenziati, perché i livelli tariffari vengono determinati sulla base dei costi e degli investimenti che ciascuna società deve sostenere per fornire i relativi servizi. Tuttavia, l’attuazione dei contratti di programma è di fatto rinviata *sine die*.

Così, mentre nuove funzioni e competenze, con i relativi costi, sono stati trasferiti da ENAC alle Società di Gestione, sia in ambito safety che security, ed i Requisiti di Sistema hanno eliminato importanti voci di ricavo (eliminazione della maggiorazione notturna, delle royalties su catering e carburanti, ecc.), le Società di Gestione non possono rivedere le tariffe alla luce di quanto stabilito dalla delibera CIPE 2000.

¹ Si definisce “single till” quel sistema di determinazione delle tariffe aeroportuali in cui tutti i proventi delle Società di gestione aeroportuale, sia di natura aeronautica che commerciale, confluiscono in un’unica “cassa” (single till) per coprire i costi di gestione delle infrastrutture aeronautiche.



Come si vede dalle tabelle che precedono, le tariffe aeroportuali italiane sono ad oggi più basse rispetto alla media europea (da -49% a -19% a seconda dei tipi di aereo). Solo la Spagna ha tariffe più basse. Con l'ulteriore riduzione tariffaria imposta dalla L. 248/05, la sostenibilità economica delle Società di Gestione aeroportuale italiane risulta ancora più compromessa.

Pertanto, anche SAT sconta nel 2006 l'impatto di questa situazione estremamente critica, che gli analisti definiscono come la principale criticità attuale per le gestioni aeroportuali italiane, e chiamano, abbastanza eufemisticamente, "incertezza regolatoria" (l'iter seguito da SAT nel 2006 per l'approvazione del Contratto di Programma è descritto in dettaglio successivamente, al par. C. del capitolo "Attività Airport Operator").

In realtà, a nostro avviso, questa "incertezza regolatoria" nasce dal fatto che oggi, in Italia, si fronteggiano due diverse ipotesi di sviluppo del settore aeroportuale:

- Uno è il così detto "**approccio sistemico**", visione supportata da Alitalia e Assaereo, che parte dal presupposto che in Italia operino troppi aeroporti, troppi vettori esteri, troppi vettori low cost con privilegi/sussidi dati dagli aeroporti. L'ipotesi sistemica pertanto prevede una protezione di Alitalia dai competitor stranieri. Il nuovo "sistema" che dovrebbe "razionalizzare" il numero dei players aeroportuali, verrebbe pertanto progettato dallo Stato di concerto con il vettore di bandiera. Le Società di Gestione Aeroportuale, in questa visione, non sono imprese, ma semplici gestori-fornitori di infrastrutture. In sintesi, si vuole reintrodurre la regolamentazione del mercato del trasporto aereo.

- L'altro è l'approccio legato al **libero mercato**. E' il modello auspicato da Assaeroporti, dagli aeroporti italiani e da molti governatori di regione e enti pubblici locali. In un mercato del trasporto aereo europeo pienamente deregolamentato, gli aeroporti diventano strumenti di marketing strategico per lo sviluppo dell'area che servono. Gli aeroporti, in quanto imprese, hanno diritto ad una corretta remunerazione del capitale investito. Sul mercato, pertanto sono presenti una molteplicità di operatori, vettori ed aeroporti, il cui sviluppo è determinato dalla propria capacità di competere.

Quest'ultimo è il modello che corrisponde alla deregolamentazione del settore attuata dall'UE fino dal 1997. Ecco perché SAT ritiene che qualunque altro tipo di approccio non sia in linea con il quadro normativo all'interno del quale oggi il trasporto aereo deve muoversi sia in Italia che in Europa. (Merita a questo proposito ricordare che il carattere di impresa della Società di Gestione Aeroportuale, da tempo riconosciuto sia dalla giurisprudenza comunitaria che nazionale, è stato di recente ribadito anche dalla sentenza del TAR della Lombardia del 15 febbraio 2007.)

IL TRAFFICO DEL GALILEI

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO					
	2003	2004	2005	2006	Δ% 06/05
A) TOTALE PASSEGGERI	1.982.897	2.031.890	2.334.843	3.014.656	29,1%
B) TONNELLAGGIO	1.383.305	1.380.233	1.513.435	1.853.788	22,5%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	11.534	12.089	12.206	13.972	14,5%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	31.598	31.551	32.709	37.509	14,7%

Il traffico passeggeri

I dati in tabella dimostrano quanto già evidenziato nella premessa: il 2006 è stato un anno di forte sviluppo del traffico passeggeri. Questa crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa nel 2006 (+29,1%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+8,7% dati Assaeroporti). Al netto del traffico passeggeri generato dalla chiusura dell'Aeroporto di Firenze nel periodo 2 febbraio-3 maggio 2006, stimato in circa 225.000 passeggeri, il traffico passeggeri del Galilei cresce comunque del 19,4%, crescita sempre più alta della media aeroporti Italiani.

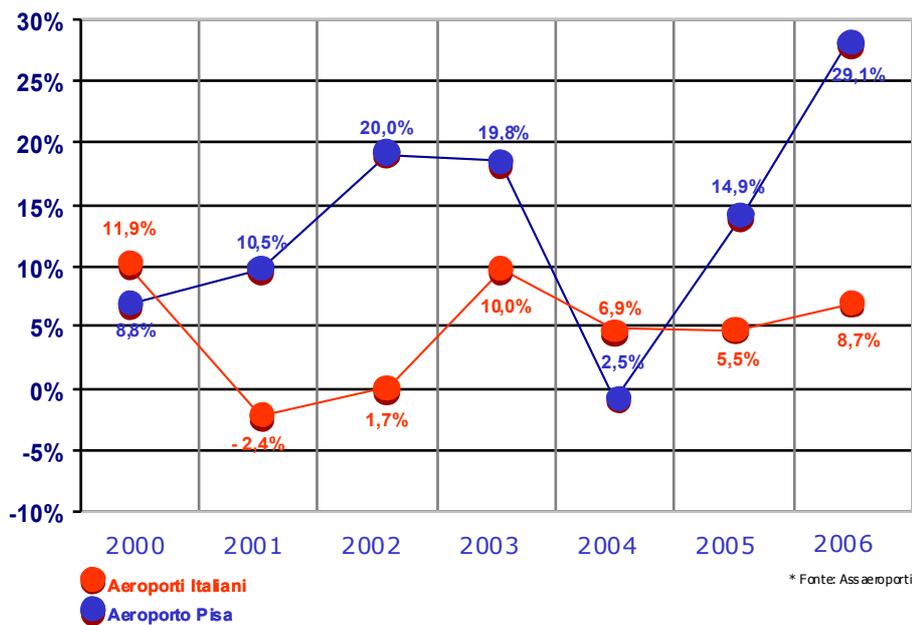
Questo in dettaglio il programma dei voli aggiuntivi posizionati sull'Aeroporto Galilei durante la chiusura dell'Aeroporto Vespucci (Firenze):

- **Air France:** + n.18 frequenze settimanali sulla rotta Pisa-Parigi Charles de Gaulle, fino al termine della stagione invernale (26 marzo 2006); + n. 23 frequenze settimanali per la stagione estiva e fino al 30 aprile 2006 (dal 1° maggio Air France è tornata ad essere operativa anche dall'aeroporto di Firenze, sono rimaste su Pisa le consuete n. 19 frequenze settimanali);
- **Lufthansa:** introduzione del collegamento Pisa - Francoforte (n. 5 voli giornalieri) e incremento di n. 14 frequenze settimanali per Pisa-Monaco (fino alla chiusura della stagione invernale) e + n. 21 frequenze settimanali (con l'inizio della stagione estiva) da parte di Lufthansa che ha operato sullo scalo di Pisa fino al 3 maggio;
- **Meridiana:** + n.33 frequenze settimanali totali operate su rotte nazionali (Cagliari/Olbia, Palermo e Catania) ed internazionali (Amsterdam, Madrid/Barcellona, Londra Gatwick) fino al termine della stagione invernale (25 marzo 2006) e + n. 47 frequenze settimanali con l'inizio della stagione estiva e fino alla riapertura dell'aeroporto di Firenze (08/04/06);

- **Alitalia:** non ha incrementato il numero di voli ma ha incrementato i posti offerti sostituendo operando sulla rotta Milano MXP con aerei Airbus 319 da 126 posti e MD80 da 141 posti invece che con ATR-72 da 66 posti alternando invece sulla rotta Roma FCO tali aerei con quelli già programmati nelle regolari operazioni - ER145 da 48 posti e ER170 da 72 posti e ATR-72 da 66 posti.

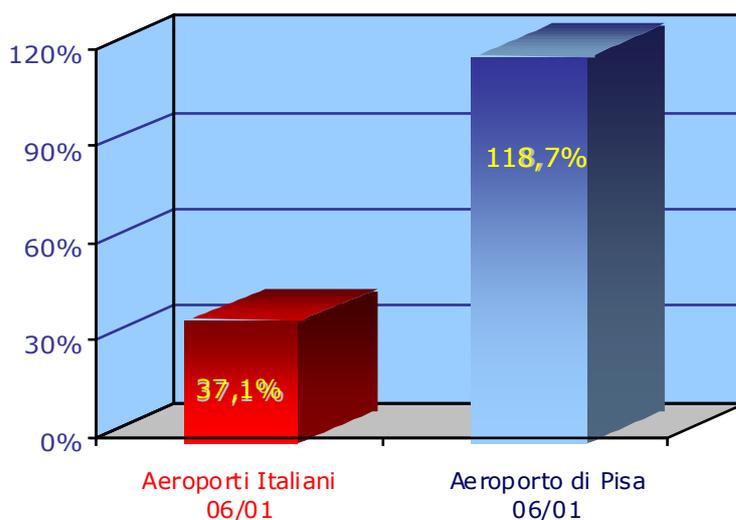
Nelle tabelle che seguono si evidenzia la crescita del traffico passeggeri consuntivata dall'Aeroporto Galilei negli ultimi anni, in relazione alla crescita media registrata dagli aeroporti italiani (dati Assaeroporti).

SAT e media Italia. % crescita su anno precedente.



Fonte: Assaeroporti

SAT e media Italia. % crescita anno 2006/2001.



Fonte: Assaeroporti

La crescita del traffico passeggeri nel 2006 nasce da:

- un incremento dei voli di linea del 31,5% (pari a 2.901.356 passeggeri) e da

- un decremento del 4,4% dei voli charter (per un totale di 92.241 passeggeri).

La suddivisione tra voli di linea nazionali e internazionali registra sia un forte aumento dei passeggeri su voli di linea internazionali + 27,8% (per un totale di 2.328.522 passeggeri) e sia dei passeggeri trasportati da voli di linea nazionali del + 49,2% (per un totale di 572.834 passeggeri). Si ricorda che anche al netto del traffico derivante dalla chiusura di Firenze, il traffico nazionale dello scalo pisano cresce comunque del 31,7% (505.532 pax arrivati e partiti) mentre quello internazionale del 19,1% (2.170.104 pax arrivati e partiti).

Il 2006 ha visto l'apertura di 28 nuovi voli di linea (di cui 20 nuove destinazioni), nazionali e internazionali, che qui di seguito specificati:

- A partire dal 4 aprile 2006, Ryanair ha aperto il volo giornaliero Pisa-**Alghero**, e il volo giornaliero per **Eindhoven**, entrambi operati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- A partire dall'8 giugno 2006, Ryanair opera 3 frequenze settimanali per **Bournemouth** operato con Boeing B737800 da 189 posti.
- a partire dal 14 settembre 2006, Ryanair ha aperto 6 nuove destinazioni, collegate da voli di linea da Pisa, e cioè un servizio di linea giornaliero per **Valencia** e per **Trapani**, un servizio quadrisettrimanale per **Doncaster** e per **Karlsruhe - Baden Baden**, e un servizio trisettimanale per **Friedrichshafen** e per **Oslo Torp**, operati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- Dal 31 ottobre 2006, sempre nell'ambito dello sviluppo della propria base di Pisa, Ryanair ha aperto i collegamenti di linea trisettimanali Pisa-**Siviglia** e Pisa-**Malta**, a cui si è aggiunto il Pisa-**Billund** operato invece quattro volte alla settimana. Anche questi collegamenti sono effettuati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- Lufthansa ha operato 3 frequenze settimanali per **Colonia/Bonn** dal 1° luglio al 28 ottobre 2006.
- British Airways ha attivato 1 frequenza settimanale per **Londra Heathrow** (dall'8 luglio al 2 settembre 2006).
- Dal 6 febbraio 2006 al 27 ottobre 2006 è stato operato il volo per **Reggio Calabria** (5 frequenze settimanali operate con ATR42 – 44 posti fino al 10/07 – 4 frequenze settimanali dal 12 luglio operate con BAE 146-88 posti e ATR42 – 44 posti) effettuato da Interstate Airlines e commercializzato da Consulta.
- Dal 1° marzo 2006 BelleAir ha incrementato le frequenze su **Tirana** con 2 nuovi collegamenti settimanali (operati con MD80).
- Dal 12 aprile 2006 Hevetic ha operato il collegamento stagionale (fino al 22 ottobre 2006) trisettimanale con **Zurigo**, con Fokker 100 da 100 posti.
- Dal 1° maggio fino al 24 settembre 2006 è stato operato il volo quadrisettrimanale per **Monaco** operato da Condor con AB320 da 174 posti.
- Il 12 maggio 2006 Finnair ha inaugurato il volo di linea stagionale (fino al 26 settembre 2006), bistettimanale Pisa-**Helsinki**, operato con AB320 da 144 posti.

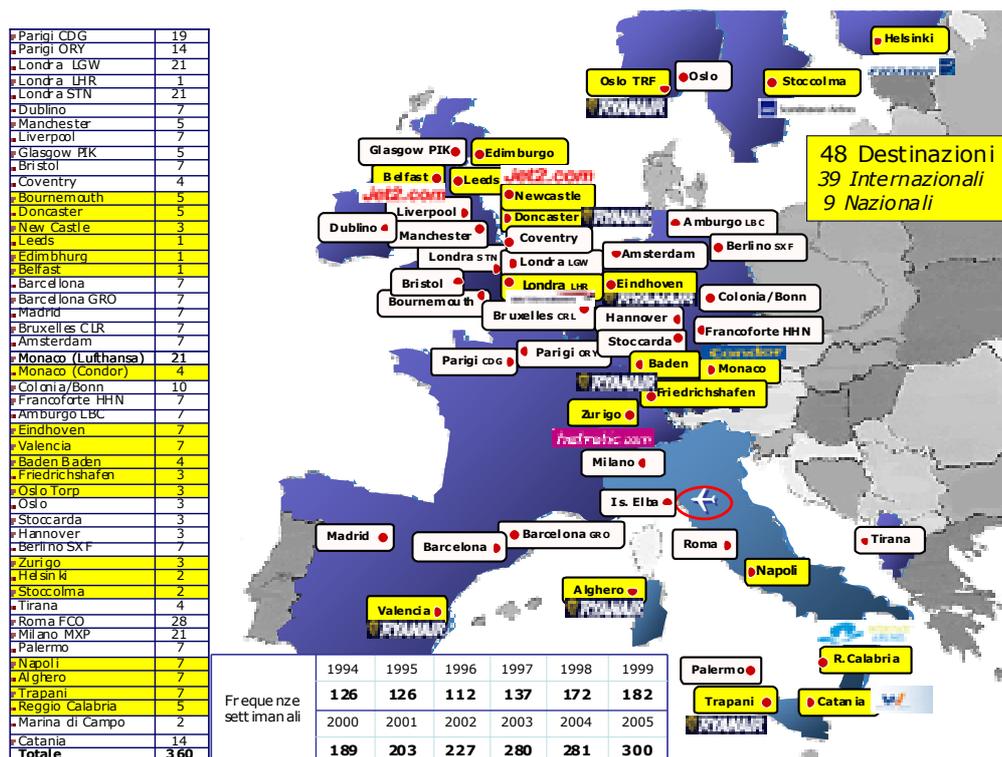
- Dal 7 luglio SAS ha operato il volo di linea bisettimanale Pisa –**Stoccolma**, su base stagionale (fino all'11 agosto 2006), con MD80 da 150 posti
- Sempre con durata stagionale (aprile-novembre) anche il vettore britannico Low Cost Jet2.com ha incrementato le proprie operazioni, collegando Pisa con **Manchester** (5 volte alla settimana), e per la prima volta con **Newcastle** (3 volte alla settimana), **Belfast**, **Edimburgo** e **Leeds** (1 volta alla settimana), con aereo B737 da 148 posti.
- Dal 18 Settembre 2006 Wind Jet, vettore low cost italiano, ha aperto il Pisa-**Catania** con aereo AB320 da 180 posti.
- dal 1° ottobre AirOne ha attivato il nuovo volo giornaliero per **Napoli**, operato con Canadair RJ da 90 posti,
- dal 29 ottobre, AirOne ha attivato un servizio bigiornaliero per **Roma Fiumicino**, con aerei jet (Boeing 737 e Canadair RJ),

I risultati 2006 scontano la cancellazione dei seguenti voli:

- il volo giornaliero Pisa-Palermo operato da AirOne e cancellato dal 29 ottobre 2006, con B737.
- il volo bisettimanale Pisa-Tirana operato da Albatros Airways cancellato dal 1° settembre 2006 per chiusura di tutte le operazioni del vettore.
- I voli giornalieri Pisa-Bristol e Pisa-Berlino operati da easyJet, cancellati con l'inizio della stagione invernale, per scelta della compagnia nonostante gli ottimi fattori di riempimento (82,3% per la rotta Pisa-Bristol e 79,1% per la rotta Pisa-Berlino SXF).

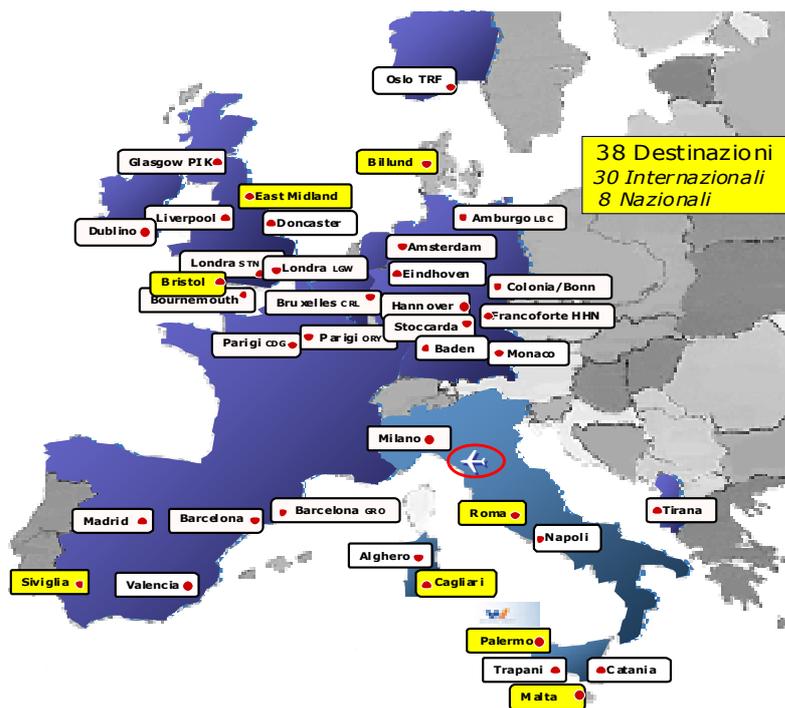
Questa di conseguenza la rete dei collegamenti di linea del Galilei nel 2006.

NETWORK SUMMER 2006



NETWORK WINTER 2006/2007

Parigi CDG	19
Parigi ORY	7
Londra LGW	14
Londra STN	21
Dublino	4
Bristol	3
Bournemouth	3
Doncaster	4
Barcellona	7
Barcellona GRO	7
Madrid	7
Bruxelles CLR	7
Amsterdam	4
Liverpool	4
Glasgow PIK	3
Monaco	21
Colonia/Bonn	3
Francoforte HHN	7
Amburgo LBC	3
Eindhoven	7
Valencia	7
Baden Baden	4
Oslo Torp	3
Malta	3
Siviglia	3
Bil lund	4
East Midland	3
Stoccarda	2
Hannover	2
Tirana	2
Roma FCO	42
Milano MXP	21
Palermo	7
Napoli	7
Alghero	7
Trapani	7
Cagliari	3
Catania	14
Totale	296

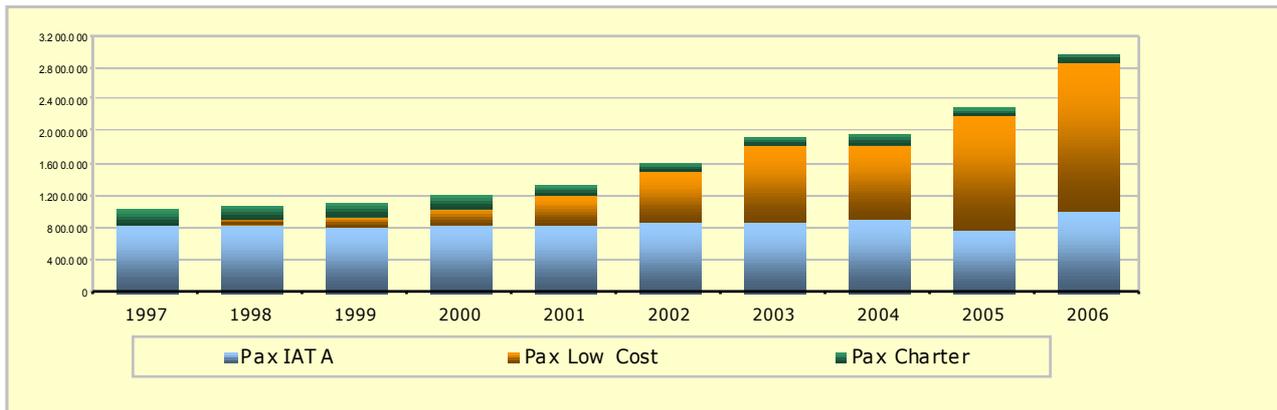


Nella tabella che segue si evidenzia la scomposizione del traffico passeggeri nelle sue tre macrocomponenti: i voli di linea effettuati da vettori IATA, i voli di linea effettuati da compagnie aeree Low Cost e i voli Charter. Nel 2006 la componente Low Cost è stata pari al 62,4% del traffico passeggeri totale, a fronte del 60,6% nel 2005. La componente dei vettori IATA è rimasta pressoché stabile (33,8% nel 2006 contro un 33,9% del 2005).

L'invarianza della percentuale di composizione mostra altresì che il traffico passeggeri IATA è cresciuto rispetto al 2005 del 28,9%, grazie all'incremento dell'operatività dovuto sia alla chiusura di Firenze che ai nuovi voli operati, nella stagione estiva da British Airways (Londra LHR), Lufthansa (Colonia/Bonn), Finnair (Helsinki), SAS (Stoccolma), Condor (Monaco) e, nella stagione invernale da AirOne (Napoli e Roma Fiumicino).

Anno	Pax Charter	Pax IATA	Pax Low Cost	Altri*	Totale pax
1997	17,6%	79,4%		3,0%	1.065.691
1998	14,9%	75,8%	6,8%	2,5%	1.122.794
1999	12,3%	70,5%	14,4%	2,8%	1.145.589
2000	11,5%	67,6%	17,8%	3,0%	1.246.807
2001	8,9%	61,3%	27,0%	2,8%	1.378.322
2002	7,1%	52,1%	39,1%	1,6%	1.654.570
2003	5,9%	43,6%	49,0%	1,6%	1.982.897
2004	6,3%	45,5%	46,2%	2,0%	2.031.890
2005	4,1%	33,9%	60,6%	1,4%	2.334.843
2006	3,1%	33,8%	62,4%	0,7%	3.014.656

* Passeggeri Aviazione Generale, Dirottati, Transiti



Ricordiamo ancora che il forte incremento dei vettori Low Cost (+ 32,9% rispetto al 2005) è stato realizzato non solo su tratte internazionali ma anche su tratte nazionali (Pisa-Alghero e Pisa-Trapani di Ryanair e Pisa-Catania di Windjet).

Nel 2005 i voli Charter hanno trasportato complessivamente il 3,1% dei passeggeri arrivati e partiti dal Galilei, per un totale di 92.241 passeggeri (-4,4% rispetto al 2005). Questo settore ha risentito negativamente, per quanto concerne i voli intra-europei incoming e particolarmente i voli per la Gran Bretagna, della concorrenza dei vettori low fares. Specificamente, si segnalano le rotte Pisa-Manchester, Pisa-Glasgow, Pisa-Birmingham, la cui diminuzione è anche legata all'allargamento del numero delle destinazioni britanniche oggi servite con voli diretti di linea low cost (9 nel 2005, 14 nel 2006).

Nell'ambito della strategia di "Reverse marketing: L'Europa alla foce dell'Arno", tesa a posizionare il Galilei nella mente del consumatore europeo come la naturale porta d'ingresso via aerea della Toscana, qui di seguito si riporta l'evoluzione dei principali mercati di riferimento del periodo 1998-2006.

	1998	2005	2006
Gran Bretagna	295.749	833.788	853.939
Germania	48.346	447.526	571.751
Francia	39.671	155.641	231.088
Spagna	10.609	138.139	205.902
Olanda		66.842	157.410
Belgio		123.316	120.195
Scandinavia		22.778	36.812
Irlanda		22.801	102.972

Dalla tabella emerge che, nel 2006:

- il traffico totale, da/per la Gran Bretagna, è stato di 853.939 passeggeri, con un incremento del 2,4% sull'anno precedente. Anche per il 2006 il Regno Unito si conferma come primo mercato dell'Aeroporto Galilei.
- In seconda posizione, la Germania tocca nel 2006 i 571.751 passeggeri, + 27,8% rispetto al 2005, grazie all'apertura di nuovi voli come Colonia/Bonn di Lufthansa, all'incremento di operatività su Monaco e l'aggiuntività di voli per Francoforte derivante dalla chiusura

dell'aeroporto di Firenze per lavori sulla pista, ai voli Friedrichshafen e Karlsruhe - Baden-Baden di Ryanair.

- Il traffico da/per la Francia, registra una crescita del 48,5%, per un totale di 231.088 passeggeri tutti da/per gli aeroporti di Parigi Orly e Charles de Gaulle.
- Grazie all'apertura del collegamento giornaliero Ryanair con Eindhoven, l'Olanda consuntiva nel 2006 157.410 passeggeri arrivati e partiti (+135,5% rispetto al 2005).
- E' l'Irlanda ad avere il tasso di crescita più elevato (+366,3% rispetto al 2005). Infatti, grazie al volo giornaliero per Dublino operato da Ryanair dal 10 ottobre 2005, l'anno 2006 si è chiuso con un totale di 102.972 passeggeri arrivati e partiti.

Complessivamente, l'evoluzione dei singoli mercati collegati con il Galilei conferma la validità della succitata strategia di "Reverse marketing", tesa a sviluppare, attraverso la partnership con le compagnie aeree, Low Cost e non, il traffico incoming, e a collegare così le diverse città europee con la Toscana attraverso l'Aeroporto di Pisa, estendendo in questo modo il bacino di traffico del Galilei oltre i suoi limiti geografici.

Traffico merci e posta

Traffico merci e posta (Kg)								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ % 06/05
Voli Courier	3.919.510	4.531.046	4.910.526	5.057.538	5.526.453	5.830.967	6.214.289	6,6%
Superficie	2.790.242	2.500.857	2.321.655	2.417.653	2.454.786	2.372.790	2.264.478	-4,6%
Voli Passeggeri	1.113.513	901.604	695.667	627.470	339.102	296.496	181.290	-38,9%
Voli Charter	541.786	1.381.054	660.924	2.010.360	2.624.328	2.317.103	4.195.528	81,1%
Totale merci	8.365.051	9.314.561	8.588.772	10.113.021	10.944.669	10.817.356	12.855.585	18,8%
Traffico Posta	1.844.823	2.099.179	1.654.163	1.420.531	1.143.917	1.388.519	1.116.596	-19,6%
Totale merci e posta	10.209.874	11.413.740	10.242.935	11.533.552	12.088.586	12.205.875	13.972.181	14,5%

Nel 2006 sono transitate dal Galilei 13.972,2 tonnellate di merci e posta con un incremento dell'14,5% rispetto al 2005. L'esercizio 2006 consuntiva 12.855,6 tonnellate di merci (+18,8% rispetto al 2005) e 1.116,6 tonnellate di posta (-19,6% sul 2005).

Il traffico complessivo merci e posta nel 2006 rappresenta il livello più elevato mai raggiunto da SAT in area cargo, e consolida i risultati raggiunti negli anni precedenti, in un settore caratterizzato da una instabilità dei flussi molto più elevata che nel settore passeggeri. In particolare, nel 2006, si segnala:

❖ l'incremento del traffico (+ 6,6%) sviluppato dai Courier DHL e Fedex, per un totale di 6.214 tonnellate di merce movimentata.

❖ la crescita dell'81,1% delle merci trasportate su voli charter cargo, che deriva in principal modo dal servizio settimanale tutto-merci Pisa-New York, operato a cura di Savino Del Bene, con traffico merce sia in import che in export, e operato da Alitalia con MD11 "all cargo". Dal 14 Maggio 2006 il volo ha modificato il proprio operativo: non più New York - Pisa - New York, bensì

Madras-Delhi-Pisa-New York andando a soddisfare così le richieste da/per i due principali mercati mondiali India (Import) e Nord America (Export).

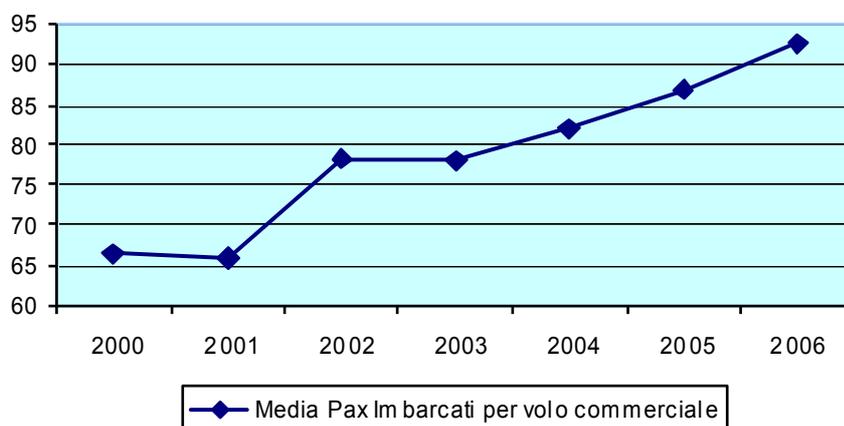
❖ la diminuzione del 38,9% della merce trasportata sui voli passeggeri (per un totale di 181,9 tonnellate nel 2006). Si afferma infatti anche tra molti vettori IATA la scelta, introdotta dalle compagnie Low Cost, di non trasportare merce sui voli europei.

Movimenti e tonnellaggio aerei

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ % 06/05
Movimenti	24.116	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	37.509	14,7%
Tonnellaggio	930.387	1.015.784	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	1.853.788	22,5%
Tons/Mvt	39	38	41	44	44	46	49	6,8%

Il 2006 ha registrato sull'Aeroporto di Pisa un incremento dei movimenti aerei del 14,7%, per un totale di 37.509 voli. Tale dato, se letto alla luce dell'incremento del tonnellaggio (peso degli aeromobili) complessivo gestito dallo scalo +22,5% (per un totale di 1.853.788 tonnellate assistite nel 2006), evidenzia come la dimensione media degli aeromobili che hanno utilizzato il Galilei nel 2006 sia cresciuta.

Anche il numero dei passeggeri imbarcati per singolo movimento/volo commerciale è ulteriormente aumentata, in relazione all'utilizzo, da parte dei vettori, di aerei con maggiore capienza.



Le risorse umane

Gli organici SAT

L'organico complessivo al 31/12/06 risulta dalla tabella seguente (espresso in unità):

	2005		2006		Δ+/-	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	8	-	1	-
Impiegati	159	101	165	135	6	34
Operai	77	16	93	8	16	-8
Totale	243	117	266	143	23	26

N.B: FT- tempo pieno; PT- tempo parziale.

L'organico medio relativo al 2006 viene esposto nella tabella seguente:

	2005	2006	Δ+/-
Dirigenti	7	7,5	0,5
Impiegati	224	250,9	26,9
Operai	91,4	102,7	11,3
Totale	322,4	361,1	38,7

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

In merito alle tabelle precedenti si fa presente che gli incrementi di organico si sono registrati principalmente nei settori *Operation* (+11.4%) e *Security* (+15.5%), dovuti essenzialmente all'aumento del traffico e all'adeguamento di personale necessario a coprire tutte le nuove attività derivanti dalla Certificazione Aeroportuale e dagli standard di sicurezza aeroportuali richiesti dal Piano Nazionale.

Anche nel corso del 2006 si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando in modo significativo le forme di flessibilità ad oggi consentite dalla legge (es. clausole elastiche e flessibili per i part time, ricorso al fuori orario, trasformazioni di contratto, contratti a tempo determinato, contratti di inserimento).

La chiusura dell'aeroporto di Firenze ha comportato, dal mese di febbraio, un'anticipazione dell'ingresso di personale stagionale con contratto a termine, rimasto in forza fino al termine della stagione estiva.

Nel corso del 2006 si è avuto un "turn over" di 6 unità, di cui 3 impiegati per pensionamento e 3 impiegati per dimissioni.

Formazione e addestramento Tecnico

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

Il 2006 si è caratterizzato come un anno fortemente "operativo", anche in considerazione della chiusura temporanea dell'aeroporto di Firenze, di cui Pisa ha assorbito il traffico per circa tre mesi. Sul piano dell'addestramento tecnico operativo si sono incrementate le conoscenze del personale *land side* sui sistemi di accettazione di compagnie IATA, creando gruppi professionali specializzati, dedicati ed omogenei. Occorre altresì sottolineare che nel 2006, considerato il notevole impegno di tutte le risorse fin dal mese di febbraio sino al termine della stagione estiva, la Società ha avuto minori opportunità di effettuare sul personale formazione tecnica o sulle cd."competenze trasversali" (comunicazione interpersonale e interfunzionale, competenze manageriali, gestione delle risorse umane, analisi dei processi, ecc.). Sono state comunque effettuate 8.635 ore (delle quali 2.783 tramite la Scuola Aeroportuale Italiana) di addestramento tecnico nelle funzioni

operative (19.444 ore nel 2005, comprensive anche di quelle erogate tramite la Scuola Aeroportuale Italiana, 12.276 ore) ed ulteriori 1.841 ore di formazione in tutte le altre funzioni (1.840 ore nel 2005).

Si sono mantenuti anche nel 2006 i corsi di *business English*, i consueti corsi e interventi formativi mirati alla diffusione della cultura della Qualità ed al mantenimento ed alla gestione delle tre Certificazioni in atto (informazione sul Sistema di Gestione Integrato della Qualità), i corsi di formazione sull'organizzazione aziendale, sulle regole interne, sulla sicurezza e gli ambienti di lavoro, così come previsti dal D.Lgs.626/94, in special modo sul personale di prima assunzione, ed è stato effettuato a fine anno un articolato intervento di formazione mirata e di "allineamento" motivazionale sui comuni obiettivi della Funzione, indirizzato a tutto lo staff del *Technical Department*.

Relazioni Industriali

Nel 2006 si è proseguito in un confronto costante con le Organizzazioni Sindacali - ancora su tre tavoli separati, per espressa richiesta di alcune sigle - su tematiche relative alla gestione ordinaria dell'azienda ed a quelle relative alla trattativa per il rinnovo dell'Accordo Integrativo Aziendale.

A fronte di un anno sostanzialmente positivo, nel quale si sono condotte con regolarità con tutte le sigle le trattative per il rinnovo dell'Accordo di secondo livello (peraltro, ancora in corso al momento della stesura della presente relazione), si è invece riscontrata nel periodo autunnale una fase di vertenzialità, in specie con una delle quattro sigle sindacali presenti in aeroporto, legata essenzialmente a rivendicazioni inerenti il dimensionamento degli organici ed alle quote di *part time* presenti in azienda. Tale vertenzialità ha condotto allo sciopero del personale dipendente, indetto da una sola sigla sindacale, del 15 dicembre (primo sciopero aziendale dopo sei anni), che, comunque, ha avuto un impatto non significativo sull'operatività dello.

Nel luglio del 2006 è stato infine firmato, a livello nazionale, il rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, valido fino a tutto il 2007.

Politiche di coinvolgimento sul Personale

Si è dato inizio al progetto pilota chiamato "Una Giornata Particolare", che ha coinvolto nel 2006 circa 60 dipendenti. Si tratta di un progetto di formazione e coinvolgimento che prevede per dipendenti (impiegati ed operai) con bassa anzianità aziendale una giornata di *stage* nelle Funzioni diverse da quella propria di appartenenza. Tutto ciò al fine di favorire lo scambio di esperienze, l'accrescimento delle conoscenze in merito all'organizzazione aziendale, l'abbattimento dei "muri" con l'obiettivo di accrescere sempre più il "senso di appartenenza" e la comunicazione interfunzionale ed interpersonale.

Anche nel 2006 sono state effettuate due *Convention* aziendali, a Luglio e a Dicembre, per tutti i dipendenti che hanno avuto ottima accoglienza da parte di tutti i partecipanti. Nella *Convention* natalizia si è ripetuta con buon successo l'esperienza, ormai divenuta tradizione, di organizzare uno spazio dedicato alla "festa musicale", nel quale il personale si è come di consueto spontaneamente e pienamente coinvolto sia nell'organizzazione che nell'animazione.

GLI INVESTIMENTI

Nell'esercizio sono stati effettuati investimenti per complessivi € 15,2 milioni di cui € 10,3 milioni riguardanti lavori ed impianti fissi aeroportuali.

I lavori sulle infrastrutture hanno riguardato principalmente l'avanzamento dei lavori su piazzali civili e militari (€ 6 milioni), il completamento della segnaletica verticale luminosa (€ 986), la ristrutturazione della nuova area check-in presso l'Edificio A (€ 984 mila), gli interventi sulle aree

di via Cariola destinate al nuovo edificio per “rent a car” (€ 476 mila), la sistemazione delle viabilità esterna all’aerostazione e delle aree a verde (€ 304 mila).

Gli altri investimenti per circa € 4,9 milioni hanno riguardato principalmente acquisti per l’adeguamento e l’ampliamento dell’impianto di smistamento bagagli (€ 1.435 mila), una nuova macchina per il controllo radiogeno 100% dei bagagli da stiva (€ 710 mila), attrezzature e mezzi di rampa fra cui trattori (€ 365 mila), mezzi *de-icing* (€ 325 mila), autobus (€ 255 mila), *cargo loader* (€ 288 mila), carrelli e nastri trasportatori (€ 197 mila), motogeneratori (€ 188 mila), scale passeggeri (€151 mila), mezzi per trasporto pallets (€ 79 mila), ed acquisti in hardware e software (€ 572 mila).

Nell’esercizio 2006 la Vostra Società non ha ricevuto dallo Stato contributi in conto investimenti ed è riuscita ad autofinanziare gli investimenti (€ 15,2 milioni) ricorrendo in minima parte a finanziamenti esterni.

Gli investimenti											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Carico Società											
Infrastrutture	1.754	2.133	2.191	1.109	2.455	1.352	2.742	2.880	4.965	2.224	10.296
Altri investimenti	1.695	1.562	938	953	1.109	1.273	3.249	1.418	2.812	1.359	4.920
Totale	3.449	3.695	3.129	2.062	3.564	2.625	5.991	4.298	7.777	3.583	15.216
Carico Stato / Regione											
Infrastrutture/altri investimenti	0	0	1.774	850	0	108	1.208	4.220	891	3.762	0
Totale	3.449	3.695	4.903	2.912	3.564	2.733	7.199	8.518	8.668	7.345	15.216

Valori in Euro/000

LE ATTIVITA' DI HANDLING AGENT

Nel 2006 SAT ha realizzato un fatturato netto dei servizi di handling pari a circa 13,5 milioni euro, il 16% in più rispetto all’anno precedente. Questo incremento è legato sia all’incremento del numero dei voli (+14,7 %) che del tonnellaggio assistito da SAT nel 2006 (+22,5%).

In particolare, i servizi di assistenza effettuati per i voli riposizionati su Pisa per la chiusura dell’aeroporto di Firenze, nel periodo 2 febbraio-3 maggio hanno generato un fatturato handling aggiuntivo pari a circa 1,4 milioni di euro.

A questo proposito merita sottolineare la grande efficacia/efficienza dimostrata dalle Operations SAT in tale occasione: con un piazzale aeromobili condizionato da lavori in corso e comunque ancora limitato a n. 8 piazzole di sosta, SAT è riuscita ad accogliere la quasi totalità delle richieste delle compagnie aeree operanti su Firenze, gestendo i voli con elevata qualità di servizio, grazie alla professionalità dello staff, che è stata percepita dai vettori interessati come di assoluto rilievo, riuscendo altresì a variabilizzare i costi sulla base delle unità di traffico aggiuntive gestite.

Le attività di handling in regime di liberalizzazione.

Dal 2004 a seguito del superamento della soglia dei due milioni di passeggeri/anno, l'accesso al mercato delle attività di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili, così come previsto dal D.Lgs. n.18 del 13 gennaio 1999, applicativo della Direttiva 96/67 CE, è pienamente liberalizzato nell'Aeroporto Galilei. Nel 2006, tuttavia, nessuna società "terza" né alcun vettore ha richiesto di entrare a produrre o ad autoprodurre i servizi di handling presso l'Aeroporto di Pisa.

Anche nel 2006 SAT si è impegnata nell'affinamento della propria competitività in questo settore, riconfermando tutte le certificazioni acquisite secondo lo standard Vision 2000, sul fronte della qualità e rivedendo i prezzi nei contratti nuovi e in quelli rinnovati, in linea con i valori di mercato praticati negli aeroporti dove già operano soggetti prestatori terzi. SAT ha pertanto mantenuto il 100% delle quote di mercato, stipulando specifici contratti di handling con i vettori che nel 2005 hanno iniziato ad operare a Pisa (Helvetic, Finnair, SAS, Condor, Intestate, ecc.). Di particolare rilievo il rinnovo, avvenuto nel corso del 2006 dei contratti di handling con importanti partner dell'Aeroporto di Pisa, quali British Airways, Alitalia, DHL.

In considerazione dell'attuale saturazione degli spazi disponibili nell'area parcheggio aeromobili, del check-in e del BHS (baggage handling system - sistema smistamento bagagli), situazione di congestione che renderebbe difficile ospitare nuovi soggetti prestatori di servizi, SAT, in data 24 febbraio 2005, aveva presentato istanza a ENAC per la limitazione del numero di prestatori terzi autorizzati ad operare presso l'Aeroporto Galilei, fino al completamento degli interventi di espansione delle aree critiche già citate.

Il 17 novembre 2006 tale istanza è stata accolta da ENAC, che ha riconosciuto la limitazione ad un solo "operatore terzo" per i seguenti servizi:

- servizi di assistenza bagagli (punto 3 dell'allegato "A" al D.Lgs n.18/99);
- servizi di assistenza alle operazioni in pista (punto 5 dell'allegato "A" al D.Lgs n.18/99).

La durata della limitazione è prevista fino al 31 marzo 2008.

Sarà perciò necessario bandire una apposita gara, con la quale verrà selezionato il "secondo handler" autorizzato ad operare sullo scalo nel periodo in cui sarà applicata la limitazione.

Pertanto SAT ha preparato e inviato ad ENAC la documentazione necessaria per tale gara ad evidenza pubblica.

Siamo in attesa di una risposta da parte di ENAC sulla documentazione inviata. Il bando di gara verrà poi pubblicato sul GUCE e l'aggiudicazione della gara è prevista nel corso del 2007.

LE ATTIVITA' AIRPORT OPERATOR

a. Il rapporto concessorio con lo Stato

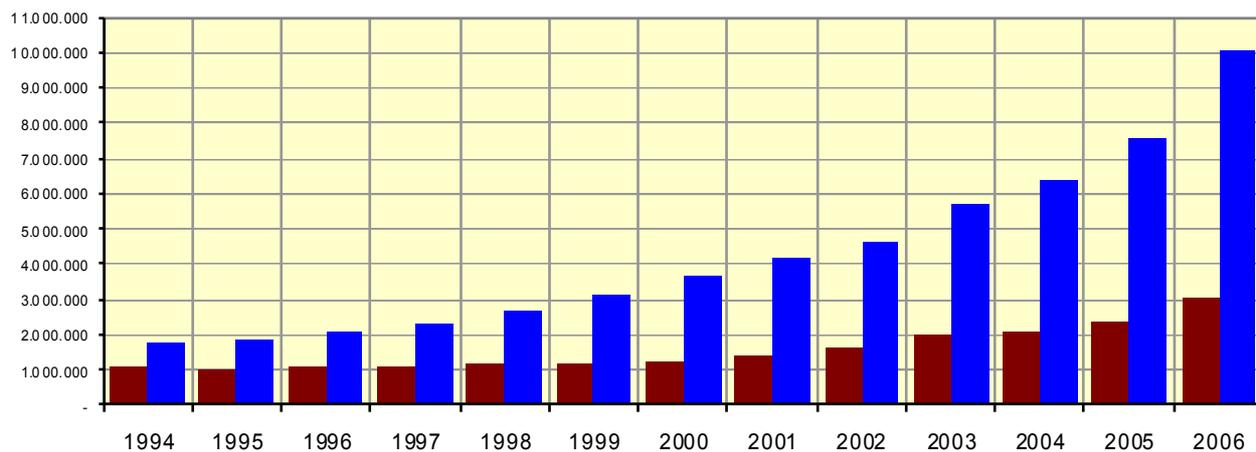
Come già precedentemente illustrato, dopo avere sottoscritto con ENAC l'ultima versione della nuova Convenzione per la gestione totale del Galilei in data 20 ottobre 2006, SAT ha ottenuto la Concessione totale 40ennale dell'aeroporto di Pisa attraverso l'avvenuta firma dei tre Ministri (Trasporti, Economia e Difesa) dell'apposito Decreto interministeriale nel dicembre 2006. Nel febbraio 2007 il Decreto suddetto è stato registrato dalla Corte dei Conti.

b. Le attività non aeronautiche e i servizi commerciali

Le attività non aeronautiche hanno generato nel 2006 ricavi per circa € 10,2 milioni, con un incremento del 32,5% rispetto al 2005 (anno in cui i ricavi non aeronautici erano stati di circa € 7,7 milioni).

Si può quindi rilevare che anche nel 2006, i ricavi non aeronautici sono cresciuti a un tasso superiore (+32,5%) a quello della crescita del traffico passeggeri (+29,1%).

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



Traffico Passeggeri **Ricavi Non Aviation**

Tra le iniziative per l'ulteriore sviluppo dei servizi e dei ricavi non aeronautici di SAT intraprese nel corso del 2006, segnaliamo:

- Dal 1° febbraio 2006, la realizzazione della nuova viabilità aeroportuale, che ha consentito l'incremento del 58% dei posti auto nel parcheggio sosta breve (da n.105 a n.166)
- La ricollocazione, sempre nell'ambito della ridefinizione della viabilità aeroportuale, dei parcheggi per le società di autonoleggio in un'area remota dedicata, collegata al terminal passeggeri da un servizio autobus "spoletta", consentendo al contempo di ampliare le aree dedicate ai *rent-a-car*, e di liberare le aree antistanti l'aerostazione.
- L'introduzione di supporti pubblicitari multipli (maxischermo elettronico, pannelli "rotor" e pannelli scorrevoli), per massimizzare la resa pubblicitaria nelle aree di più elevata visibilità.

Si segnala, infine, l'emergenza che SAT ha dovuto affrontare a seguito della proibizione, introdotta a seguito dell'emergenza terrorismo del 6 agosto 2006, di portare liquidi dalle aree landside in area airside e a bordo degli aeromobili. Questo ha di fatto implicato la ridefinizione del mix commerciale landside, dove si è assistito a una fortissima contrazione delle vendite di vini, olio, creme, profumi e liquidi in genere, e la necessità di ricollocare al più presto queste merceologie in area airside. SAT ha completato una prima riorganizzazione delle proprie aree commerciali entro il Dicembre 2006. Un secondo e più organico intervento è in corso di realizzazione nel primo semestre 2007.

c. Il Contratto di Programma

L'11 gennaio 2006 il CdA dell'ENAC ha dato la sua approvazione all'istruttoria del Contratto di Programma SAT. In data 12 maggio l'ENAC ha trasmesso la documentazione dell'istruttoria al Dipartimento del Ministero dei Trasporti il quale, nelle more dell'aggiornamento della Delibera Cipe 86/2000 con i nuovi criteri e le regole dettate dalla L.248/05 (c.d. legge sui "Requisiti di

sistema”), ha sospeso le istruttorie. La SAT, come gli altri aeroporti che avevano ricevuto l’approvazione dei Contratti di Programma, è in attesa quindi dell’imminente ripresa dell’iter istruttorio da parte del Ministero dei Trasporti. Nel contempo, la finanziaria ha anche previsto la creazione di un’Authority dedicata ai trasporti con l’obiettivo, tra gli altri, di rendere più veloce tutti i procedimenti autorizzativi dei Contratti di Programma.

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

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

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

Settore Primario

SAT opera in due aree di business così individuabili:

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

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

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

CONTO ECONOMICO SAT PER UNITA' DI BUSINESS

	2006	2005	VARIAZIONE	%
SBU AVIATION				
Totale ricavi	30.251	25.919	4.332	16,7%
Costo del lavoro diretto	11.040	9.011	2.029	22,5%
Ammortamenti	1.909	1.803	106	5,9%
Altri costi diretti	7.722	6.719	1.003	14,9%
Totale costi	20.671	17.533	3.138	17,9%
Risultato di settore (A)	9.581	8.386	1.195	14,2%
SBU NON AVIATION				
Totale ricavi	12.747	9.981	2.766	27,7%
Costo del lavoro diretto	1.216	1.568	-352	-22,4%
Ammortamenti	638	662	-24	-3,6%
Altri costi diretti	7.672	5.630	2.042	36,3%
Totale costi	9.526	7.860	1.666	21,2%
Risultato di settore (B)	3.221	2.121	1.100	51,9%
CORPORATE				
Totale risultato di settore (A+B)	12.802	10.507	2.295	21,8%
Proventi non allocati	0	0	0	n.s.
Costi non allocati	-6.716	-5.197	-1.519	29,2%
Risultato operativo	6.086	5.310	776	14,6%

SBU AVIATION

Seppur penalizzato dalla riduzione tariffaria dei diritti aeroportuali dopo l'introduzione della nuova normativa legata alla L.248/05 sui "Requisiti di sistema", nel 2006 i ricavi sono aumentati del 16,7% in conseguenza dell'aumento del traffico registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa.

I costi diretti sono aumentati complessivamente del 17,9% in conseguenza all'incremento di traffico consuntivato. In particolare, si è registrato un incremento del costo del lavoro e di costi esterni relativi al servizio di facchinaggio, di assistenza disabili e di manutenzione del sistema di smistamento bagagli.

Il risultato di settore registra un miglioramento del 14,2%.

SBU NON AVIATION

Nel 2006 i ricavi sono aumentati del 27,7% in conseguenza all'aumento del traffico passeggeri registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa. In particolare, si è registrato un forte incremento dei ricavi legati ai parcheggi, ai negozi, ai servizi di bar e ristorazione ed alla pubblicità.

Per quanto concerne i costi diretti si registra un aumento del 21,2%. In particolare, si è registrato una diminuzione del costo del lavoro dovuta ad una riorganizzazione dell'agenzia merci ed un incremento dei costi diretti per maggiori costi commerciali ed un nuovo servizio di bus navetta di collegamento fra l'aerostazione ed i parcheggi remoti *rent a car*.

Il risultato di settore registra un miglioramento del 51,9%.

Settore secondario

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

SAT	ITALIA €/000	UE €/000	EXUE €/000	TOTALE €/000
Totale ricavi e proventi 2006	23.983	18.246	768	42.998
% su totale	55,8%	42,4%	1,8%	100,0%
Totale ricavi e proventi 2005	19.846	15.358	696	35.900
% su totale	55,3%	42,2%	1,9%	100,0%
Variazione	4.138	2.888	72	7.098
% su anno precedente	20,8%	18,8%	10,3%	19,8%

LA GESTIONE

Al 31 dicembre 2006 la Società ha adottato i Principi Contabili Internazionali (IFRS), già adottati al 31 dicembre 2005 solo a livello di Bilancio Consolidato; l'impatto derivante dal cambiamento dei criteri contabili è descritto nelle note di Bilancio.

L'esercizio 2006 si è chiuso con un incremento del fatturato del 20,8% nonostante la riduzione dei diritti aeroportuali prevista dalla Legge n. 248/05; anche il MOL (+16,1%) ed il risultato operativo (+24,6%) registrano incrementi seppure parzialmente condizionati da ulteriori costi derivanti dalla certificazione aeroportuale, dal nuovo canone di concessione del servizio di sicurezza ed ulteriori costi non coperti dagli attuali diritti aeroportuali, in attesa che trovino applicazione i nuovi livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma.

In tabella è riportato l'andamento economico gestionale degli ultimi anni :

Il conto economico											
valori in euro/000	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ricavi	17.580	17.444	18.913	20.430	20.883	23.543	25.990	31.540	32.256	35.243	42.582
Costi	13.958	14.631	15.419	16.284	16.449	18.398	20.624	24.759	24.834	27.710	33.838
Margine Operativo Lordo	3.622	2.813	3.494	4.146	4.434	5.145	5.366	6.782	7.422	7.532	8.744
Ammortamenti	1.534	1.598	1.911	1.980	1.257	1.495	1.671	1.867	2.436	2.787	2.833
Risultato Operativo	2.088	1.215	1.583	2.166	3.177	3.650	3.695	4.915	4.986	4.746	5.911
Gestione Finanziaria	371	261	129	72	111	134	148	41	21	-44	58
Gestione Straordinaria	-443	204	287	282	-327	-270	-511	-575	929	309	-316
Risultato ante imposte	2.016	1.680	1.999	2.520	2.961	3.514	3.332	4.380	5.936	5.011	5.653
Imposte	-710	-955	-1.319	-1.349	-1.554	-1.817	-1.282	-2.199	-2.453	-2.490	-2.859
Risultato netto	1.306	725	680	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522	2.794

Il mantenimento di risultati positivi ha, comunque, consentito alla Società di poter far fronte all'autofinanziamento dei rilevanti investimenti senza compromettere la situazione finanziaria come indicato dalla tabella che segue:

Lo stato patrimoniale											
ATTIVITÀ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Immobilizzazioni	9.517	11.626	12.884	12.968	15.153	16.067	19.657	21.656	28.787	29.539	42.823
Attivo circolante	11.985	10.076	10.572	10.667	10.670	11.341	12.011	12.853	11.438	13.126	12.441
Crediti	6.304	6.667	7.370	7.448	7.555	7.829	7.221	7.987	10.591	10.357	12.027
Liquidità	5.681	3.409	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769	413
TOTALE ATTIVITÀ	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666	55.263
PASSIVITÀ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Debiti medio/lungo termine	5.418	5.151	5.361	5.724	5.798	5.856	5.736	6.537	6.857	6.634	6.762
Finanziari	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T.F.R.	4.721	4.731	5.017	5.331	5.413	5.428	5.508	5.837	5.809	6.107	6.338
Fondo rischi	623	419	344	393	385	428	228	700	1.048	527	424
Correnti	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534	23.772
Debiti finanziari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	987
Acconti clienti	1.996	1.994	1.996	1.885	1.855	1.857	1.859	1.872	1.869	1.867	1.865
Fornitori	3.141	2.179	1.882	1.683	2.785	2.797	5.310	4.878	6.200	6.314	13.419
Altri	3.222	3.928	3.979	2.713	2.551	2.682	2.893	3.646	4.761	5.353	7.501
Altri debiti	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534	22.786
Patrimonio Netto	7.725	8.451	10.238	11.630	12.834	14.216	15.870	17.578	20.539	22.498	24.729
Capitale sociale	5.681	5.681	7.747	8.160	8.161	8.161	8.161	8.161	8.161	13.035	13.035
Fondi di riserva	738	2.044	1.812	2.299	3.266	4.358	5.660	7.236	8.895	6.941	8.901
Utile di esercizio	1.307	726	679	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522	2.794
TOTALE PASSIVITÀ	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666	55.263

* Valori in euro/000

Il capitale investito della SAT dal 1996 ad oggi è passato da 21,5 a 55,3 milioni di euro per effetto, soprattutto, degli investimenti infrastrutturali nell'ottica di miglioramento dei servizi al passeggero; nel contempo i risultati positivi della gestione economica hanno consentito, ormai da diversi anni, il pagamento di un compenso (dividendi) ai Soci per il loro apporto al capitale della Società e di alimentare le riserve (passate da 738 mila a circa 9 milioni di euro) che hanno costituito la fonte per finanziare lo sviluppo del capitale investito senza dover far ricorso a finanziamenti di terzi.

Per il futuro si prevede un ulteriore consolidamento del trend di sviluppo dell'attività e la realizzazione di un Piano di investimenti che è stato, tra l'altro, alla base della concessione 40ennale dell'aeroporto Galilei di Pisa; al riguardo l'aumento di capitale previsto con la quotazione in Borsa della Società costituirà elemento essenziale per sostenere, insieme ai flussi finanziari generati dalla gestione economica, il finanziamento di tale Piano.

Nella seguente tabella si riportano informazioni riguardanti la posizione finanziaria netta di SAT relativamente agli esercizi 2006 e 2005 chiusi al 31 dicembre:

Posizione finanziaria netta		
(in migliaia di euro)	2006	2005
Disponibilità liquide	11	11
Crediti verso Istituti di credito a breve	402	2.758
Cassa e mezzi equivalenti	413	2.769
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	986	-
<u>Posizione finanziaria netta</u>	<u>-573</u>	<u>2.769</u>

Il peggioramento della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006, rispetto al 31 dicembre 2005, deriva principalmente dalla liquidità assorbita dall'attività d'investimento.

Rapporti con Società Controllate o Collegate.

L'Assemblea straordinaria dei Soci della Controllata Alatoscana SpA, nella seduta del 27/3/06, ha deliberato la riduzione del capitale sociale da € 231.998 ad € 42.188 a copertura della perdita contabilizzata nell'esercizio 2005 ex art.2446 del C.C.. Nel contempo ha deliberato un aumento di capitale di € 126.564 che è risultato parzialmente sottoscritto entro il termine previsto del 30/4/06. La Vostra Società ha interamente esercitato il proprio diritto di opzione per cui, a fronte del nuovo ammontare del capitale sociale della controllata Alatoscana SpA di € 160.947,20, la partecipazione di controllo di SAT è salita dal 90 % al 94,5 %.

E' rimasta invece invariata a 94,6 % la partecipazione di controllo di Alatoscana Spa di AereIba Spa, Società proprietaria delle infrastrutture dell'Aeroporto di Marina di Campo.

L'esercizio 2006 di Alatoscana Spa si è chiuso con una perdita di esercizio di € 189.562 a fronte di una perdita di circa € 190 mila nell'esercizio 2005. Il risultato di esercizio ha beneficiato di un contributo versato in conto esercizio da parte di SAT (€ 70 mila) che ha attenuato l'impatto sul risultato finale di oneri che sono ulteriormente aumentati nel 2006 in conseguenza dell'applicazione delle normative in materia di sicurezza e safety aeroportuale.

Nel contempo SAT ha proseguito, anche nell'esercizio 2006, a prestare i servizi di staff a favore della Controllata; inoltre la Vostra Società ha garantito, in continuità con gli ultimi esercizi, la presenza di proprio personale abilitato a svolgere servizi di controllo sicurezza passeggeri e bagagli sull'aeroporto di Marina di Campo in modo da consentire il mantenimento dell'operatività aeroportuale per la stagione estiva; alla Controllata sono state addebitate le spese relative al personale SAT utilizzato.

LE PROSPETTIVE DEL 2007

Il traffico passeggeri

Il primo bimestre del 2007 si chiude con un +9,6% in termini di passeggeri trasportati, per un totale di 374.704 Passeggeri. Questi primi risultati sono determinati sia dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa nel mese di gennaio 2007, pari a +29,0%, mentre il decremento registrato nel mese di febbraio (-4,6%) è legato al traffico eccezionale, nel febbraio 2006, derivante dal noto riposizionamento su Pisa di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista.

Nella tabella che segue indichiamo l'andamento delle diverse componenti del traffico nel primo bimestre dell'anno, ed il raffronto con il 1° bimestre del 2006, con e senza il traffico aggiuntivo generato nel 2006 dalla chiusura dell'Aeroporto di Firenze.

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO Gennaio-Febbraio 07			
	2006	2007	$\Delta\%$ 07/06
A) TOTALE PASSEGGERI	341.317	373.862	9,5%
B) TONNELLAGGIO	249.690	266.073	6,6%
C) TOTALE MERCE POSTA (ton.)	2.226	2.538	14,0%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	4.965	5.409	8,9%

Complessivamente valutiamo che nel febbraio 2006, il traffico aggiuntivo generato dalla chiusura dell'aeroporto di Firenze (per un totale di 27 giorni) sia stato di 67.378 passeggeri.

Passeggeri	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Pax 06	Pax 07	$\Delta\%$ 07/06
Arrivi + Partenze	337.764	370.385	9,7%
Linea	333.538	365.497	9,6%
Charter	4.226	4.888	15,7%
Dirottati	3.209	2.757	-14,1%
Transiti Linea			
Transiti charter	436	842	93,1%
Totale	340.973	373.142	9,4%
Aviazione Generale	344	720	109,3%
Totale Generale	341.317	373.862	9,5%

1 Gennaio - 28 Febbraio	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Pax 06	Pax 07	$\Delta\%$ 07/06
Traffico Totale	341.317	373.862	9,5%
di cui:			
FLR	67.378		
PSA	273.939	373.862	36,5%

Questi primi risultati sono determinati:

- dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa, pari al 36,5%;
- dal confronto, a partire del 2 febbraio, con un traffico del febbraio 2006, che ha visto il riposizionamento su Pisa di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista dell'Aeroporto Vespucci. Questa disomogeneità, che si manterrà fino al 3 maggio 2007 (L'aeroporto di Firenze ha riaperto dall'8 aprile, ma la regolare operatività sugli scali toscani ripartirà dal 3 maggio), produce nel mese di febbraio una diminuzione del -4,6% rispetto al febbraio 2006.

Si ricorda che nel primo bimestre 2007 sono stati attivati i seguenti voli:

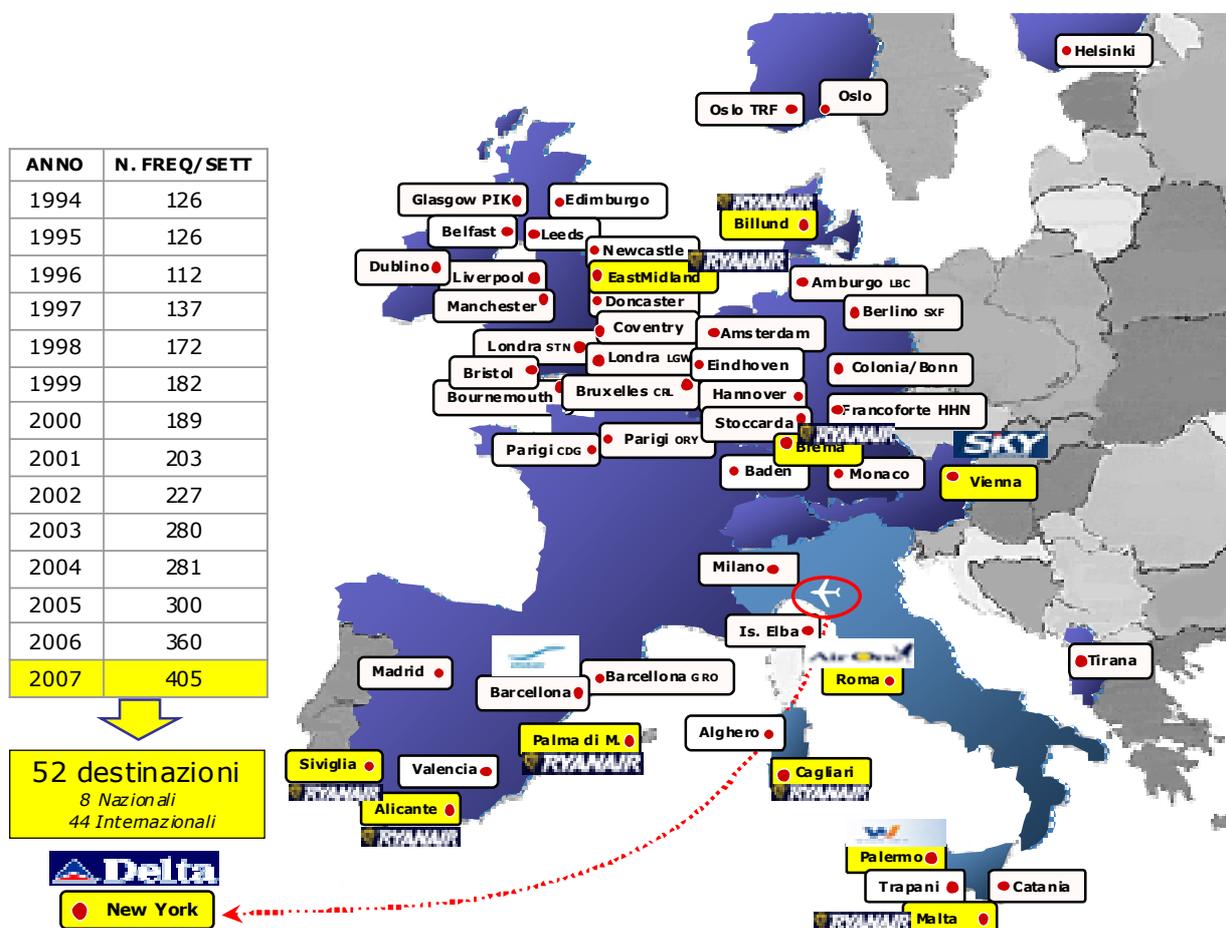
- Pisa-Bristol: volo trisettimanale operato da easyJet attivo dal 13 gennaio (volo sospeso con la chiusura della stagione estiva 2006)
- Pisa-Cagliari: volo trisettimanale operato da Ryanair attivo dal 16 gennaio (volo in sostituzione del volo per Friedrichshafen sospeso dal 15 gennaio);
- Pisa-Palermo: volo giornaliero operato dal 29 gennaio da WindJet;
- Pisa-EastMidlands: volo trisettimanale operato da Ryanair dal 18 febbraio;

Dunque, al netto del “fenomeno Firenze”, i risultati consuntivati nel primo bimestre anticipano un trend di forte sviluppo che pare confermato anche dalla programmazione dei voli per la stagione estiva 2007 (25 marzo - 27 ottobre 2006), che vede l’inaugurazione dei seguenti voli di linea:

- Pisa-Barcellona: volo giornaliero operato da ClickAir, la compagnia Low Cost di Iberia. Il volo operato con AB320 da 180 posti è in sostituzione del volo giornaliero operato da Iberia con CRJ da 50 posti.
- Pisa-Vienna: volo trisettimanale operato da SkyEurope a partire dal 27 marzo 2007;
- Pisa-Madrid: volo giornaliero operato da Iberia che incrementa la capacità offerta, opererà con CRJ9 da 90 posti in sostituzione dei CRJ da 50 posti;
- Pisa-Brema: volo trisettimanale operato da Ryanair a partire dal 3 aprile 2007;
- Pisa-Londra LGW: volo giornaliero operato da easyJet a partire dal 3 aprile 2007
- Pisa-Alicante: dal 20 aprile 2007 (2 freq/sett; 4 freq/sett dal 1 giugno) operato da Ryanair;
- Pisa-Palma di Maiorca: volo quadrisettimanale Ryanair, effettuato dal 18 aprile 2007;
- Pisa-New York: volo quadrisettimanale operato da Delta Air Lines con B767-3 da 209 posti a partire dal 1 giugno 2007;

Rispetto invece alla stagione estiva 2006, 5 compagnie aeree hanno concluso il rapporto in essere con l’Aeroporto di Pisa: Helvetic, 3 freq/sett per Zurigo; Albatros Airways, 2 freq/sett per Tirana; Interstate, 5 freq/sett per Reggio Calabria; Condor, 4 freq/sett per Monaco e SAS, 2 freq/sett per Stoccolma (limitate però al periodo luglio-agosto).

NETWORK SUMMER 2007



VETTORI OPERANTI SU PISA SUMMER 2007:

Alitalia 49 frequenze settimanali 2 destinazioni (Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa)	
British Airways 25 frequenze settimanali 1 destinazione (Londra Gatwick)	
Air France 3 voli giornalieri 1 destinazione (Parigi Charles De Gaulle)	
Delta Air Lines 4 frequenze settimanali 1 destinazione (New York - JFK)	NEW 
Iberia 1 voli giornaliero 1 destinazione (Madrid)	
Air Dolomiti 3 voli giornalieri 1 destinazione (Monaco)	
Air One 4 voli giornalieri 3 destinazioni (Catania, Napoli, Roma-Fiumicino)	
Finnair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Helsinki)	
Elbafly - Solinair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Marina di Campo - Isola d'Elba)	
Ryanair 20 voli al giorno 24 destinazioni (Londra Stansted, Francoforte Hahn, Bruxelles Charleroi, Amburgo, Glasgow Prestwick, Liverpool, Barcellona Girona, Dublino, Alghero, Eindhoven, Bournemouth, Valencia, Trapani, Baden, Oslo Torp, Doncaster, Siviglia, Malta, Billund, Brema, East Midlands, Cagliari, Palma di Maiorca, Alicante)	
Easy Jet 5 voli giornalieri 4 destinazioni (Berlino SXF, Parigi ORY, Bristol, Londra LGW)	
Hapag Lloyd Express 13 frequenze settimanali 3 destinazioni (Colonia/Bonn, Stoccarda, Hannover)	
Sky Europe 3 frequenze settimanali 1 destinazione (Vienna) NEW	NEW 
Windjet 2 voli giornalieri NEW 2 destinazioni (Palermo, Catania)	NEW 
Basiq Air 1 volo giorno 1 destinazione (Amsterdam)	
Thomsonfly 6 frequenze settimanali 3 destinazioni (Coventry/Birmingham, Doncaster, Bournemouth)	
Norwegian Air Shuttle 3 frequenze settimanali 1 destinazione (Oslo)	
Jet2.com 22 frequenze settimanali 4 destinazioni (Manchester, Leeds, Newcastle, Belfast, Edimburgo)	
Belleair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Tirana)	
ClickAir 1 volo giornaliero 1 destinazione (Barcellona)	NEW 

In sintesi, nell'estate 2007 saranno attive, sull'Aeroporto Galilei 20 Compagnie aeree, delle quali 9 IATA e 11 Low Cost.

Inoltre, nell'estate 2006 il posizionamento su Pisa del 4° aeromobile della Base Ryanair, nonché l'avvio, a partire dal 1° giugno, del volo Delta Airlines per New York posizioneranno definitivamente il Galilei tra i più importanti aeroporti regionali italiani e ne confermeranno il ruolo di principale *gateway* aereo della Toscana.

Il traffico merci e Posta

Merci / Posta	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Kg 06	Kg 07	Δ% 07/06
Merci	2.010.335	2.297.274	14,3%
<i>Voli passeggeri *</i>	28.899	27.443	-5,0%
<i>Voli Cargo</i>	1.600.130	1.934.859	20,92%
<i>Via Superficie</i>	381.306	334.972	-12,2%
Posta	216.007	240.467	11,3%
Totale Merci e Posta	2.226.342	2.537.741	14,0%

Il primo bimestre del 2006 indica un andamento positivo anche del traffico merci e posta. In particolare si segnala la prosecuzione, nel periodo, del volo tutto merci Madras/Delhi/Pisa/New York effettuato su base settimanale da Alitalia, con aeromobile MD11 per conto di importanti spedizionieri toscani, con merce in import dall'India e in export per gli USA. Dal 15 gennaio si è aggiunto, sempre a cura di Alitalia, e per conto di Savino del Bene, un volo settimanale da Ouagadugu (Burkina Faso) che opererà fino alla fine di marzo, per l'importazione in Italia di verdura fresca (fagiolini). Si tratta di un progetto di commercio equo e solidale (commercializzato con il nuovo marchio "Terra Equa") realizzato da COOP Italia in collaborazione con Unione Europea, Regione Toscana e alcune Onlus toscane, che potrebbe avere ulteriori sviluppi nei prossimi anni, se saranno raggiunti gli obiettivi operativi e reddituali del 2007.

Sedi secondarie

Non sussistono sedi secondarie.

Fatti di rilievo avvenuti successivamente al 31 dicembre 2006

Dopo il 31.12.2006 si segnala la registrazione della Concessione Totale da parte della Corte dei Conti avvenuta l'8 febbraio 2007.

Conclusioni

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2006 redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa.

Proponiamo che l'utile netto di esercizio di euro 3.027.945 sia destinato per:

- Euro 151.397 quale 5% a riserva legale sulla base delle disposizioni statutarie;
- Euro 562.480 da distribuire come dividendo agli azionisti (euro 0,0712 per azione);
- Euro 2.314.068 ad integrazione della riserva straordinaria in modo da garantire il cash-flow disponibile per far fronte ai rilevanti investimenti della Vostra Società.

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

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

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Costantino Cavallaro

SAT S.p.A. - CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2006

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Ricavi	42.186.487	34.955.730	7.230.757
Altri ricavi operativi	811.571	944.150	-132.579
TOTALE RICAVI	42.998.058	35.899.880	7.098.178
COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	748.211	562.772	185.439
Costi del personale	16.955.240	14.850.623	2.104.618
Costi per servizi	14.217.165	10.765.447	3.451.718
Altre spese operative	1.612.783	1.615.176	-2.393
Ammortamento delle immobilizzazioni imateriali	290.940	269.956	20.984
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.515.840	2.450.115	65.725
Accantonamenti e svalutazioni	571.742	75.554	496.188
TOTALE COSTI	36.911.921	30.589.643	6.322.278
RISULTATO OPERATIVO (A-B)	6.086.137	5.310.237	775.900
GESTIONE FINANZIARIA			
Attività d'investimento	17.398	-178.935	196.333
Proventi finanziari	49.233	38.772	10.461
Oneri finanziari	-148.872	-227.056	78.184
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-82.240	-367.219	284.978
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	6.003.897	4.943.019	1.060.878
Imposte dell'esercizio	-2.975.952	-2.470.177	-505.775
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.027.945	2.472.842	555.103

SAT S.p.A. - BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2006 - STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Diritti di brevetto industriale	253.574	195.003	58.571
Immobilizzazioni in corso e acconti	0	177.442	-177.442
Altre immobilizzazioni	171.830	253.350	-81.520
Totale Attività Immateriali	425.404	625.795	-200.391
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	19.755.180	18.254.611	1.500.569
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	18.999.546	8.275.476	10.724.070
Totale Attività Materiali	38.754.726	26.530.087	12.224.639
Partecipazioni in imprese controllate	146.674	32.769	113.905
Partecipazioni in altre imprese	2.588.738	1.778.960	809.779
	2.735.412	1.811.729	923.684
ATTIVITA' FINANZIARIE			
Crediti verso altri	2.139.492	1.872.051	267.441
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	16.850	19.379	-2.529
Altri titoli	129.000	129.000	0
Totale Attività Finanziarie	2.285.342	2.020.430	264.912
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	187.852	205.374	-17.522
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	44.388.736	31.193.415	13.195.321
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti verso i clienti	8.974.717	7.082.277	1.892.440
Crediti verso imprese controllate	99.240	73.091	26.149
Crediti tributari	56.209	236.520	-180.311
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	3.163.738	2.555.410	608.328
Totale Crediti Commerciali e diversi	12.293.904	9.947.298	2.346.606
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	506.199	375.193	131.006
Cassa e mezzi equivalenti	413.290	2.769.319	-2.356.029
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	13.213.393	13.091.810	121.583
TOTALE ATTIVO	57.602.129	44.285.225	13.316.904

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	13.035.000	13.035.000	0
Riserve di capitale	8.900.530	6.941.497	1.959.033
Riserva rettifiche IAS	-317.127	-317.127	0
Riserva di fair value	2.392.684	1.582.510	810.174
Utili (perdite) portati a nuovo	-48.671	0	-48.671
Utile (perdita) dell'esercizio	<u>3.027.945</u>	<u>2.472.842</u>	<u>555.103</u>
TOTALE PATRIMONIO NETTO	26.990.361	23.714.722	3.275.639
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE			
Passività fiscali differite	1.076.567	878.200	198.367
Fondi rischi e oneri	428.446	529.275	-100.829
TFR e altri fondi relativi al personale	6.415.975	6.509.549	-93.573
Altri debiti esigibili oltre l'anno	<u>3.344</u>	<u>3.344</u>	<u>0</u>
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	7.924.333	7.920.368	3.964
PASSIVITA' CORRENTI			
Scoperti bancari e finanziamenti	986.508	0	986.508
Debiti tributari	1.529.067	476.373	1.052.694
Debiti verso fornitori	13.591.582	6.498.797	7.092.785
Debiti verso imprese controllate	71.200	1.200	70.000
Debiti verso inps	910.339	815.990	94.349
Altri debiti esigibili entro l'anno	3.733.346	2.990.367	742.979
Acconti	<u>1.865.392</u>	<u>1.867.408</u>	<u>-2.016</u>
Totale debiti commerciali e diversi	20.171.860	12.173.762	7.998.098
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	22.687.435	12.650.135	10.037.300
TOTALE PASSIVITA'	30.611.768	20.570.503	10.041.264
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	57.602.129	44.285.225	13.316.904

NOTA INTEGRATIVA

PREMESSA

La SAT è una Società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. Gli indirizzi della sede legale e delle località in cui sono condotte le principali attività della SAT Spa sono indicati nell'introduzione del fascicolo di Bilancio. Le principali attività della Società sono descritte nella Relazione sulla gestione da pag. 6 a pag. 35.

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

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

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

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

- IFRS 6: diritti di esplorazione e valutazione delle attività minerarie;
- IFRIC 4: accertare se un contratto contiene un leasing;
- IFRIC 5: diritti su quote di fondi per smantellamenti, ripristini e recuperi ambientali;
- IFRIC 12: servizi in concessione;
- Modifiche allo IAS 39 "Opzioni di valutazione a fair value";
- Modifiche allo IAS 39 "Contabilizzazione di coperture di flussi di cassa relativi a operazioni infragruppo future";
- Modifiche allo IAS 39 "Iscrizione iniziale di attività e passività finanziarie".

L'adozione, a far data dal 1 gennaio 2008, dell'IFRIC 12 determinerà degli impatti contabili la cui stima non è stata al momento quantificata. Sulla base della attuale struttura economico-patrimoniale della Società, si può ritenere che l'adozione futura degli altri principi sopra elencati non avrà impatti significativi sulla posizione finanziaria, patrimoniale ed economica di SAT.

Il Bilancio è costituito dallo Stato Patrimoniale, Conto Economico, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, Rendiconto Finanziario e dalla presente Nota di commento.

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili: Attività, Passività e Patrimonio Netto.

A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

CONTO ECONOMICO

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

RENDICONTO FINANZIARIO

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

VARIAZIONE PATRIMONIO NETTO

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

CRITERI DI VALUTAZIONE

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

ATTIVITA' IMMATERIALI

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

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

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al costo sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore.

Le altre immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate tenendo conto della loro residua disponibilità di utilizzazione.

ATTIVITA' MATERIALI

Immobili, impianti, macchinari

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

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

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

Con riferimento ai beni gratuitamente devolvibili allo Stato, gli ammortamenti operati dalla SAT fino al 31/12/1999 hanno tenuto conto della durata dell'attuale rapporto concessorio fino al 30/6/2006; ad iniziare dall'esercizio 2000 si è invece tenuto conto, sempre nei limiti della durata tecnico-economica dei singoli investimenti, del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/93 n. 537 (gestione "totale"). A tal riguardo, la SAT ha ottenuto la Concessione Totale quarantennale attraverso la firma del Decreto Interministeriale (Ministero dei Trasporti, Economia e Finanze e Difesa) avvenuta in data 7 dicembre 2006. Lo stesso decreto è stato registrato alla Corte dei Conti in data 8 febbraio 2007.

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

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

Perdite durevoli di valore (Impairment)

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

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

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

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

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie di SAT costituite da titoli sono in linea con il loro fair value.

Le immobilizzazioni finanziarie di SAT costituite da crediti sono valutate al loro presumibile valore di realizzo.

Essendo i residui crediti in denaro o crediti di imposta su TFR non risulta necessario procedere ad alcuna attualizzazione.

RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, determinato attribuendo ai prodotti i costi direttamente sostenuti, ed il valore di mercato alla data della chiusura di Bilancio.

Il costo di acquisto o di produzione viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato di magazzino.

CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI

I crediti sono iscritti al valore nominale rettificato, per adeguarlo al presunto valore di realizzo, tramite l'iscrizione di un fondo di svalutazione. Tale fondo è calcolato sulla base delle valutazioni di recupero effettuate mediante analisi delle singole posizioni e della rischiosità complessiva del monte crediti.

Poichè la riscossione del corrispettivo non è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, non è stato necessario ricorrere all'attualizzazione del credito.

PASSIVITA' FINANZIARIE

Sono costituite da scoperti bancari e finanziamenti.

I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal fair value del valore inizialmente ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento. Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo.

FONDI RISCHI E ONERI

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

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

FONDI PENSIONE E BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

IMPOSTE DIFFERITE

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

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

DEBITI

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

RICAVI

I ricavi sono iscritti al momento della loro maturazione che coincide con l'effettuazione delle prestazioni rese dalla Società.

SAT valuta i ricavi al valore del corrispettivo ricevuto determinato, a seconda della tipologia dei ricavi, da tariffe regolamentate e non.

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

L'attività operativa di SAT consiste essenzialmente nell'erogazione di servizi.

Data la natura a breve termine dei ricavi di SAT non occorre effettuare alcuna attualizzazione né considerare l'ipotesi di individuare una percentuale di avanzamento.

CONTRIBUTI

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

Secondo lo IAS 20 un'impresa ha la possibilità di contabilizzare i contributi pubblici o iscrivendoli come risconto passivo o portandoli a riduzione del valore d'iscrizione del bene relativamente al quale i contributi sono riferiti.

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

DIVIDENDI

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

IMPOSTE SUL REDDITO

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

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

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

Sono inoltre stanziare imposte differite sulle scritture di consolidamento.

UTILE PER AZIONE

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

In base a quanto previsto dallo IAS 33 poiché SAT non è ancora quotata presso nessun mercato finanziario non si è provveduto al calcolo sopra-esposto per l'anno di esercizio 2006.

USO DI STIME

La redazione del Bilancio e delle relative note in applicazione degli IFRS richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del Bilancio. I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire da tali stime. Le stime sono utilizzate per valutare le attività materiali ed immateriali sottoposte ad impairment test oltre che per

rilevare gli accantonamenti per rischi su crediti, ammortamenti, svalutazioni di attivo, benefici ai dipendenti, imposte, altri accantonamenti e fondi. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a conto economico.

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

Settore primario

SAT opera in due aree di business così individuabili:

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

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

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

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

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

ANNO 2006 SAT	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>TOTALE</u>
Conto economico				
Totale ricavi	30.251	12.747		42.998
Costo del lavoro diretto	11.040	1.216		12.256
Ammortamenti	1.909	638		2.547
Altri costi diretti	7.722	7.672		15.394
Totale costi	20.671	9.526		30.197
Risultato di settore	9.581	3.221		12.802
Proventi non allocati			-	-
Costi corporate non allocati			-	6.716
Risultato operativo	9.581	3.221	-	6.086

ANNO 2005 SAT	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>TOTALE</u>
Conto economico				
Totale ricavi	25.919	9.981		35.900
Costo del lavoro diretto	9.011	1.568		10.579
Ammortamenti	1.803	662		2.465
Altri costi diretti	6.719	5.630		12.349
Totale costi	17.533	7.860		25.393
Risultato di settore	8.386	2.121		10.507
Proventi non allocati			-	-
Costi corporate non allocati			-	5.197
Risultato operativo	8.386	2.121	-	5.310

Settore secondario

Il fatturato di SAT scaturisce dalle seguenti aree geografiche:

ANNO 2006 SAT	<u>ITALIA</u>	<u>UE</u>	<u>EXUE</u>	<u>TOTALE</u>
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	23.983	18.246	768	42.998
% su totale	55,8%	42,4%	1,8%	100,0%

ANNO 2005 SAT	<u>ITALIA</u>	<u>UE</u>	<u>EXUE</u>	<u>TOTALE</u>
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	19.846	15.358	696	35.900
% su totale	55,3%	42,8%	1,9%	100,0%

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

RICAVI

I proventi di SAT ammontano a € 42.186 mila. Tali ricavi riguardano (€/000):

	2006	2005	Variazioni
assistenza aerei ed extra	14.721	12.708	2.013
gestione magazzini merci	586	530	56
diritti e tasse aeroportuali	16.860	14.056	2.804
servizi in concessione	6.413	5.213	1.200
servizi in gestione diretta	<u>3.606</u>	<u>2.449</u>	<u>1.157</u>
Totale	42.186	34.956	7.230

L'incremento del 15.8% dei ricavi di assistenza è conseguente soprattutto all'incremento di traffico della SAT consuntivato nell'anno (movimento aeromobili +14.7%). Al traffico passeggeri generato nell'arco del 2006 dai nuovi servizi aerei, si è aggiunto il traffico derivante dal riposizionamento sullo scalo di Pisa dei voli normalmente operati su Firenze da parte di Lufthansa, Air France, Meridiana e Alitalia, a causa della chiusura dell'Aeroporto Vespucci per lavori sulla pista (chiusura effettiva dello scalo 2 febbraio-8 aprile). L'effetto sui ricavi di assistenza è stato pari a circa € 1,4 milioni e sui ricavi totali è stimabile in circa € 3 milioni.

Il fatturato gestione magazzini merci registra un incremento del 10.6% derivante essenzialmente dall'aumento della movimentazione merci tramite voli Charter.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali del 19.9% deriva principalmente dall'incremento del traffico passeggeri (+29.1%) e del tonnellaggio assistito (22.5%) parzialmente assorbito dalla riduzione delle tariffe sui diritti (diritto di imbarco passeggero e diritto di approdo e partenza) in conseguenza dell'applicazione da gennaio 2006 della Legge 248/05 - "Requisiti di Sistema".

L'incremento del 23% dei servizi in concessione deriva principalmente da:

- autonoleggi, con un incremento del 14.4% (+ € 360 mila);
- servizi commerciali (bar, ristorante, catering, negozi) con un incremento del 24.4% (+ € 356 mila);
- concessioni varie con un incremento del 38.8% (+ € 484 mila).

L'incremento del 47.2% dei servizi in gestione diretta (parcheggi auto e pubblicità) deriva sia dalla gestione parcheggi (+ € 883 mila) in conseguenza dell'aumento dei passeggeri sia dalla gestione diretta della pubblicità (+ € 274 mila).

Altri ricavi operativi

Si riferiscono a rimborsi di costi e proventi diversi.

I "rimborsi di costi e spese", per un importo complessivo di € 434 mila, riguardano principalmente il recupero di spese telefoniche (€ 12 mila), indennità doganali (€ 12 mila), utenze (€ 209 mila), recuperi vari (€ 65 mila), recupero costi commerciali (€ 53 mila), mensa a carico Dipendenti (€ 45 mila), costi personale sicurezza (€ 38 mila).

I “proventi diversi” per € 57 mila si riferiscono a consulenze (€ 4 mila), prestazioni in service (€ 5 mila), plusvalenze patrimoniali (€ 45 mila), abbuoni attivi (€ 2 mila), vari (€ 1 mila).

Gli “altri proventi” riguardano sopravvenienze attive (€ 320 mila) relative principalmente alla cancellazione debiti verso alcuni vettori (€ 261 mila) e di altri debiti minori (€ 59 mila).

COSTI

Complessivamente i costi della produzione ammontano ad € 36,9 milioni (€ 30,6 milioni nel 2005) e sono così composti:

	2006	2005	Variazioni
materie prime	748	563	185
costi del personale	16.955	14.851	2.105
costi per servizi	14.217	10.765	3.452
altre spese operative	1.613	1.615	-2
Amm.ti immob.ni immat.li	291	270	21
Amm.ti immob.ni mat.li	2.516	2.450	21
Accantonamenti	<u>572</u>	<u>76</u>	<u>496</u>
Totale	36.912	30.590	7.230

Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

L'incremento del 33%, pari a € 185 mila, deriva in particolare dai materiali utilizzati per la manutenzione delle attrezzature sociali, delle infrastrutture e degli impianti pubblicitari (+ € 21 mila), dal consumo carburanti (+ € 46 mila), e dai materiali per il servizio assistenza (€ 107 mila); per gli altri consumi si è registrato complessivamente un lieve incremento (€ 11 mila).

Per il personale

Il costo dei Salari e Stipendi ha registrato un incremento del 18,2% derivante principalmente dall'incremento dell'organico (+12% *equivalent full time*) e dall'incremento delle voci variabili (indennità per festivi, notturni e straordinari) in conseguenza della crescita di traffico.

Gli “oneri sociali” rilevano un incremento del 12.5% conseguente all'aumento delle retribuzioni.

Il “trattamento di fine rapporto” ammonta a € 534 mila e rappresenta il costo a tale titolo maturato dai dipendenti nell'esercizio, calcolato sulla base del metodo attuariale previsto dallo IAS 19.

Gli “altri costi del Personale” pari a € 34 mila si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

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

Organico complessivo di SAT al 31/12/2006:

	2005		2006		delta	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	8	-	1	-
Impiegati	159	101	165	135	6	34
Operai	77	16	93	8	16	-8
Totale	243	117	266	143	23	26

N.B.: F.T. – tempo pieno; P.T. – tempo parziale

L'organico medio relativo al 2006 viene esposto nella tabella seguente:

	2005	2006	delta
Dirigenti	7.0	7.5	0.5
Impiegati	224	250.9	26.9
Operai	91.4	102.7	11.3
Totale	322.4	361.1	38.7

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

Costi Per servizi

I costi per servizi complessivamente registrano un aumento di 32.1% (pari a circa € 3.5 milioni) rispetto al precedente esercizio. Nel dettaglio:

I “servizi per il Personale” per € 843 mila (+12.9%) comprendono principalmente mensa aziendale (€ 539 mila), assicurazioni professionali (€ 72 mila), rimborsi spese missioni (€ 81 mila), corsi formazione (€ 46 mila), “service” paghe (€ 74 mila), altri minori (€ 31 mila).

I “servizi di manutenzione” per € 881 mila registrano un incremento del 45.8% derivante soprattutto dagli interventi di manutenzione sulle attrezzature sociali e sugli impianti.

I “servizi per utenze” per € 1,4 milioni (+ 27.2%) riguardano energia elettrica per € 958 mila (+ 26.3%), acqua per € 127 mila (+ 35.9%), telefoni per € 169 mila (+ 29.1%), gas metano per € 124 mila (+ 29.4%), nettezza urbana per € 24 mila (-1%).

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

	2005	2006	Variazioni
pulizie (locali ed aerei)	552	669	117
Facchinaggio	1.006	1.382	376
gestione sala VIP	31	40	9
collegamento ARCO	176	204	28
assicurazioni industriali	499	588	89
raccolta carrelli	163	51	-112
servizi ausiliari aerostazione	161	189	28
gestione parcheggio auto	95	98	3
promozionali, pubblicità e marketing	4.167	5.684	1.517
manutenzione programmi	69	81	12
gestione Terminal Firenze	75	26	-49
prestazioni professionali	666	960	294
Pubblicità	78	103	25
Giardinaggio	36	41	5
Noleggio macchine e attrezzature	41	79	38
Servizio assistenza disabili	65	125	60
Servizio collegamento aree remote	16	194	178
parcheggi			

vari minori (indennità doganali, assistenza bagagli, ecc.)	135	200	65
Totale	8.031	10.714	2.683

Rispetto al 2005 si registra un incremento di € 2.7 milioni (+ 33.4%) derivante principalmente dall'aumento delle spese promozionali, pubblicità e marketing (+ € 1.5 milioni), delle prestazioni professionali (+ € 294 mila), del facchinaggio (+ € 376 mila), dai nuovi costi per la gestione del servizio di collegamento con i parcheggi remoti (+ € 178 mila), dall'incremento delle assicurazioni industriali (+ € 89 mila), dall'aumento dei costi per le pulizie locali e aerei (+ € 117 mila) e dall'aumento del servizio assistenza disabili (+ € 60).

Le “spese istituzionali”, per un importo complessivo di € 377 mila, riguardano i compensi (allegato I) e i rimborsi spese agli Amministratori (€ 207 mila) ed al Collegio Sindacale (€ 83 mila), oltre al rimborso spese per trasferte (€ 55 mila) e altri minori (€ 32 mila).

Altre spese operative

Tale voce ammonta a € 1.6 milioni (€ 1.6 milioni nel 2005) ed è così composta:

- Per godimento di beni di terzi (pari ad € 490 mila nel 2006 ed € 1.165 nel 2005)

Riguarda il canone di concessione 2006 dell'aeroporto ed il canone concessorio dovuto per l'affidamento del servizio sicurezza in ambito aeroportuale istituito con decreto del 13/7/05 entrato in vigore il 7/10/05, oltre ad altri canoni minori.

Il decremento del 57.9% del canone di concessione è conseguenza all'applicazione della Legge 248/05 “Requisiti di Sistema”.

- Oneri diversi di gestione (pari ad € 1 milione nel 2006 ed € 409 mila nel 2005).

Sono relativi principalmente alle spese per pubblicazioni (€ 12 mila), spese postali (€ 16 mila), contributivi associativi (€ 162 mila), contributi straordinari (€ 570 mila), oneri fiscali (€ 132 mila), spese di rappresentanza (€ 45 mila), minusvalenze patrimoniali su beni strumentali (€ 10 mila), vari amministrativi (€ 19 mila), altri minori (€ 48 mila).

I contributi straordinari si riferiscono ad un contributo per € 500 mila concesso da SAT al Comune di Pisa quale partecipazione alla realizzazione del progetto “sovrappasso stradale aeroportocantieristica” che rappresenta un valore aggiunto importante per le attività che andranno ad insediarsi sull'area dei navicelli, costituendo un collegamento diretto con l'aeroporto (in particolare con lo scalo merci). I restanti € 70 mila si riferiscono al contributo in conto esercizio alla Controllata Alatoscana quale partecipazione agli oneri di servizio pubblico sostenuti nel 2006 deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 dicembre 2006.

- Altri oneri (pari ad € 108 mila nel 2006 ed € 41 mila nel 2005).

Sono costituiti da sopravvenienze passive (€ 75 mila) derivanti da accordi transattivi inerenti il riconoscimento di alcuni oneri sostenuti da società terze parzialmente imputabili a SAT, da emissione di note di credito a clienti per storno ricavi di competenza 2005 (€ 22 mila), da maggiori imposte sui redditi 2005 (€ 8 mila) e da minori (€ 3 mila).

Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali

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

Ammontano complessivamente a € 291 mila.

Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali

Sono stati operati applicando i coefficienti indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale. Ammontano complessivamente a € 2,5 milioni.

Accantonamenti e svalutazioni

Tale voce ammonta ad € 572 mila ed è così composta:

- “svalutazione dei crediti” operata per un importo complessivo di € 409 mila, sulla base di una valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla fine dell'esercizio, corrisponde all'accantonamento non tassato per Euro 51 mila ed all'accantonamento tassato per Euro 358 mila;
- “accantonamento per rischi” pari ad € 163 mila riferito ad oneri contrattuali con compagnie aeree.

Attività di investimento

Tale voce ammonta a circa € 17 mila. E' costituita dal dividendo distribuito nel 2006 dalla Società partecipata Aeroporto di Firenze Spa a fronte dei titoli azionari detenuti da SAT Spa.

Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa € 49 mila ed è composta da:

-Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni

Tali crediti ammontano a circa € 5 mila e sono relativi principalmente alle cedole di interessi su CCT.

-Da proventi diversi dai precedenti

Tale proventi ammontano ad € 44 mila e si riferiscono agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari.

Oneri finanziari

Tale voce ammonta a € 149 mila e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per € 9 mila, di svalutazioni di partecipazioni per € 0,4 mila, e degli oneri finanziari al netto degli utili/perdite attuariali come definiti dalla metodologia di rilevazione dello IAS 19.

Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi € 2.976 mila derivanti da:

- proventi da consolidamento (€ 59 mila) pari al 33% della perdita fiscale della Controllata Alatoscana Spa in applicazione dell'accordo con la Controllata in attuazione del regime di tassazione del consolidato nazionale disciplinato dagli articoli dal 117 al 129 del D.P.R. 917/86, introdotti con D.L. 12/12/03 n.344;

- imposte calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2006 per € 2.950 mila di cui € 2.003 mila per IRES ed € 947 mila per IRAP;

- imposte differite, il cui saldo ammonta ad € 85 mila, è dato dalla differenza a fine anno tra imposte differite attive per € 523 mila e passive per € 608 mila (per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato F).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: STATO PATRIMONIALE

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2006.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
31.193	44.389	13.196

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Attività immateriali

31/12/2005	31/12/2006	variazione
626	425	-201

Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno: registrano un incremento di € 59 mila derivante principalmente dall'effetto combinato dell'acquisto di software per € 268 mila e gli ammortamenti del periodo pari ad € 209 mila.

Altre Immobilizzazioni immateriali (oneri pluriennali): rilevano un decremento di € 83 mila interamente conseguente agli ammortamenti operati nell'anno.

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

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

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

Attività materiali

31/12/2005	31/12/2006	variazione
26.530	38.755	12.225

Complessivamente sono stati effettuati investimenti per € 14,9 milioni, relativi a:

- terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili: € 2,6 milioni
- attrezzature ed impianti: € 4 milioni
- immobilizzazioni in corso: € 7,7 milioni
- hardware: € 304 mila
- autoveicoli ed automezzi: € 260 mila
- mobili e arredi: € 30 mila.

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 585 mila relativi in massima parte alla cessione di attrezzature e automezzi a seguito del rinnovo del parco mezzi operativi.

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

Immobili: 4%

Impianti e macchinari: 10%

Attrezzature industriali e commerciali: 10%

Macchine elettroniche: 20%

Mobili e dotazioni di ufficio: 12%

Automezzi: 25%

Autoveicoli: 20%

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

Le immobilizzazioni in corso si riferiscono principalmente:

- ai costi dei lavori di ampliamento piazzale aeromobili (€ 3,45 milioni);

- ai costi per l'ampliamento dei piazzali militari (€ 3,18 milioni);

- ai lavori di costruzione del nuovo edificio rent a car (€ 476 mila);

- ai costi per i lavori di realizzazione segnaletica verticale luminosa delle aree di movimentazione dell'aeroporto (€ 1,06 milioni).

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

Partecipazioni in imprese Controllate

Tale voce, pari ad € 147 mila, riguarda la partecipazione di maggioranza (94,36%) in Alatoscana Spa.

L'incremento rispetto all'esercizio scorso, pari a € 114 mila, corrisponde alla sottoscrizione e versamento dell'aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci della Controllata nella seduta del 27.03.2006.

Sono in corso di definizione le procedure per la cessione del 66% del capitale di Alatoscana Spa alla Regione Toscana; al riguardo gli accordi prevedono un prezzo leggermente superiore al valore della partecipazione.

Partecipazioni in altre imprese

La SAT detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze Spa, tramite n.128.599 azioni, pari al 1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni del mese di dicembre 2006 alla Borsa di Milano, l'adeguamento al fair value della partecipazione suddetta risulta pari a 2,5 milioni di Euro. Al 31 dicembre 2005 il valore della partecipazione era pari a 1,7 milioni di Euro. L'incremento di tale valore, pari ad Euro 800 mila circa, è stato riflesso nella relativa riserva di fair value al 31 dicembre 2006.

Le altre partecipazioni riguardanti interamente la SAT, valutate al costo di acquisto, si riferiscono a:

I.T. Amerigo Vespucci Spa, (n. 97 azioni pari allo 0,43 % del capitale): € 51 mila;

Consorzio Turistico Area Pisana (2,8%): € 0,4 mila;

Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50%): € 13 mila;
Tirreno Brennero Srl. (1%): € 1 mila;
Consorzio Pisa Energia (5%): € 1 mila;
Montecatini Congressi Scrl (2,5%): € 2 mila.

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

Attività finanziarie

Crediti verso altri

La voce comprende il credito d'imposta su TFR (€ 4 mila), crediti per depositi cauzionali ai fornitori (€ 25 mila) e crediti per depositi cauzionali al Ministero dei Trasporti per le concessioni ricevute (€ 2,1 milioni) ex art. 3 del D.M. 7/11/97 n. 59/T.

L'aumento di € 267 rispetto al 31 dicembre 2005 mila deriva da:

- una riduzione di € 88 mila del credito d'imposta sul TFR a seguito del parziale recupero per il personale cessato nell'esercizio come previsto dalla normativa in materia introdotta dal Collegato alla Finanziaria 1997;
- l'incremento netto di € 355 mila dei depositi cauzionali derivante principalmente dal versamento mensile di cauzione, pari al 10% dei diritti di approdo e partenza percepiti, ex art.3 del D.M. 7/11/97 n. 59/T.

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

I crediti verso altri esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a € 17 mila e non hanno rilevato variazioni significative.

Altri titoli

La voce ammonta ad Euro 129 mila ed include unicamente i CCT con scadenza 1/1/2007 ricevuti dalla SAT nel corso del 2000 dal Ministero delle Finanze a saldo parziale di un credito di imposta. Tali titoli, interamente rimborsati a scadenza, sono classificati nell'attivo non corrente in quanto al momento non è intenzione di cederli prima della scadenza. Il valore di mercato al 31/12/2006 di tali titoli è sostanzialmente allineato al valore nominale.

Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno

Sono pari a € 188 mila e hanno subito un decremento di € 17 mila rispetto al 2005.

La movimentazione dei crediti per imposte anticipate entro ed oltre l'esercizio successivo viene fornita nell'Allegato F.

ATTIVITA' CORRENTI

Come evidenziato in tabella, le attività correnti ammontano ad Euro 13.213 mila al 31 dicembre 2006 e sono aumentate di Euro 121 mila rispetto al precedente esercizio.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
13.092	13.213	121

In particolare, le principali variazioni sono relative a:

Crediti commerciali e diversi

Tale voce risulta pari ad € 12.293 mila al 31/12/2006 (€ 9.947 mila al 31/12/2005) ed è così composta:

Crediti verso clienti

Tale voce risulta così composta (dati espressi in €/000):

	31/12/05	31/12/06	Variazioni
Crediti	7.684	9.977	2.293
Fondo svalutazione	(602)	(1.003)	(401)
	7.082	8.974	1.892

L'incremento dei crediti verso clienti, pari a € 2.293 mila, deriva principalmente dall'aumento del fatturato conseguente ai nuovi voli operanti sull'aeroporto.

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di € 409 mila e decrementato per € 8 mila per utilizzo. L'incremento di € 409 mila comprende € 51 mila di accantonamento fiscale ed € 358 mila di accantonamento tassato per adeguare il fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data di Bilancio.

Il fondo è in massima parte tassato (€ 907 mila).

Crediti verso imprese controllate

E' relativo ai crediti nei confronti della Controllata Alatoscana Spa principalmente per il recupero delle spese relative al servizio controllo sicurezza effettuato con personale SAT e per l'attività svolta in "service" nel 2006.

Crediti Tributari

Tale voce comprende:

- il credito pari ad € 2 mila per istanza di rimborso IRPEF versata e non dovuta.
- il credito IVA pari ad € 54 mila.

Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

	31/12/05	31/12/06	Variazioni
Verso dipendenti (crediti entro l'anno)	3	3	0
Verso cassieri biglietteria	58	33	-25
Verso Istituti previdenziali	11	37	26
Verso concessionaria	90	75	-15
Verso fornitori per anticipi	2	1	-1
Verso Istituti di credito	999	337	-662
Verso Stato (lavori Legge 299/79)	301	301	0
Verso Stato (lavori FIO)	845	845	0
Verso ANAS (Esproprio terreno)	-	139	139
Verso altri	42	56	14
Riclassifica Immob. Immat. in corso	-	905	905
Risconti attivi	204	431	227
Totale	2.555	3.163	608

L'incremento dei crediti entro l'esercizio successivo è dovuto principalmente alla riclassifica delle immobilizzazioni immateriali in corso come previsto dai principi contabili internazionali (€ 905 mila - per maggiori dettagli si rimanda alle note sui principi di transizione agli IAS); alla rilevazione del credito verso l'Anas per l'esproprio di terreno utilizzato per il nuovo svincolo della superstrada per l'aeroporto (€ 139 mila), all'aumento dei risconti attivi dovuto principalmente al rinnovo delle divise per il personale dipendente e alla contemporanea riduzione dei crediti verso istituti di credito a seguito del pagamento parziale da parte dello Stato dei lavori al 31/12/2006 relativi alla realizzazione del fabbricato "A".

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

Imposte Anticipate recuperabili entro l'anno

Accoglie le imposte anticipate recuperabili entro l'anno per un importo pari a € 506 mila.

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

Cassa e mezzi equivalenti

31/12/2005	31/12/2006	variazione
2.769	413 -	2.356

Il decremento registrato per un importo di circa € 2,4 milioni è conseguente principalmente alle spese di investimento sostenute nell'esercizio solo parzialmente finanziate dal cash-flow prodotto dalla gestione.

Per ulteriori spiegazioni si rinvia al rendiconto finanziario allegato E.

PATRIMONIO NETTO

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso dell'esercizio 2006:

31/12/2005	31/12/2006	variazione
23.715	26.990	3.275

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si veda l'Allegato C.

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Capitale sociale

Il capitale sociale di € 13.035 mila al 31 dicembre 2006, interamente versato, risulta costituito da n. 7.900.000 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna.

La variazione del numero delle azioni e del loro valore nominale è conseguente alla delibera dell'Assemblea dei Soci del 21/3/06, che ha determinato il frazionamento di ciascuna azione in numero 50 nuove azioni per un valore nominale di € 1,65 ciascuna.

Riserva di capitale

E' costituita:

- Dalle riserve di rivalutazione che al 31 dicembre 2006 sono iscritte per un ammontare complessivo di € 435 mila costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n. 413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 mila.

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

- Dalla riserva legale per un importo di € 891 mila. L'incremento di € 126 mila rispetto al 31 dicembre 2005, deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2006 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2005.

- Dalle riserve statutarie per un ammontare di € 7.508 mila. L'incremento di € 1.833 mila deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2005 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2005.

- Dalle altre riserve costituite da :

contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di € 66 mila. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che c'è un vincolo di € 3 mila sulle riserve disponibili relativo ai costi di impianto e ampliamento non ancora ammortizzati.

Ai sensi dell'art. 109 comma 4 del DPR 22/12/1986 n. 917 risulta in sospensione d'imposta, in caso di distribuzione delle riserve o degli utili portati a nuovo, un ammontare pari ad € 1.608 mila relativo agli accantonamenti degli ammortamenti anticipati dedotti solo in dichiarazione al netto delle imposte differite;

Riserva rettifiche di transizione ai principi contabili internazionali IAS-IFRS

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

Riserva di Fair Value

Al 31 dicembre 2006 ammonta a € 2.393 mila.

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

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie le perdite portate a nuovo per € 49 mila

Utile (perdita) dell'esercizio

Accoglie l'utile di periodo pari a € 3.028 mila.

PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'esercizio 2006:

31/12/2005	31/12/2006	variazione
7.920	7.924	4

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Passività fiscali differite

Tale voce ammonta ad € 1.076 mila al 31 dicembre 2006 ed accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi.

L'incremento di € 198 mila è conseguente alla rilevazione di imposte differite per € 355 mila e della contemporanea riduzione del fondo per € 157 mila a seguito della cancellazione delle imposte differite di competenza 2006.

Le variazioni in aumento sono principalmente riferibili alla rilevazione di imposte differite relative agli ammortamenti anticipati dell'esercizio 2006 che saranno operati sulla dichiarazione dei redditi.

Fondi per Rischi ed Oneri

La composizione di tali fondi è la seguente:

- Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili

Accoglie il fondo relativo alla indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio (circa € 4 mila nel 2006 ed € 2 mila nel 2005)

- Altri (Fondo rischi oneri futuri)

31/12/2005	31/12/2006	variazione
527	424	103

Il decremento netto, pari ad € 103 mila, rispetto al saldo al 31 dicembre 2005, deriva:

- dall'accantonamento (€ 163 mila) operato nell'anno per la definizione di accordi commerciali con un vettore aereo e dalla copertura del rischio di restituzione di importi incassati da alcuni vettori aerei;

- dall'utilizzo (€ 266 mila) effettuato per € 230 mila a fronte del pagamento ad un vettore aereo di un contributo sul fatturato handling 2004 e per € 36 mila per l'utilizzo del Fondo Speciale di Solidarietà istituito presso l'INPS come previsto dall'Art. 1 Legge 291/04.

Si ricorda che il fondo esistente al 31/12/2006 è rimasto in essere a fronte dei rischi, tuttora pendenti, riguardanti accordi commerciali non ancora definiti e la vertenza lavori viabilità Mondiali 1990; al riguardo si ricorda che, nel corso del 2° semestre 2004, è intervenuta sentenza del Tribunale di Pisa che ha respinto le richieste della controparte, che nel corso del 2005, ha presentato ricorso (udienza fissata nel 2008); si è pertanto ritenuto opportuno mantenere l'accantonamento poichè detta sentenza non è ancora passata in giudicato.

Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

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

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

Il valore della passività conformemente a quanto previsto dallo IAS 19 risulta pari ad € 6.416 mila

al 31 dicembre 2006 (€ 6.510 mila al 31 dicembre 2005).

Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate avvenute nell'esercizio in esame e presenta un decremento rispetto al 31 dicembre 2005 di € 94 mila come sotto riportato:

		T.F.R
Saldo al 31 dicembre 2005	€	6.510
Quota maturata nel corso d'esercizio	€	673
<u>Indennità liquidate in corso d'esercizio</u>	€	<u>-767</u>
<u>Saldo al 31 dicembre 2006</u>	€	<u>6.416</u>

Altri debiti oltre l'esercizio successivo

I debiti oltre l'esercizio successivo pari a € 3 mila (€ 3 mila al 31.12.2005), interamente esigibili entro 5 anni, si riferiscono ai depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2006.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
12.650	22.687	10.037

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Scoperti bancari e finanziamenti

Nel totale hanno registrato un incremento di € 986 mila (€ 0 al 31.12.2005) e si riferiscono all'utilizzo di affidamenti bancari.

La posizione finanziaria netta della Società al 31.12.2006, così come riportata nella Relazione sulla Gestione, risulta dalla seguente tabella:

<i>(in migliaia di euro)</i>	Posizione finanziaria netta	
	2006	2005
Disponibilità liquide	11	11
Crediti verso Istituti di credito a breve	402	2.758
Cassa e mezzi equivalenti	413	2.769
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	986	-
<u>Posizione finanziaria netta</u>	<u>-573</u>	<u>2.769</u>

Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 1.529 mila è così composto (valori in €/000):

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>Variazioni</u>
IRPEF su lavoro dipendente e autonomo	211	268	57

IRAP	35	139	104
IRES	0	566	566
IVA	76	0	-76
ERARIO addizionale comunale	151	553	402
Altri minori	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>0</u>
	<u>476</u>	<u>1.529</u>	<u>1.053</u>

Il debito IRAP 2006 è al netto degli acconti d'imposta versati in corso d'anno per € 807 mila.
 Il debito IRES 2006 è al netto degli acconti versati in corso d'anno per € 1.366 mila e del credito IRES relativo al provento da consolidamento calcolato sulla perdita fiscale della Controllata Alatoscana come già indicato a commento della voce "imposte dell'esercizio".

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili, pari ad € 2 a passeggero imbarcato, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350 a partire dal 1° giugno 2004 per € 1 a passeggero, è stata incrementata di € 1 a passeggero dal decreto legge n.7 del 31 gennaio 2005 coordinato con la legge di conversione 31 marzo 2005, n. 43, che ha avuto applicazione a partire dal 2 aprile 2005.

Debiti commerciali e diversi

La voce debiti commerciali e diversi ammonta a € 20.172 mila (€ 12.174 mila al 31.12.2005) ed è composta da:

-Debiti verso fornitori

Ammontano ad € 13.592 e registrano un incremento di € 7.093 mila relativo a fatture ricevute entro l'anno (€ 5.059 mila) ed a fatture da ricevere (€ 2.034).

L'incremento deriva principalmente dai debiti vs fornitori legati agli investimenti effettuati dalla SAT nel corso del 2006.

-Debiti verso Imprese controllate

Riguarda il debito verso la Controllata Alatoscana Spa relativo ad un contributo in conto esercizio (€ 70 mila) deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 19/12/2006 e ritenute IRES (€ 1 mila) della Controllata, che la Società ha inserito nella denuncia del consolidato nazionale 2005 relativo all'anno 2004.

-Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale

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

	<u>31/12/05</u>	<u>31/12/06</u>	<u>Variazioni</u>
I.N.P.S.per contributi su compensi Dic.'05 e ferie non godute	786	876	90
I.N.A.I.L. per contributi su compensi Dic. '05 e ferie non godute	<u>30</u>	<u>34</u>	<u>4</u>
	816	910	94

Altri debiti entro l'anno

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

	<u>31/12/05</u>	<u>31/12/06</u>	<u>Variazioni</u>
Ministero dei Trasporti (canone concessione secondo semestre, conguagli 2005 e 2006)	863	542	-321
Comune di Pisa (contributo x sovrappasso)	0	500	500
Vettori per incassi biglietteria aerea	479	390	-89
F.M.C (saldo fornitura attrezzatura operativa)	0	31	31

Concessionaria per vendita biglietti bus	4	195	191
Dipendenti (competenze maturate al 31/12)	1.454	1.753	299
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	70	154	84
Sindaci revisori (competenze maturate al 31/12)	0	24	24
Ministero dei Trasporti (premio rischio terrorismo)	37	37	0
SEPI (Imposta pubblicità 2006)	0	37	37
Altri minori	83	70	-13
Totale	<u>2.990</u>	<u>3.733</u>	<u>743</u>

In particolare: (i) il decremento dei debiti verso il Ministero dei Trasporti è conseguente all'applicazione della Legge 248/05 "Requisiti di Sistema" che ha diminuito il canone di concessione del 75%; (ii) il debito di € 500 mila verso il Comune di Pisa è relativo al contributo straordinario concesso dalla SAT al Comune di Pisa quale partecipazione alla realizzazione del progetto "sovrappasso stradale aeroporto-cantieristica"; (iii) l'incremento dei debiti verso dipendenti deriva principalmente dall'aumento dell'organico.

Acconti

Gli acconti, che ammontano a € 1.865 mila, hanno registrato un decremento di € 2 mila relativo ad anticipi rimborsati a clienti.

Tale voce comprende gli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 mila) e lavori FIO (€ 1,033 milioni) oltre che agli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute (€ 57 mila).

Conti d'ordine

Al 31.12.2006 i conti d'ordine ammontano ad €. 10.697 mila e sono così composti (dati espressi in €/000):

	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Fidejussioni prestate da Terzi per conto SAT	6.515	6.217	298
Fidejussioni di Terzi a favore SAT	4.060	3.586	474
Titoli ricevuti a garanzia	1	1	-
Altri impegni della Società	121	121	-
Totale	<u>10.697</u>	<u>9.925</u>	<u>772</u>

Le fidejussioni prestate da terzi per conto SAT si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate al Ministero dei Trasporti a garanzia del pagamento dei canoni di concessione ed al Ministero della Difesa (€ 5 milioni) a garanzia degli obblighi assunti per la realizzazione dei piazzali per la sosta degli aeromobili.

L'incremento di € 474 milioni delle fidejussioni prestate da terzi a favore di SAT si riferisce principalmente all'aumento delle fidejussioni prestate per conto delle Imprese a fronte dei lavori appaltati dalla Società.

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
NELL'ESERCIZIO 2006 (in migliaia di Euro)

	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE. INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
A- Valore al 31-12-05	195	177	254	626
VARIAZIONI ESERCIZIO				
Acquisti	268	727		995
Riclassifica		- 904		- 904
Ammortamenti	- 209		- 83	- 292
Utilizzo amm. ti anni precedenti				-
B- Saldo variazioni 2006	59	- 177	- 83	- 201
Valore al 31-12-06 (A+B)	254	-	171	425

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
NELL'ESERCIZIO 2006 (in migliaia di Euro)

	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI						TOTALE
	gratuite devolvibili	di proprietà Società					
	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOBILIZ. IN CORSO	ALTRI BENI		
Costo storico al 31-12-05	24.995	890	11.696	370	946	5.115	44.012
Fondo amm.to al 31-12-05	- 6.740	- 52	- 6.655	- 300	-	- 3.735	- 17.482
Valore al 31-12-05 (A+B)	18.255	838	5.041	70	946	1.380	26.530
VARIAZIONI ESERCIZIO							
Acquisti	2.461	133	4.048	13	7.701	592	14.948
Lavori in corso anni prec.	123				123		-
Passaggio conto							-
Disinvestimenti		- 139	- 434	- 4		- 8	- 585
Contributi conto inv.ti							-
Ammortamenti	- 1.084	- 5	- 876	- 12		- 539	- 2.516
Utilizzo amm.ti anni prec.			374			6	380
B- Saldo variazioni 2006	1.500	- 12	3.112	- 3	7.578	51	12.226
Costo storico al 31-12-2006	27.456	883	15.310	379	8.524	5.699	58.251
Fondo amm.to al 31-12-2006	- 7.824	- 57	- 7.157	- 312	-	- 4.268	- 19.618
Valore al 31-12-2006 (A+B)	19.632	826	8.153	67	8.524	1.431	38.633

**PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DELLE VARIAZIONI NEI CONTI DI PATRIMONIO
NETTO PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2006 (in migliaia di Euro)**

	SALDI AL 31-12-05	DESTINAZIONE UTILE ESERCIZIO 2005	RICLASSIFI CAZIONE	DISTRIBUZIONE DIVIDENDI	ADEGUAMENTO AL FAIR VALUE	UTILE DELL'ESERC IZIO	SALDI AL 31-12-2006
CAPITALE SOCIALE	13.035						13.035
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435						435
RISERVA LEGALE	764	126					890
RISERVE STATUTARIE	5.676	1.833					7.509
ALTRE RISERVE	66						66
RISERVE DI CAPITALE	6.941	1.959	-		-	-	8.900
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 317						- 317
RISERVA DI FAIR VALUE	1.582				811		2.393
UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO		- 49					- 49
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	2.473	- 1.910		- 563		3.028	3.028
TOTALE PATRIMONIO	23.714	-	-	- 563	811	3.028	26.990

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

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE *	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI**	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	13.035				
RISERVE DI CAPITALE:					
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA PER AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLATE					
RISERVA DA SOPRAPREZZO AZIONI					
RISERVA DA CONVERSIONE OBBLIGAZIONI					
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
RISERVA LEGALE	764	B	-		
RISERVA STRAORDINARIA	7.635	A, B, C	7.635		
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA DA UTILI NETTI SU CAMBI					
RISERVA DA VALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO					
RISERVA DA DEROGHE EX COMMA 4 DELL'ART. 2423					
ALTRE RISERVE	66	B	-		
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 317		-		
RISERVA DI FAIR VALUE	2.393		-		
UTILI (PERDITE) A NUOVO	- 49		-		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.028	A, B, C	3.028		
TOTALE	26.990		11.098		
QUOTA NON DISTRIBUIBILE			3		
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE			11.095		

* Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

** Non sono state effettuate utilizzazioni nei tre esercizi precedenti.

All. D

RENDICONTO FINANZIARIO (in migliaia di Euro)

<i>(in migliaia di euro)</i>	31 dicembre	
	2006	2005
A- Disponibilità monetarie nette iniziali (Indebitamento finanziario netto a breve)	2.769	847
B- Flusso monetario da attività dell'esercizio		
Utile dell'esercizio	3.028	2.473
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	291	270
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	2.516	2.450
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto		
accantonamento	673	950
(pagamenti)	(767)	(518)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi delle attività correnti	(2.173)	(45)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	(113)	256
(Incremento) decremento delle rimanenze	0	0
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	9.051	693
Incremento (decremento) delle imposte differite	198	10
Variazione netta dei fondi oneri e rischi	(101)	(519)
Totale (B)	12.603	6.020
C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti e del relativo fondo ammortamento ^(c)	(14.740)	(3.019)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(265)	(459)
(Investimenti) / disinvestimenti di Partecipazioni in società controllate	(114)	176
(Investimenti) / disinvestimenti di Partecipazioni in altre imprese	0	8
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	(265)	(242)
Totale (C)	(15.383)	(3.536)
D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie		
Distribuzione dividendi	(562)	(562)
Totale (D)	(562)	(562)
E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)	(3.343)	1.922
F- Disponibilità monetaria netta finale	(573)	2.769

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

	ESERCIZIO 2005			ESERCIZIO 2006			Totali 2006
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		
		IRES 33%	IRAP 4,25%		IRES 33%	IRAP 4,25%	
IMPOSTE ANTICIPATE							
Svalutazione crediti				358	118		118
Rappresentanza	17	6	1	11	3	1	4
Svalutazione partecipazioni							-
Accantonamento fondo rischi	36	12		163	54		54
Competenze professionali							-
Contributi pluriennali				400	132	17	149
Differenza tra amm.to civilistico e IAS				37	12	2	14
Costi detrabili per cassa	11	4	1	48	16	2	18
Costi detrabili a seguito sentenza				25	8	1	9
Totale	64	22	2	1.042	343	23	366
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Plusvalenze patrimoniali	17	6	1	18	6	1	7
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	427	141	18	379	125	16	141
Quota parte amm.ti su vend. beni	38	12	1	25	8	1	9
Totale	482	159	20	422	139	18	157
Totale imposte anticipate	546	181	22	1.464	482	41	523
IMPOSTE DIFFERITE							
Plusvalenze patrimoniali	1	1	-	36	12	1	13
Ammortamenti anticipati	538	177	23	717	237	30	267
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	-	-	-	201	66	9	75
Totale	539	178	23	954	315	40	355
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Rappresentanza	12	4	1	15	5	1	6
Svalutazione partecipazioni	116	39		116	38		38
Costi anni precedenti	66	22	1	11	3	1	4
Accantonamento fondo rischi	558	184		266	88		88
Svalutazione crediti	141	47					-
Attualizzazione TFR (IAS)				465	153		153
Oneri finanziari (IAS)				- 140	- 46		- 46
Ripresa ammortamenti imm.Immateriali (IAS)				17	6	1	7
Eliminazione rivalutazione monetaria (IAS)				9	3		3
Totale	893	296	2	759	250	3	253
Totale imposte differite	1.432	474	25	1.713	565	43	608
IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE	- 886	- 293	- 3	- 249	- 83	- 2	- 85

Viene fornita di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio dei crediti per imposte anticipate e del fondo per imposte differite

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
Saldo al 31/12/2005	581	878
decremento dell'esercizio	-253	-157
incremento dell'esercizio	366	355
Saldo al 31/12/2006	694	1076

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE (in migliaia di Euro)

	ANNO 2006		ANNO 2005	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato da bilancio (ante imposte)	6.004	23.400	4.943	19.733
Aliquota ordinaria applicabile	33,00%	4,25%	33,00%	4,25%
Onere fiscale teorico	1.981	995	1.631	839
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi				
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	-201	-201		
Ammortamenti anticipati	-717	-717	-538	-538
Plusvalenze patrimoniali	-36	-36	-2	-2
Totale	-954	-954	-540	-540
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi				
Contributi pluriennali	400	400		
Spese di rappresentanza	11	11	17	17
Svalutazione crediti	358			
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	37	37		
Accantonamento fondo rischi	163		36	
Costi detraibili per cassa	48	48	12	11
Costi detraibili a seguito sentenza	25	25		
Totale	1.042	521	65	28
Rigiro diff. temporanee di esercizi prec. in aumento e in diminuzione				
Plusvalenze patrimoniali	18	18	18	18
Quota parte amm. fi ordinari dell'anno	379	379	427	427
Quota parte amm. fi su vend. beni	25	25	38	38
Quote spese di rappresentanza	-15	-15	-12	-12
Svalutazione partecipazioni	-116		-116	
Quota svalutazione crediti			-141	
Acc. ti al fondo rischi	-266		-558	
Costi per cassa			-17	-17
Costi tassati anni precedenti	-11	-11	-49	
Attualizzazione TFR (IAS)	-465		-76	
Oneri finanziari (IAS)	140		211	
Ripresa amm. ti imm. immateriali (IAS)	-17	-17	-58	-58
Eliminazione rivalutazione monetaria (IAS)	-9	-9	-9	-9
Totale	-337	370	-342	387
Differenze che non si riverseranno in esercizi successivi				
Svalutazione partecipazioni			179	
2/3 Spese di rappresentanza	29	29	44	44
Spese telefonia mobile	25	25	13	13
Costi autovetture	184	184	36	36
Costi indeducibili	81	81	8	8
Imposte e tasse indeducibili	59		49	
Sopravvenienze e passive indeducibili	33		17	
Quota parte amm. fi ind. su vendite	2	2		
Soprav. ze attive x imposte in ded. li				
Dividendi	-17		-7	
Fringe benefit	-22	-22		
Proventi da consolidamento	-59		-59	
Plusvalenze su autovetture				
Plusvalenze su partecipazioni			-4	
Sopravvenienze attive		293		140
Sopravvenienze passive		-50		-23
Prestazioni lavoro occasionale		28		45
Collab. ni coord. e continuative		202		170
Lavoro assimilato al lavoro dip. te		55		36
Contributi gestione separata INPS		21		11
Oneri di utilità sociale		13		5
Totale	315	861	276	485
Altre deduzioni				
Contributi x assic. ni oblig. infortuni		-165		-161
Deduzione x increm. to occupazionale		-751		-360
Spese x apprendisti e disabili		-142		-153
Personale con contratto di inserimento		-864		-582
Totale		-1.922		-1.256
Credito d'imposta sui dividendi				
Imponibile fiscale	6.070	22.276	4.402	18.837
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	2.003	947	1.452	801
Aliquota effettiva	33,36	4,05	29,37	4,06
Rilevaz. ni contabili effettuate nell'esercizio				
Imposte correnti	2.003	947	1.452	801
Imposte anticipate	-343	-23	-22	-2
Imposte differite	315	40	178	23
utilizzo fondo imposte diff. eserc. prec.	-139	-18	-159	-20
Diminuz. ne imposte anticipate exerc. prec.	250	3	274	4
proventi da consolidamento	-59		-59	
Imposte totali Voce 22 Conto Economico	2.027	949	1.664	806

all. G

EMOLUMENTI AMMINISTRATORI E SINDACI ANNO 2006
(in Euro)

ANNO 2006	Carica e durata	Compensi percepiti per carica	Altri compensi**	Totale Compensi
<u>Amministratori</u>				
Franco Viegi	Presidente CDA fino al 25-05-06	30.323	2.108	32.431
Costantino Cavallaro	Consigliere dal 26-05-06 e Presidente CDA dal 29-05-06	44.652	1.774	46.426
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	32.076	14.730	46.806
Marcello Fremura	Consigliere CDA fino al 25-05-06	3.000	159	3.159
Paola Miolo	Consigliere CDA fino al 25-05-06	5.500	-	5.500
Maria Paoletti	Consigliere CDA fino al 25-05-06	3.000	-	3.000
Armando Cecchetti	Consigliere CDA fino al 25-05-06	3.500	134	3.634
Alessandro Gallione	Consigliere CDA fino al 25-05-06	4.500	150	4.650
Pierfrancesco Pacini	Consigliere CDA fino al 25-05-06 e riconfermato dal 26-05-06	14.000	-	14.000
Francesco Barachini	Consigliere CDA dal 26-05-06	8.000	-	8.000
Giuseppe Biondi	Consigliere CDA dal 26-05-06	6.500	-	6.500
Stefano Bolis*	Consigliere CDA dal 26-05-06	-	-	-
Carlo Alberto Dringoli	Consigliere CDA dal 26-05-06	9.000	-	9.000
Sergio Landi	Consigliere CDA dal 26-05-06	7.000	371	7.371
Ivo Nuti	Consigliere CDA dal 26-05-06	4.000	236	4.236
TOTALE		175.051	19.661	194.712
<u>Sindaci</u>				
Loredana Durano	Presidente Collegio Sindaci	7.127	1.446	8.573
Alessandro Carrara	Sindaco Revisore	26.963	670	27.633
Eugenio Minici	Sindaco Revisore	10.536	8.405	18.940
Rodolfo Bernardini	Sindaco Supplente	-	-	-
Pilade Silvestri	Sindaco Supplente	-	-	-
TOTALE		44.626	10.520	55.146

*Emolumenti liquidati al Socio

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

TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI **(IFRS)**

Il presente documento costituisce la formalizzazione del processo di transizione ai principi contabili internazionali IFRS - International Financial Reporting Standard – per SAT Società Aeroporto Toscano Spa.

Difatti, il Decreto Legislativo n. 38 del 28 febbraio 2005 sancisce, per le società le cui azioni sono negoziate in un mercato regolamentato dell'Unione Europea, l'obbligo di predisporre i propri bilanci secondo i principi contabili IAS (International Accounting Standard) ed IFRS (International Financial Reporting Standard) emanati dallo IASB (International Accounting Standard Board) ed omologati in sede comunitaria..

SAT Società Aeroporto Toscano Spa adotta i suddetti principi contabili nella predisposizione dei propri bilanci a partire dall'esercizio 2006.

La Società ha individuato nel primo gennaio 2005 la data di riferimento per la transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS. Come previsto dalla comunicazione Consob n. DEM/6064313 del 28 luglio 2006 i prospetti contabili riportati nel presente documento di transizione sono accompagnati dalle informazioni richieste dall'IFRS 1 paragrafi 39 e 40, corredati dalle note esplicative dei criteri di redazione e delle voci componenti le allegate riconciliazioni.

Riconciliazioni richieste dall'IFRS 1

Come richiesto dall'IFRS 1, la presente appendice descrive i principi adottati nella preparazione dello stato patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2005, le principali differenze rispetto ai principi contabili italiani utilizzati nel redigere il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005, nonché le conseguenti riconciliazioni tra i valori a suo tempo pubblicati, predisposti secondo i principi contabili italiani e i corrispondenti valori rideterminati sulla base degli IFRS.

Ciò premesso, vengono qui di seguito illustrati:

- ➔ i principi contabili adottati dalla Società a partire dal 1° Gennaio 2005, nonché le regole di prima applicazione degli IAS/IFRS (IFRS 1);
- ➔ i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto secondo i precedenti principi contabili e quello rilevato in conformità agli IFRS alle seguenti date:
 - ⊗ data di passaggio agli IAS/IFRS (1° gennaio 2005);
 - ⊗ data di chiusura dell'ultimo esercizio il cui Bilancio è stato redatto in conformità ai precedenti principi contabili (31 dicembre 2005);
- ➔ il prospetto di riconciliazione del risultato economico riportato nell'ultimo Bilancio redatto secondo precedenti principi contabili (31 dicembre 2005) con quello derivante dall'applicazione degli IAS/IFRS per il medesimo esercizio.

Vengono inoltre allegati gli stati patrimoniali IAS/IFRS al 1° gennaio 2005 ed al 31 dicembre 2005 ed il conto economico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005.

PRIMA APPLICAZIONE DEGLI IFRS

Primo bilancio IFRS

Gli allegati prospetti di riconciliazione, essendo predisposti solo ai fini del progetto di transizione per la redazione del primo bilancio di esercizio completo secondo gli IFRS omologati dalla Comunità Europea, sono privi dei dati comparativi e delle necessarie note esplicative, informazioni che sarebbero richieste per rappresentare in modo completo la situazione patrimoniale-finanziaria e il risultato economico della Società in conformità ai principi IFRS.

Principio generale

La Società ha applicato in modo retrospettivo allo Stato Patrimoniale di apertura i principi contabili in vigore al 31/12/2005 salvo alcune esenzioni facoltative e le eccezioni obbligatorie adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto di seguito.

Tali prospetti contabili 2005 costituiranno i valori pubblicati ai fini comparativi nel Bilancio al 31 dicembre 2006.

Lo Stato Patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2005 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2004, predisposto in conformità ai principi contabili italiani:

- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dagli IFRS, incluse quelle non previste dai principi contabili italiani, sono state rilevate e valutate secondo gli IFRS;
- tutte le attività e le passività la cui iscrizione è richiesta dai principi contabili italiani, ma non è ammessa dagli IFRS, sono state eliminate;
- alcune voci di Bilancio sono state riclassificate secondo quanto previsto dagli IFRS.

Gli effetti di queste rettifiche sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura.

Le regole e le opzioni più significative previste dai principi contabili internazionali e adottati dalla Società sono sinteticamente riportate di seguito:

- ⊕• modalità di presentazione degli schemi di Bilancio: per lo schema di Stato patrimoniale è stato adottato il criterio “corrente /non corrente” mentre per lo schema di Conto Economico è stato adottato lo schema con i costi classificati per natura. Per quanto riguarda il Rendiconto finanziario è stata adottata la rappresentazione con il metodo cd.”indiretto” ;
- ⊕• informativa di settore: la Società, sulla base di quanto previsto dallo IAS 14 “informativa di settore” ha identificato come schema primario quello per attività, come schema secondario quello geografico, sulla base della localizzazione dei propri clienti;
- ⊕• esenzioni facoltative previste dall'IFRS 1 in sede di prima applicazione degli IAS/IFRS (1° gennaio 2005):
- 4• valutazione di immobili, impianti e macchinari, nonché degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali al fair value o, in alternativa, al costo rivalutato come valore sostitutivo del costo. La Società non si avvale di tale esenzione in quanto ha adottato il criterio del costo storico ammortizzato ai fini della valutazione delle immobilizzazioni materiali e immateriali;

⊖ Trattamenti contabili prescelti nell'ambito delle opzioni contabili previste dagli IAS/IFRS

⊖ Valutazione delle attività materiali e immateriali

Successivamente all'iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 e lo IAS 38 prevedono che tali attività possano essere valutate al costo (e ammortizzate) o al fair value. La Società ha scelto di adottare il metodo del costo.

⊖ Trattamento di fine rapporto

In base a quanto previsto dallo IAS 19, il valore di contabilizzazione del fondo TFR e di altre retribuzioni differite è stato rettificato attraverso l'applicazione di metodologie attuariali. La Società ha deciso di non adottare il metodo del corridoio.

Partecipazioni in società controllate

Come stabilito dagli IAS 27 e 28 le partecipazioni in Società Controllate possono essere valutate al costo o in conformità allo IAS 39. La Società ha optato per l'adozione del criterio del costo.

Il passaggio agli IFRS omologati dalla Comunità europea ha comportato il mantenimento delle stime precedentemente formulate secondo i Principi Contabili Italiani, salvo in quei casi in cui l'adozione degli IFRS omologati dalla Commissione europea abbia richiesto la formulazione di stime secondo metodologie differenti.

EFFETTI DELLA TRANSAZIONE AGLI IFRS/IAS (importi espressi in Euro migliaia)

Di seguito si riporta la sintesi degli effetti della transizione ai principi contabili internazionali sul patrimonio netto al 1 gennaio 2005, e sul patrimonio netto e risultato d'esercizio al 31 dicembre 2005.

Gli effetti delle rettifiche al 1° gennaio 2005 sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura alla data di transizione e sono stati imputati alle voci "Riserva rettifiche IAS/IFRS" e "Riserva di fair value".

SINTESI EFFETTI TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

	01-gen-05		01-gen-05
	Principi Italiani	Rettifiche	Principi IAS/IFRS
PATRIMONIO NETTO	20.539	768	21.307
<hr/>			
	31-dic-05		31-dic-05
	Principi Italiani	Rettifiche	Principi Italiani
PATRIMONIO NETTO	22.498	1.217	23.715
RISULTATO D'ESERCIZIO	2.521	-48	2.473

RIEPILOGO RETTIFICHE CONNESSE ALLA TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

PATRIMONIO NETTO	01-gen-05	31-dic-05	REF.
Principi italiani	20.539	22.498	
Rettifiche:			
Impianto e ampliamento	-31	-17	1)

Altre immobilizzazioni immateriali	-48	-4	2)
Rivalutazione monetaria	-140	-132	3)
Partecipazioni in altre imprese	1.085	1.583	4)
Trattamento di fine rapporto	-267	-403	5)
Imposte Anticipate	169	190	6)
Principi IAS/IFRS IFRS	21.307	23.715	

RISULTATO ECONOMICO	31-dic-05	REF.
----------------------------	------------------	-------------

Principi italiani	2.521	
Rettifiche:		
Amm.to impianto e ampliamento	14	1)
Amm.to altre immobilizzazioni	44	2)
Amm.to rivalutazione monetaria	9	3)
Acc.to trattamento di fine rapporto	77	5)
Oneri finanziari	-211	5)
Imposte	19	6)
Principi IAS/IFRS	2.473	

Commento alle rettifiche operate sullo stato patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2005 e sul conto economico e stato patrimoniale al 31 dicembre 2005

➔1) Costi di impianto ed ampliamento

I principi contabili internazionali, a differenza di quelli italiani, non prevedono l'iscrizione di questa voce tra le attività immobilizzate che conseguentemente devono essere interamente spese nell'esercizio in cui sono sostenute. Per la Società questa voce è costituita prevalentemente dal valore netto residuo delle spese sostenute per consulenze relative alle tematiche strategiche nell'area della finanza straordinaria.

Gli effetti dell'applicazione di questo principio rispetto ai principi contabili italiani sono i seguenti:

- ▣ al primo gennaio 2005 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni immateriali per un importo di 31 Euro migliaia;
- ▣ al 31 dicembre 2005 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 17 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 14 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2005.

➔2) Altre immobilizzazioni immateriali

In base ai principi contabili italiani la Società ha capitalizzato alcuni costi che i principi contabili internazionali richiedono che siano interamente spesi nel corso dell'esercizio. In particolare la voce accoglie costi relativi a corsi di formazione del personale, realizzazione del sito internet e studi di fattibilità.

- ▣ Al primo gennaio 2005 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni materiali per un importo di 48 Euro migliaia.

Al 31 dicembre 2005 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 4 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 44 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2005.

4.3) Rivalutazione monetaria

La Società ha effettuato negli anni 1981 e 1991 rivalutazioni monetarie su fabbricati gratuitamente devolvibili al fine di ottenere i connessi benefici fiscali. I principi contabili internazionali, a differenza di quelli italiani, consentono di rivalutare un cespite a condizione che tutta la classe cui il cespite appartiene venga rivalutata e che la rivalutazione porti il valore dei cespiti al fair value. Non essendo questi due requisiti soddisfatti dalle rivalutazioni monetarie effettuate dalla Società si rende necessario stornarne l'effetto.

al primo gennaio 2005 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni materiali per un importo di 140 Euro migliaia;

al 31 dicembre 2005 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 132 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 9 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2005.

4) Partecipazioni in altre imprese – adeguamento al fair value

Secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali, le partecipazioni in altre imprese, che non sono possedute con l'intento di essere rivendute o di fare trading, devono essere valutate, successivamente all'iscrizione, al fair value. Il presupposto per questa disposizione è che il fair value sia stimabile in modo attendibile. Quando il fair value non è stimabile in modo attendibile l'investimento è valutato al costo.

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

La Società detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze Spa, tramite n. 128.599 azioni, pari al 1,42% del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni al 1 gennaio 2005 ed al 31 dicembre 2005 alla Borsa di Milano, l'adeguamento al fair value della suddetta partecipazione ha comportato i seguenti effetti:

al 1 gennaio 2005 si registra un aumento del patrimonio netto (riflesso nell'apposita "Riserva di fair value") a seguito dell'adeguamento del valore della partecipazione al fair value per 1.085 Euro migliaia

al 31 dicembre 2005 tale adeguamento ha comportato un aumento del patrimonio netto pari a 1.583 Euro migliaia con la relativa movimentazione della riserva di fair value.

4.5) Benefici per i dipendenti (ricalcolo TFR)

Secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali (IAS 19) il TFR rientra nella categoria dei cosiddetti "piani a benefici definiti" per i quali deve essere effettuato un calcolo di tipo attuariale per determinare il valore attuale dell'importo che verrà erogato dalla società al dipendente al termine del rapporto di lavoro. Per contro i principi contabili italiani prevedono la contabilizzazione dell'importo complessivo maturato annualmente determinato secondo quanto stabilito dalla normativa vigente.

Gli effetti dell'applicazione di questo principio rispetto ai principi contabili italiani sono i seguenti:

- ▣ al primo gennaio 2005 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e un aumento del fondo TFR per 267 Euro migliaia;
- ▣ al 31 dicembre 2005 è stato rilevato una riduzione del patrimonio netto e un aumento del fondo TFR per 403 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in una diminuzione dello stesso pari a 134 Euro migliaia dovuto per 77 Euro migliaia all'effetto positivo indotto dalla diminuzione dell'accantonamento al fondo e per 211 Euro migliaia all'effetto negativo indotto dalle componenti finanziarie di *interest cost* e *actuarial losses*.

6) Imposte differite

Sulle differenze temporanee che si sono originate dalle rettifiche descritte precedentemente sono state accertate le relative imposte differite applicando le aliquote fiscali attualmente in vigore.

- ▣ al primo gennaio 2005 è stato rilevato un aumento del patrimonio netto e un aumento delle attività fiscali differite per 169 Euro migliaia;
- ▣ al 31 dicembre 2005 è stato rilevato un aumento del patrimonio netto e un aumento delle attività fiscali differite per 190 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 19 Euro migliaia;

Forniamo di seguito il dettaglio degli effetti patrimoniali ed economici relativi all'accertamento delle imposte differite

EFFETTO FISCALE SUL PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO	01-gen-05	31-dic-05
Impianto e ampliamento	12	6
Altre immobilizzazioni immateriali	17	2
Rivalutazione monetaria	52	49
Trattamento di fine rapporto	88	133
Totale	169	190

EFFETTO FISCALE SUL RISULTATO DELLA SOCIETA'

RISULTATO ECONOMICO 31-dic-05

Impianto e ampliamento	-6
Altre immobilizzazioni immateriali	-16
Rivalutazione monetaria	-3
Trattamento di fine rapporto	44
Totale	19

PROSPETTI DI TRANSIZIONE

SAT S.p.A. - BILANCIO AL 1 GENNAIO 2005 - STATO PATRIMONIALE				
ATTIVITA'	1/1/2005 Principi Nazionali	Ridassifiche IAS	Rettifiche IAS	1/1/2005 IAS/IFRS
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Costi di impianto e ampliamento	31.067		(31.067)	-
Diritti di brevetto industriale	144.720			144.720
Immobilizzazioni in corso e acconti	125.713			125.713
Altre immobilizzazioni immateriali	214.098		(47.847)	166.251
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	515.598	-	(78.914)	436.684
Attività materiali				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	15.538.248		(140.329)	15.397.919
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	10.563.671			10.563.671
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	26.101.919	-	(140.329)	25.961.590
Partecipazioni in imprese controllate	208.797			208.797
Partecipazioni in altre imprese	204.404		1.084.832	1.289.236
Attività finanziarie				
Crediti verso altri	1.627.474			1.627.474
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	22.114			22.114
Altri titoli	129.000			129.000
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	1.778.588	-	-	1.778.588
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	59.027		145.326	204.353
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	28.868.333	-	1.010.915	29.879.248
Attività correnti				
Rimanenze				
	-	-	-	-
Crediti commerciali e diversi				
Crediti verso i clienti	7.496.333			7.496.333
Crediti verso imprese controllate	47.210			47.210
Crediti tributari	185.013			185.013
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	1.840.804	332.970		2.173.774
Ratei e risconti attivi	332.970	(332.970)		-
TOTALE CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI	9.902.330	-	-	9.902.330
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	607.718		24.778	632.496
Cassa e mezzi equivalenti	847.396			847.396
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	11.357.444	-	24.778	11.382.222
TOTALE ATTIVITA'	40.225.777	-	1.035.693	41.261.470
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'				
Capitale e riserve				
Capitale	8.160.700			8.160.700
Riserva di capitale	8.895.367			8.895.367
Riserva rettifiche IAS			(317.128)	(317.128)
Riserva di fair value			1.084.832	1.084.832
Utili (perdite) portati a nuovo				0
Utile (perdita) dell'esercizio di gruppo	3.482.910			3.482.910
TOTALE PATRIMONIO NETTO	20.538.977	-	767.704	21.306.681
Passività a medio-lungo termine				
Passività fiscali differite	868.261			868.261
Fondi rischi e oneri	1.048.422			1.048.422
TFR e altri fondi relativi al personale	5.809.355		267.989	6.077.344
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.344			3.344
TOTALE PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	7.729.382	-	267.989	7.997.371
Passività correnti				
Scoperti bancari e finanziamenti				
	-	-	-	-
Debiti tributari	412.667			412.667
Debiti commerciali e diversi				
Debiti verso fornitori	6.199.773	100.517		6.300.290
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	713.121			713.121
Altri debiti esigibili entro l'anno	2.662.833			2.662.833
Acconti	1.868.507			1.868.507
Ratei e risconti passivi	100.517	(100.517)		-
Totale debiti commerciali e diversi	11.544.751	-	-	11.544.751
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	11.957.418	-	-	11.957.418
TOTALE PASSIVITA'	19.686.800	-	267.989	19.954.789
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	40.225.777	-	1.035.693	41.261.470

BILANCIO SAT Spa AL 31 DICEMBRE 2005 - STATO PATRIMONIALE				
ATTIVITA'	31/12/2005 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS	Rettifiche IAS	31/12/2005 IAS/IFRS
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Costi di impianto e ampliamento	16.833		(16.833)	-
Diritti di brevetto industriale	195.003			195.003
Immobilizzazioni in corso e accorti	177.442			177.442
Altre immobilizzazioni immateriali	257.677		(4.327)	253.350
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	646.955		(21.160)	625.795
Attività materiali				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	18.386.174		(131.563)	18.254.611
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	8.275.476			8.275.476
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	26.661.650		(131.563)	26.530.087
Partecipazioni in imprese controllate	32.769			32.769
Partecipazioni in altre imprese	196.450		1.582.510	1.778.960
Attività finanziarie				
Crediti verso altri	1.872.051			1.872.051
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	19.379			19.379
Altri titoli	129.000			129.000
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	2.020.430		-	2.020.430
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	19.786		185.588	205.374
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	29.578.040		1.615.375	31.193.415
Attività correnti				
Rimanenze				0
Crediti commerciali e diversi				
Crediti verso i clienti	7.082.277			7.082.277
Crediti verso imprese controllate	73.091			73.091
Crediti tributari	236.520			236.520
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	2.351.007	204.403		2.555.410
Ratei e risconti attivi	204.403	(204.403)		-
TOTALE CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI	9.947.298			9.947.298
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	370.924		4.269	375.193
Cassa e mezzi equivalenti	2.769.319			2.769.319
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	13.087.541		4.269	13.091.810
TOTALE ATTIVITA'	42.665.581		1.619.644	44.285.225
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'				
Capitale e riserve				
Capitale	13.035.000			13.035.000
Riserva di capitale	6.941.497			6.941.497
Riserva rettifiche IAS	-		(317.127)	(317.127)
Riserva di fair value	-		1.582.510	1.582.510
Utili (perdite) portati a nuovo				-
Utile (perdita) dell'esercizio	2.521.513		(48.671)	2.472.842
TOTALE PATRIMONIO NETTO	22.498.010			23.714.722
Passività a medio-lungo termine				
Passività fiscali differite	878.200			878.200
Fondi rischi e oneri	529.275			529.275
TFR e altri fondi relativi al personale	6.106.617		402.932	6.509.549
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.344			3.344
TOTALE PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	7.517.436			7.920.368
Passività correnti				
Scoperti bancari e finanziamenti				-
Debiti tributari	476.373			476.373
Debiti commerciali e diversi				
Debiti verso fornitori	6.313.641	185.156		6.498.797
Debiti verso imprese controllate	1.200			1.200
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	815.990			815.990
Altri debiti esigibili entro l'anno	2.990.367			2.990.367
Acconti	1.867.408			1.867.408
Ratei e risconti passivi	185.156	(185.156)		0
Totale debiti commerciali e diversi	12.173.762			12.173.762
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	12.650.135			12.650.135
TOTALE PASSIVITA'	20.167.571			20.570.503
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	42.665.581		-	44.285.224

BILANCIO SAT Spa AL 31 DICEMBRE 2005 - CONTO ECONOMICO

	31/12/2005 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS/IFRS	Rettifiche IAS/IFRS	31/12/2005 IAS/IFRS
VALORE DELLA PRODUZIONE				
Ricavi	34.955.730			34.955.730
Altri ricavi operativi	398.967	545.183		944.150
Variazione delle rimanenze di prodotti finiti e prodotti in corso di lavorazione				-
TOTALE	35.354.697	545.183	-	35.899.880
COSTI DELLA PRODUZIONE				
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	562.772			562.772
Costi del personale	14.926.756		(76.133)	14.850.623
Costi per servizi	10.765.447			10.765.447
Altre spese operative	1.165.042	450.134		1.615.176
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	327.709		(57.753)	269.956
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.458.880		(8.765)	2.450.115
Accantonamenti e svalutazioni	75.554			75.554
Oneri diversi di gestione	408.814	(408.814)		-
TOTALE	30.690.974	4.1320	142.651	30.589.643
RISULTATO OPERATIVO	4.663.723	503.863	142.651	5.310.237
Proventi da attività di investimento	-178.935			-178.935
Proventi finanziari	38.772			38.772
Oneri finanziari	-15.980		(211.076)	-227.056
Proventi straordinari	545.183	(545.183)		-
Oneri straordinari	-41.320	4.1320		-
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	5.011.443	-	(68.424)	4.943.019
Imposte dell'esercizio	-2.489.930		19.753	-2.470.177
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	2.521.513	-	(48.671)	2.472.842

RICLASSIFICHE E RETTIFICHE

Di seguito si riportano le descrizioni ed i dettagli delle rettifiche/riclassifiche riportate nei prospetti di transizione.

Riclassifiche

~~1~~ Ratei e risconti attivi e passivi

Queste voci non sono previste dai principi contabili internazionali, pertanto sono state classificate rispettivamente nei crediti verso altri esigibili entro l'anno e nei debiti commerciali.

~~2~~ Proventi ed oneri straordinari

Queste voci non sono previste dai principi contabili internazionali, pertanto sono stati riclassificati nell'ambito del risultato operativo alle voci "Altri ricavi operativi" e "Altre spese operative".

Rettifiche

~~2~~.1. Attività immateriali

Nella tabella seguente si riportano le rettifiche che hanno interessato questa voce dello stato patrimoniale attivo.

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2005	31/12/2005
Impianto e ampliamento	-31	-17
Altre immobilizzazioni immateriali	-48	-4
Totale	-79	-21

~~3~~.2. Attività materiali

Nella tabella seguente si riportano le rettifiche che hanno interessato questa voce dello stato patrimoniale attivo.

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2005	31/12/2005
Rivalutazione monetaria	-140	-132
Totale	-140	-132

3. Partecipazioni in altre imprese – adeguamento al fair value

Nella tabella seguente si riportano le rettifiche che hanno interessato questa voce dello stato patrimoniale attivo.

Partecipazioni in altre imprese	01/01/2005	31/12/2005
Adeguamento al fair value	1.085	1.583
Totale	1.085	1.583

4.4. Attività fiscali differite

Attività fiscali differite	01/01/2005	31/12/2005
Impianto e ampliamento	12	6
Altre immobilizzazioni immateriali	17	2
Rivalutazione monetaria	52	49
Trattamento di fine rapporto	88	133
Totale	169	190

5.5. Fondo trattamento fine rapporto

Nella tabella seguente si riportano le rettifiche che hanno interessato questa voce dello stato patrimoniale attivo.

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2005	31/12/2005
Fondo trattamento fine rapporto	-267	-403
Totale	-267	-403

CONTO ECONOMICO

Di seguito si riportano i dettagli delle rettifiche operate nei prospetti di raccordo del Conto Economico al 31 dicembre 2004.

1.1. Ammortamenti

Conto economico – Ammortamenti	31/12/2005
Amm.to Impianto e ampliamento	14
Amm.to Altre immobilizzazioni immateriali	44
Rettifica Ammortamenti immateriali	58
Amm.to Rivalutazione monetaria	9
Rettifica Ammortamenti materiali	9

2.2. Costi del Personale

Conto economico – Costi del Personale	31/12/2005
Accantonamento TFR	77

3. Oneri finanziari

Conto economico – Oneri finanziari		31/12/2005
Interest cost		196
Actuarial losses		15

3.4. Imposte dell'esercizio

Conto economico- Imposte	31/12/2005
Impianto e ampliamento	-6
Altre immobilizzazioni immateriali	-16
Rivalutazione monetaria	-3
Trattamento di fine rapporto/interest cost/actuarial losses	44
Totale	19

PROSPETTO MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO DAL 01/01/2005 AL 31/12/2005

Descrizione	Capitale sociale	Riserve di capitale	Riserva rettifiche IAS	Riserva di fair value	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2005	8.161	8.895	-317	1.085	3.483	21.307
Destinazione Risultato 2004		2.920		498	-2.920	498
Aumento di capitale a titolo gratuito	4.874	-4.874				-
Distribuzione dividendi					-563	-563
Risultato al 31/12/05					2.473	2.473
Saldo al 31/12/05	13.035	6.941	-317	1.583	2.473	23.715

S.A.T. S.p.a.

BILANCIO CONSOLIDATO 2006

Società Aeroporto Toscano
Galileo Galilei
PISA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Azionisti,

il Bilancio 2006 è stato redatto secondo il metodo di consolidamento integrale previsto dall'art. 31 del D. Lgs. n.127/91. A seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 38 del 28 Febbraio 2005, a partire dal 31 dicembre 2005, il Gruppo ha adottato i Principi Contabili Internazionali (IFRS) emessi dall'International Accounting Standards Board per la redazione del Bilancio consolidato.

Oggetto del processo di consolidamento sono, come per i precedenti esercizi, i Bilanci della Controllante SAT Spa, di Alatoscana Spa (gestore dell'aeroporto di Marina di Campo dell'Isola d'Elba) di cui SAT detiene il 94,37% del capitale e di Aereiba Spa (proprietaria delle infrastrutture aeroportuali) di cui Alatoscana detiene a sua volta il 94,67%.

L'esercizio 2006 di Alatoscana Spa si è chiuso con una perdita di esercizio di € 189.562 a fronte di una perdita di circa € 190 mila nell'esercizio 2005. Il risultato di esercizio ha beneficiato di un contributo versato in conto esercizio da parte di SAT (€ 70 mila) che ha attenuato l'impatto sul risultato finale di oneri che sono ulteriormente aumentati nel 2006 in conseguenza dell'applicazione delle normative in materia di sicurezza e safety aeroportuale.

Per quanto concerne il traffico sull'Aeroporto di Marina di Campo, gestito da Alatoscana, si è registrata nel 2006 una riduzione del 3,9% rispetto al 2005. Detta riduzione deriva interamente dai passeggeri riguardanti i voli commerciali (- 5,1%) ed una lieve riduzione (- 1,1%) dei passeggeri dell'aviazione generale. Il numero dei voli ha registrato complessivamente una riduzione dell'1,2%, dovuto principalmente alla riduzione dei voli di linea commerciali (-1,1%), ed una sostanziale conferma del numero dei voli di aviazione generale (-0,5%).

Anche nell'esercizio 2006, in considerazione della situazione finanziaria della Società, è stato proceduto esclusivamente agli investimenti indispensabili e non rinviabili per un importo complessivo di circa 2,4 mila Euro, principalmente relativi all'acquisto di un programma software (circa 1,1 mila Euro) e piccole attrezzature per la gestione dello scalo (circa 1,3 mila Euro).

Gli investimenti della Controllata Aereiba, per un totale di circa 14,5 mila Euro, hanno principalmente riguardato la manutenzione straordinaria dell'impianto di distribuzione del carburante (circa 8,9 mila Euro), lo studio preliminare degli interventi da porre in essere per l'adeguamento delle superfici della pista (circa 4,1 mila Euro), e l'acquisto di hardware e software per la stazione meteo (circa 1,5 mila Euro). Per quanto concerne l'attività di Aereiba Spa si ricorda che non svolge sostanzialmente attività in quanto ha affittato ad Alatoscana l'Aeroporto di Marina di Campo.

Il fatturato delle suddette Controllate rappresenta complessivamente meno del 2% del fatturato dell'intero Gruppo SAT; conseguentemente in molte parti della presente Relazione si farà esplicito riferimento ai dati della Capogruppo SAT.

Rapporti con Società Controllate o Collegate.

Nel corso dell'esercizio sono intervenute variazioni circa la quota di partecipazione (passata dal 90,0% al 94,36%) della Vostra Società in Alatoscana Spa (gestore dell'aeroporto di Marina di Campo dell'Isola d'Elba). Ciò in conseguenza della delibera del 27 marzo 2006 dell'Assemblea dei Soci di Alatoscana che, a seguito di perdite sociali emerse nell'esercizio 2005 per un importo di € 189.811,00, ha previsto, ai sensi dell'art. 2447 del Codice Civile:

1) di ripianare le suddette perdite in due distinte fasi consistenti:

- nella riduzione del capitale sociale dell'importo di € 189.810, mediante l'annullamento di n. 949.050 azioni del valore nominale di Euro 0,20 ciascuna;
 - nella copertura della restante parte delle perdite di Euro 1 mediante versamento di tale importo da parte di SAT;
- 2) contestualmente alla suddetta riduzione, di aumentare il capitale sociale, a titolo oneroso, da € 42.188 ad € 168.752, e quindi per un importo di € 126.564, da offrire in sottoscrizione fino al 30 aprile 2006 ai Soci in proporzione alle rispettive quote di partecipazione da ciascuno di essi posseduta a seguito della sopra descritta deliberata riduzione del capitale sociale; detto aumento di capitale è stato seduto stante integralmente sottoscritto e versato da SAT per la quota di propria spettanza pari ad € 113.904,60.

Alla data del 30 aprile 2006 la sottoscrizione definitiva del capitale sociale è stata pari a € 160.947,20, per cui la SAT ha portato la sua quota di partecipazione al 94,36% attuale (90% nel 2005) in conseguenza dell'aumento di capitale parzialmente sottoscritto dagli altri Soci. Si ricorda che Alatoscana a sua volta controlla con il 94,67% Aerelba Spa, Società proprietaria delle infrastrutture dell'Aeroporto di Marina di Campo.

Nel corso del 2006 la Regione Toscana, con propria legge n. 37 del 28/7/06, ha previsto di acquisire il 51% di Aerelba Spa, Società proprietaria dell'Aeroporto di Marina di Campo.

Conseguentemente la Regione Toscana, nell'ottobre 2006, ha richiesto a SAT Spa le condizioni per acquisire il 66% del capitale sociale di Alatoscana Spa che controlla (94,67%) Aerelba Spa.; SAT, nel novembre 2006, ha comunicato le relative condizioni.

La Regione Toscana, con nota del 12.02.2007, dopo aver preso atto delle condizioni di vendita da parte di SAT, ha confermato l'interesse all'acquisto dando inizio alle relative procedure.

Nel contempo SAT ha proseguito, in continuità con i precedenti esercizi, a prestare i servizi di staff a favore della Controllata sulla base di un accordo di "service"; inoltre ha consentito alla Controllata, come lo scorso esercizio, mediante l'utilizzo di proprio personale abilitato a svolgere servizi di controllo sicurezza a passeggeri e bagagli, di mantenere l'operatività dell'Aeroporto di Marina di Campo per la stagione estiva: alla Controllata sono state addebitate le spese relative al personale SAT utilizzato.

Per quanto concerne la gestione dell'Aeroporto di Pisa, che costituisce l'attività svolta dalla Controllante SAT Spa, nell'anno 2006, a seguito di una ulteriore forte crescita del traffico, il Galilei ha oltrepassato la soglia dei tre milioni di passeggeri/anno. Si tratta di una performance di assoluto rilievo soprattutto considerato che solo nel 2004 il Galilei aveva superato i due milioni di passeggeri/anno. Aumentare di un milione di passeggeri in due anni, e cioè crescere nel biennio 2006/2004 del 48,4%, è indice di una performance molto superiore alla crescita media registrata dagli aeroporti italiani, nello stesso periodo, pari al 14,7% (dati Assaeroporti).

Questo risultato porta il Galilei al 7° posto tra gli aeroporti regionali italiani, mentre nel 2005 era in 9° posizione (dati Assaeroporti).

Totale (Gennaio- Dicembre 2006)		
N.	Aeroporto	Passeggeri
	Milano	36.708.576
	Roma	35.121.826
1	Venezia	6.342.178
2	Catania	5.396.380
3	Napoli	5.095.969
4	Palermo	4.280.614
5	Bologna	4.001.436
6	Torino	3.260.974
7	Pisa	3.014.656
8	Verona	3.007.965
9	Cagliari	2.492.710
10	Bari	1.972.926

Fonte: Assaeroporti

La crescita del traffico consuntivata dall'Aeroporto di Pisa nel 2006 sull'anno precedente (+ 29,1%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+8,7%, dati Assaeroporti) e completa un quinquennio di impetuoso sviluppo dell'Aeroporto Galilei, che nel periodo 2001-2006 ha visto incrementare il proprio traffico passeggeri del 118,7%, a fronte di una media Italia del 37,1% (dati Assaeroporti).

Lo sviluppo 2006 nasce naturalmente dalla combinazione di diversi fattori che hanno influenzato l'andamento del traffico passeggeri di linea, nazionale e internazionale. Tra quelli più significativi e determinanti, la progressiva implementazione della Base Ryanair sull'Aeroporto di Pisa, con l'arrivo del 2° e del 3° aereo Boeing 737-800, rispettivamente dal 4 aprile e dal 14 settembre 2006. Ciò ha consentito l'apertura a di nuovi voli di linea, per nuove destinazioni europee, anche nazionali, quali Pisa-Alghero, Eindhoven, Valencia, Trapani, Karlsruhe – Baden Baden, Friedrichshaven, Oslo-Torp, e, dal 31 ottobre, Siviglia, Malta e Billund..

L'estate 2006 ha visto altresì l'arrivo sul Galilei di due nuove compagnie IATA, Finnair con il volo Pisa-Helsinki, e SAS con il volo Pisa –Stoccolma, operati come servizi di linea su base stagionale. Sempre con orizzonte stagionale (aprile-novembre). Anche il vettore britannico low cost Jet2.com ha incrementato le proprie operazioni, collegando Pisa con Manchester, Belfast, Edimburgo, Leeds e Newcastle.

Sul fronte nazionale, Wind Jet, vettore Low Cost italiano, ha aperto il servizio giornaliero Pisa-Catania, mentre eAirOne ha attivato il nuovo volo giornaliero per Napoli, insieme al servizio bi-giornaliero per Roma Fiumicino, con aerei jet, in diretta concorrenza con Alitalia.

(Le informazioni di dettaglio sui nuovi voli passeggeri aperti nel 2006 sono riportate più avanti nel capitolo "Il traffico del Galilei").

Al traffico passeggeri generato nell'arco del 2006 dai nuovi servizi aerei, si è aggiunto il traffico derivante dal riposizionamento sullo scalo di Pisa dei voli normalmente operati su Firenze da parte di Lufthansa, Air France, Meridiana e Alitalia, a causa della chiusura dell'Aeroporto Vespucci per lavori sulla pista (chiusura effettiva dello scalo 2 febbraio-8 aprile).

Complessivamente nel periodo febbraio-3 maggio 2006 l'Aeroporto di Pisa ha acquisito da Firenze 31 voli di linea da Firenze (per un totale di 2.437 movimenti) derivanti dall'operatività aggiuntiva di Lufthansa, Meridiana ed Air France, mentre Alitalia ha mantenuto lo stesso numero di voli incrementando però la capacità offerta (ovvero ha operato sulla rotta Milano MXP con aerei AirBus 319 da 126 posti e MD80 da 141 posti invece che con ATR-72 da 66 posti mentre sulla rotta Roma

FCO ha alternato tali aerei con quelli già programmati nelle regolari operazioni - ER145 da 48 posti e ER170 da 72 posti e ATR-72 da 66 posti).

Il riposizionamento di larga parte dei voli di Firenze sull'Aeroporto di Pisa ha rappresentato l'occasione per SAT di dimostrare la propria capacità di gestire un volume di traffico eccezionale, con un preavviso di soli 24 giorni, riuscendo a mantenere i propri elevati standard operativi e di servizio. Basti pensare che, al fine di accogliere questi movimenti aggiuntivi, ed in anticipo sulla realizzazione dell'ampliamento del piazzale aeromobili, SAT ha costruito due parcheggi aeromobili aggiuntivi, nel breve lasso di tempo intercorso tra la notifica (9 Gennaio 2006) e l'effettivo spostamento dei voli (la notte del 1 Febbraio 2006). In sostanza, nell'occasione, tutti i servizi SAT coinvolti nell'operazione hanno dimostrato una elevata flessibilità.

Tutti i vettori coinvolti dalla chiusura dello scalo di Firenze hanno ripetutamente sottolineato con entusiasmo la professionalità e l'organizzazione dell'aeroporto di Pisa, che anche in questa occasione ha evidenziato una gestione del traffico trasparente, disponibile e attendibile, basata sulla fiducia. Addirittura, due vettori, Lufthansa ed Air France, hanno scelto di prolungare l'operatività aggiuntiva su Pisa fino ai primi giorni di Maggio 2006.

Il Traffico Passeggeri

Passeggeri	Gennaio-Dicembre		
	Pax 05	Pax 06	Δ% 06/05
Arrivi+ Partenze	2.303.021	2.993.597	30,0%
<i>Linea</i>	2.206.485	2.901.356	31,5%
<i>Charter</i>	96.536	92.241	-4,4%
Diretti	16.868	9.991	-40,8%
Transiti	8.161	5.273	-35,4%
Totale	2.328.050	3.008.861	29,2%
Aviazione Generale	6.793	5.795	-14,7%
Totale Generale	2.334.843	3.014.656	29,1%

	Gennaio-Dicembre		
	Pax 05	Pax 06	Δ% 06/05
Traffico Totale	2.334.843	3.014.656	29,1%
di cui:			
<i>PSA</i>	2.334.843	2.788.937	19,4%
<i>FLR</i>		225.719	

Nel 2006, il traffico dei passeggeri trasportati sui voli di linea è cresciuto del 31,5% (per un totale di 2.901.356 passeggeri). La tabella mostra i dati del traffico 2006. Come si può rilevare, al netto del traffico generato dai voli riposizionati su Pisa a causa della chiusura dell'aeroporto di Firenze (pari a 225.719 passeggeri), il traffico passeggeri di Pisa è cresciuto comunque del 19,4% (a fronte di una crescita media del settore in Italia pari a +8,7%, dati Assaeroporti).

Voli nazionali

Diversamente dagli ultimi anni, che avevano visto una flessione dei passeggeri trasportati sui voli di linea nazionali, grazie all'arrivo dei servizi Ryanair per destinazioni interne, e in misura minore ai nuovi voli Windjet ed AirOne, il traffico passeggeri nazionali è cresciuto del 49,2% (per un totale di 572.834 passeggeri).

Al netto del traffico derivante dalla chiusura di Firenze, il traffico di linea nazionale del Galilei è stato di 505.532 passeggeri arrivati e partiti, pari a + 31,7% sull'anno precedente.

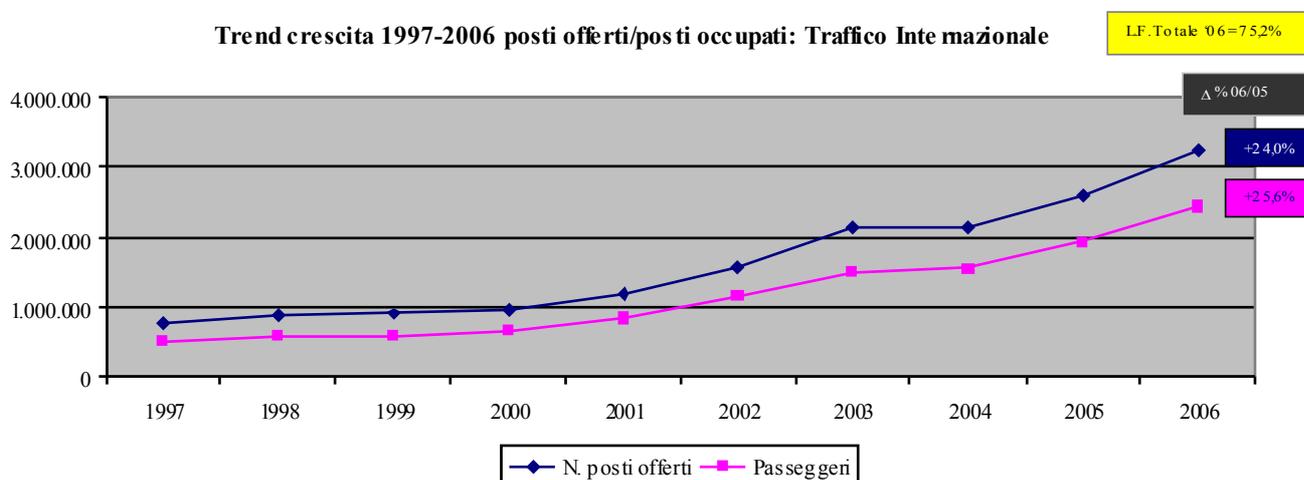
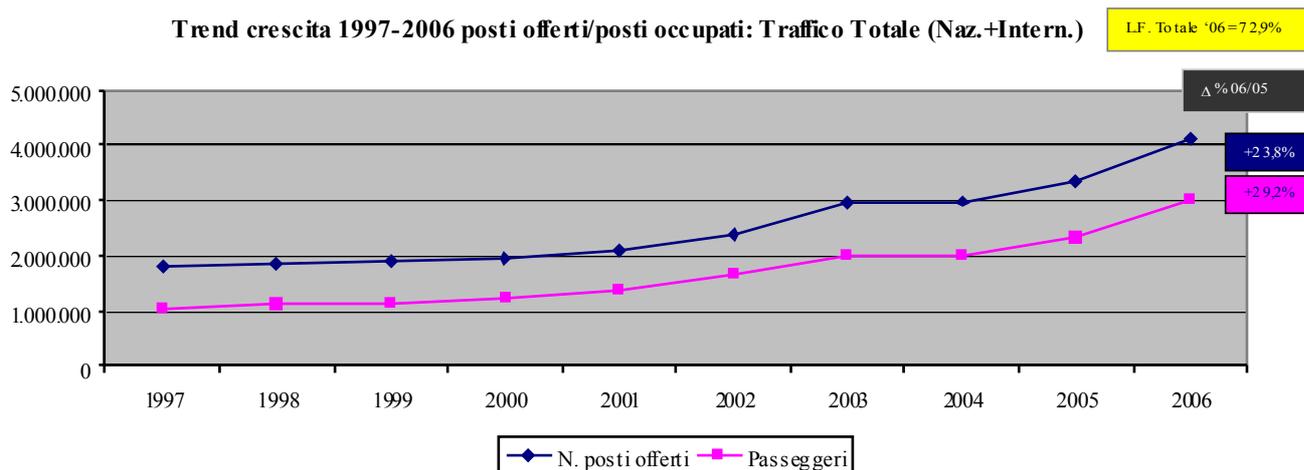
Voli internazionali

Il traffico di linea internazionale nel 2006 ha toccato il record di 2.328.522 passeggeri, con un incremento del 27,8% rispetto all'anno precedente. Al netto del traffico generato dalla chiusura di Firenze, il traffico passeggeri su voli di linea internazionale cresce comunque del 19,1%.

Il network delle destinazioni e l'evoluzione dell'offerta

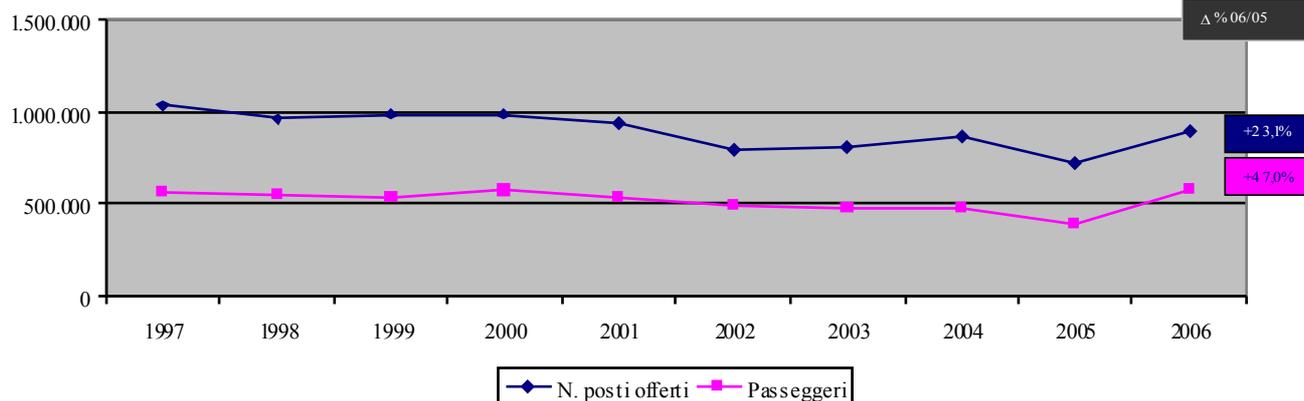
Nel 2006 (estate), l'Aeroporto Galilei è stato collegato con voli di linea con 48 destinazioni, 39 internazionali e 9 nazionali, per un totale di 360 frequenze settimanali, a fronte di un 2005 (estate) caratterizzato da 33 destinazioni, di cui 27 internazionali e 6 nazionali, per un totale di 300 frequenze settimanali.

Merita sottolineare che questa forte espansione del *network* delle destinazioni servite da voli di linea ha fatto registrare non solo un incremento dei posti offerti pari al +26,8% rispetto al 2005, ma anche una crescita del tasso di riempimento medio degli aerei (*load factor*), passando nel 2006 al 72,9% di riempimento, contro il 70% registrato nell'anno precedente.



Trend crescita 1997-2006 posti offerti/posti occupati: Traffico Nazionale

LF. Totale '06=64,5%



Come si vede dalle tre tabelle su riportate, l'incremento complessivo dei posti occupati sui voli passeggeri dall'Aeroporto Galilei nel 2006, pari al +29,2% rispetto al 2005, nasce da un incremento dei posti occupati sui voli internazionali del 25,6% e del 47,0% sui voli domestici. In sintesi il mercato continua a reagire positivamente all'incremento dell'offerta, perché la domanda (posti occupati) cresce a un ritmo più elevato dell'offerta (posti disponibili).

Alcuni fatti di valenza strategica avvenuti nel 2006

1. Nel dicembre 2006, SAT ha conseguito in via definitiva la Concessione Totale Quarantennale, a seguito della firma del relativo decreto concessorio da parte di tutti i Ministri competenti: Trasporti, Economia e Difesa. Com'è noto, la Concessione Totale sancisce il ruolo di SAT come gestore totale dell'Aeroporto Galilei per i prossimi quaranta anni. Tale concessione era già stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione di ENAC il 13 marzo 2005, ma era rimasta bloccata in attesa dell'ottenimento delle firme dei Ministri competenti. Firma ottenuta 20 mesi dopo. In merito, crediamo di poter affermare che oltre venti mesi per ottenere la firma di tre Ministri su un decreto di concessione siano davvero troppi per un Paese che vuole definirsi "occidentale" e moderno.

2. Nell'ambito della realizzazione dell'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili, che porterà le piazzole di sosta da 8 a 23, il 14 settembre 2006 SAT ha inaugurato il 1° lotto dei lavori, che ha portato a 12 le piazzole operative. Questi lavori, la cui ultimazione è prevista entro marzo 2008, sono stati resi possibili, come già noto, dal trasferimento di terreni dall'Aeroporto militare a quello civile, sulla base di un accordo sottoscritto tra l'Aeronautica Militare, ENAC e SAT, il 27 ottobre 2005.

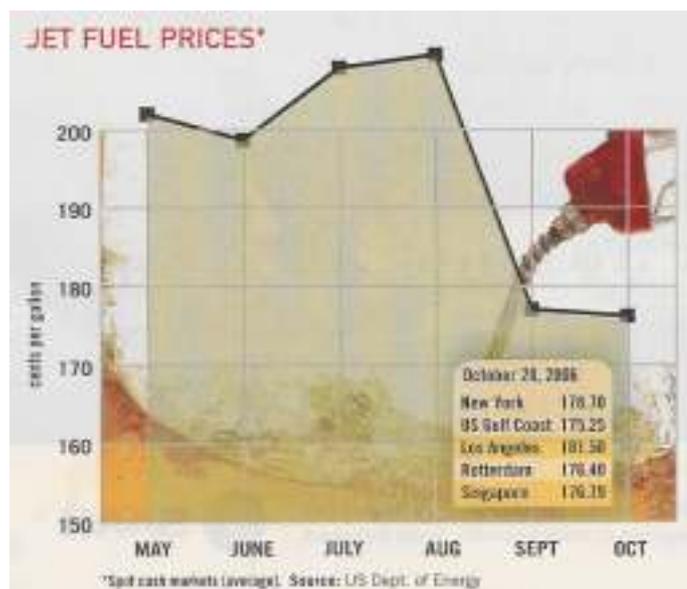
3. Il 16 marzo 2006, nell'ambito del Convegno "Un aeroporto a regola d'arte", SAT ha presentato il nuovo Masterplan dell'Aeroporto Galilei, che rivede il Piano di Sviluppo Aeroportuale del Galilei alla luce dei recenti, forti sviluppi di traffico, nonché delle previsioni di ulteriori crescite nei prossimi anni. Il nuovo Masterplan mira a realizzare gli obiettivi di maggiore capacità e funzionalità delle strutture attraverso criteri e standard di progetto oggi all'ordine del giorno in Europa, e sicuramente innovativi nel nostro Paese:

- ecologia, intesa come sostenibilità del rapporto tra infrastrutture e ambiente;
- contenimento dei consumi energetici;
- rapporto armonico con il territorio e con la città;
- qualità dell'architettura come obiettivo delle ristrutturazioni interne e esterne;
- comfort climatico e qualità della luce (naturale e artificiale);
- estesa presenza del verde.

Nell'ambito del nuovo Masterplan, il terminal passeggeri potrà espandersi fino a una capacità massima di 6-8 milioni di passeggeri/anno, adottando soluzioni alternative e improntate alla sostenibilità ambientale, in modo da rendere il Galilei una realtà di punta tra gli aeroporti "Regional" europei.

LO SCENARIO

A livello globale, la seconda metà del 2006 ha visto, a partire dall'agosto, la diminuzione dei prezzi del carburante, ed un conseguente recupero di redditività delle compagnie aeree europee.



*Fonte: Dipartimento di Energia U.S. – in: Air Transport World, Dicembre 2006

Lo scenario italiano è rimasto tuttavia profondamente condizionato da tre ordini di problemi:

- il perdurare della crisi di Alitalia;
- gli effetti negativi per le Società di Gestione Aeroportuali della L.248/05 "Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale", detta anche "Requisiti di Sistema";
- la mancata attuazione dei Contratti di Programma per la definizione delle tariffe aeroportuali soggette a regolamentazione.

La crisi Alitalia

La crisi di Alitalia, nel 2006, si configura ormai chiaramente come la crisi di un modello industriale, quello Alitalia, appunto, e non come una crisi di settore: in Europa, la maggior parte delle compagnie di bandiera sono risanate e competitive (con l'eccezione di Alitalia e di Olympic Airlines). Tuttavia, l'irrisolta crisi di Alitalia continua a pesare negativamente sull'intero settore aeronautico italiano.

I "Requisiti di Sistema": L. 248/05

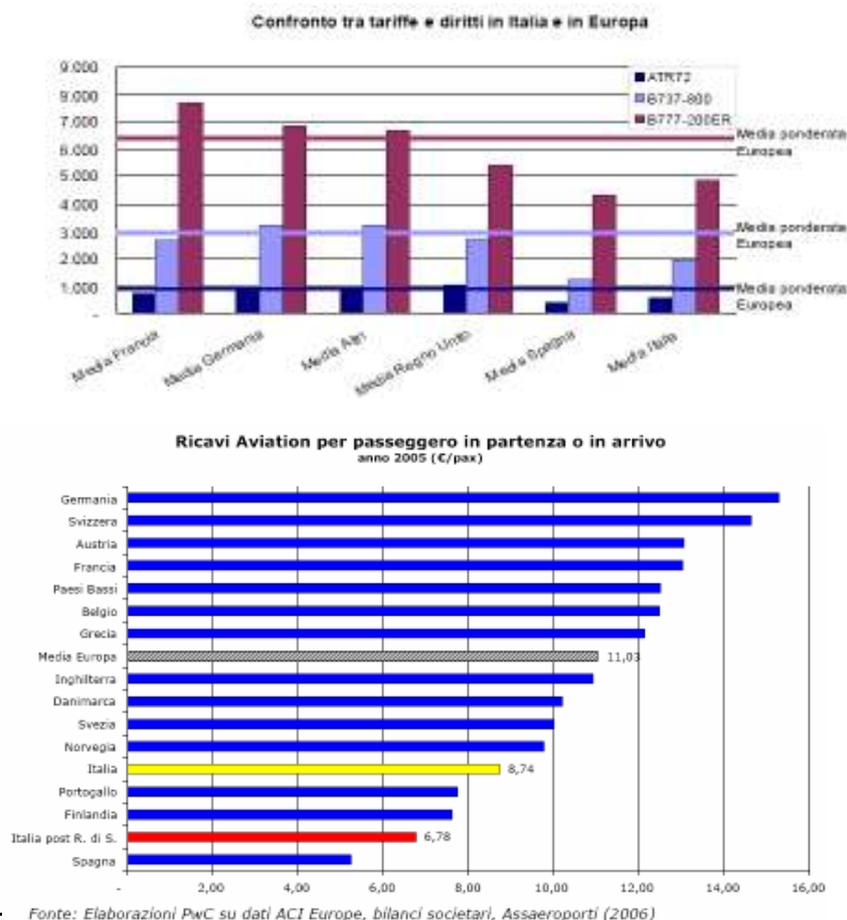
In Italia, la succitata legge 248/05, "Requisiti di sistema", impone un trasferimento di margini dagli aeroporti alle compagnie aeree ed ai consumatori, generando una forte perdita complessiva d'esercizio per gli aeroporti italiani. Si assiste inoltre a un vero e proprio ribaltamento delle perdite delle compagnie aeree sulle Società di Gestione degli aeroporti, attraverso un atto regolatorio che

introduce un sistema di parziale “single till²” negli aeroporti, minandone così la redditività. Secondo Assaeroporti, nel 2006, l’applicazione dei “Requisiti di sistema” agli aeroporti italiani porta l’intero settore da un margine positivo complessivo di 77,5 milioni di Euro (2005) ad uno negativo globale di settore pari a circa 63 milioni di Euro (elaborazione Assaeroporti su dati dei Bilanci certificati 2004). In sintesi, le condizioni imposte dalla L. 248/05 pregiudicano la sostenibilità economica degli aeroporti italiani, bloccandone i programmi di investimento e quindi di sviluppo. Gli aeroporti con traffico inferiore a due milioni di passeggeri/anno, in questo contesto, sono a rischio di sopravvivenza.

Mancata attuazione dei Contratti di Programma

Agli effetti negativi dei Requisiti di Sistema, si aggiunge la mancata applicazione della Delibera CIPE 2000 per la definizione, attraverso la sottoscrizione del Contratto di Programma, delle dinamiche tariffarie delle Società di Gestione. La sottoscrizione del Contratto di Programma, infatti, potrebbe risolvere anche se in parte i problemi tariffari già evidenziati, perché i livelli tariffari vengono determinati sulla base dei costi e degli investimenti che ciascuna società deve sostenere per fornire i relativi servizi. Tuttavia, l’attuazione dei Contratti di Programma è di fatto rinviata *sine die*.

Così, mentre nuove funzioni e competenze, con i relativi costi, sono stati trasferiti da ENAC alle Società di Gestione, sia in ambito safety che security, ed i Requisiti di Sistema hanno eliminato importanti voci di ricavo (eliminazione della maggiorazione notturna, delle royalties su catering e carburanti, ecc.), le Società di Gestione non possono rivedere le tariffe alla luce di quanto stabilito dalla delibera CIPE 2000.



Fonte: Elaborazioni PwC su dati ACI Europe, bilanci societari, Assaeroporti (2006)

² Si definisce “single till” quel sistema di determinazione delle tariffe aeroportuali in cui tutti i proventi delle Società di gestione aeroportuale, sia di natura aeronautica che commerciale, confluiscono in un’unica “cassa” (single till) per coprire i costi di gestione delle infrastrutture aeronautiche.

Come si vede dalle tabelle che precedono, le tariffe aeroportuali italiane sono ad oggi più basse rispetto alla media europea (da -49% a -19% a seconda dei tipi di aereo). Solo la Spagna ha tariffe più basse. Con l'ulteriore riduzione tariffaria imposta dalla L. 248/05, la sostenibilità economica delle Società di Gestione Aeroportuale italiane risulta ancora più compromessa.

Pertanto, anche SAT sconta nel 2006 l'impatto di questa situazione estremamente critica, che gli analisti definiscono come la principale criticità attuale per le gestioni aeroportuali italiane, e chiamano, abbastanza eufemisticamente, "incertezza regolatoria.", (l'iter seguito da SAT nel 2006 per l'approvazione del Contratto di Programma è descritto in dettaglio successivamente, al par. C. del capitolo "Attività Airport Operator").

In realtà, a nostro avviso, questa "incertezza regolatoria" nasce dal fatto che oggi, in Italia, si fronteggiano due diverse ipotesi di sviluppo del settore aeroportuale:

- Uno è il così detto "**approccio sistemico**", visione supportata da Alitalia e Assaereo, che parte dal presupposto che in Italia operino troppi aeroporti, troppi vettori esteri, troppi vettori low cost con privilegi/sussidi dati dagli aeroporti. L'ipotesi sistemica pertanto prevede una protezione di Alitalia dai competitor stranieri. Il nuovo "sistema" che dovrebbe "razionalizzare" il numero dei players aeroportuali, verrebbe pertanto progettato dallo Stato di concerto con il vettore di bandiera. Le Società di Gestione Aeroportuale, in questa visione, non sono imprese, ma semplici gestori-fornitori di infrastrutture. In sintesi, si vuole reintrodurre la regolamentazione del mercato del trasporto aereo.
- L'altro è l'approccio legato al **libero mercato**. E' il modello auspicato da Assaeroporti, dagli aeroporti italiani e da molti governatori di regione e enti pubblici locali. In un mercato del trasporto aereo europeo pienamente deregolamentato, gli aeroporti diventano strumenti di marketing strategico per lo sviluppo dell'area che servono. Gli aeroporti, in quanto imprese, hanno diritto ad una corretta remunerazione del capitale investito. Sul mercato, pertanto sono presenti una molteplicità di operatori, vettori ed aeroporti, il cui sviluppo è determinato dalla propria capacità di competere.

Quest'ultimo è il modello che corrisponde alla deregolamentazione del settore attuata dall'UE fino dal 1997. Ecco perché SAT ritiene che qualunque altro tipo di approccio non sia in linea con il quadro normativo all'interno del quale oggi il trasporto aereo deve muoversi sia in Italia che in Europa. (Merita a questo proposito ricordare che il carattere di impresa della società di gestione aeroportuale, da tempo riconosciuto sia dalla giurisprudenza comunitaria che nazionale, è stato di recente ribadito anche dalla sentenza del TAR della Lombardia del 15 febbraio 2007.)

IL TRAFFICO DEL GALILEI

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO					
	2003	2004	2005	2006	Δ% 06/05
A) TOTALE PASSEGGERI	1.982.897	2.031.890	2.334.843	3.014.656	29,1%
B) TONNELLAGGIO	1.383.305	1.380.233	1.513.435	1.853.788	22,5%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	11.534	12.089	12.206	13.972	14,5%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	31.598	31.551	32.709	37.509	14,7%

Il traffico passeggeri

I dati in tabella dimostrano quanto già evidenziato nella premessa: il 2006 è stato un anno di forte sviluppo del traffico passeggeri. Questa crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa nel

2006 (+29,1%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+8,7% dati Assaeroporti). Al netto del traffico passeggeri generato dalla chiusura dell'Aeroporto di Firenze nel periodo 2 Febbraio-3 Maggio 2006, stimato in circa 225.000 passeggeri, il traffico passeggeri del Galilei cresce comunque del 19,4%, crescita sempre più alta della media aeroporti Italiani.

Questo in dettaglio il programma dei voli aggiuntivi posizionati sull'Aeroporto Galilei durante la chiusura dell'Aeroporto Vespucci (Firenze):

- **Air France:** + n.18 frequenze settimanali sulla rotta Pisa-Parigi Charles de Gaulle, fino al termine della stagione invernale (26 Marzo 2006); + n. 23 frequenze settimanali per la stagione estiva e fino al 30 aprile 2006 (dal 1° Maggio Air France è tornata ad essere operativa anche dall'aeroporto di Firenze, sono rimaste su Pisa le consuete n. 19 frequenze settimanali);
- **Lufthansa:** introduzione del collegamento Pisa - Francoforte (n. 5 voli giornalieri) e incremento di n. 14 frequenze settimanali per Pisa-Monaco (fino alla chiusura della stagione invernale) e + n. 21 frequenze settimanali (con l'inizio della stagione estiva) da parte di Lufthansa che ha operato sullo scalo di Pisa fino al 3 maggio;
- **Meridiana:** + n.33 frequenze settimanali totali operate su rotte nazionali (Cagliari/Olbia, Palermo e Catania) ed internazionali (Amsterdam, Madrid/Barcellona, Londra Gatwick) fino al termine della stagione invernale (25 marzo 2006) e + n. 47 frequenze settimanali con l'inizio della stagione estiva e fino alla riapertura dell'aeroporto di Firenze (08/04/06);
- **Alitalia:** non ha incrementato il numero di voli ma ha incrementato i posti offerti sostituendo operando sulla rotta Milano MXP con aerei Airbus 319 da 126 posti e MD80 da 141 posti invece che con ATR-72 da 66 posti alternando invece sulla rotta Roma FCO tali aerei con quelli già programmati nelle regolari operazioni - ER145 da 48 posti e ER170 da 72 posti e ATR-72 da 66 posti.

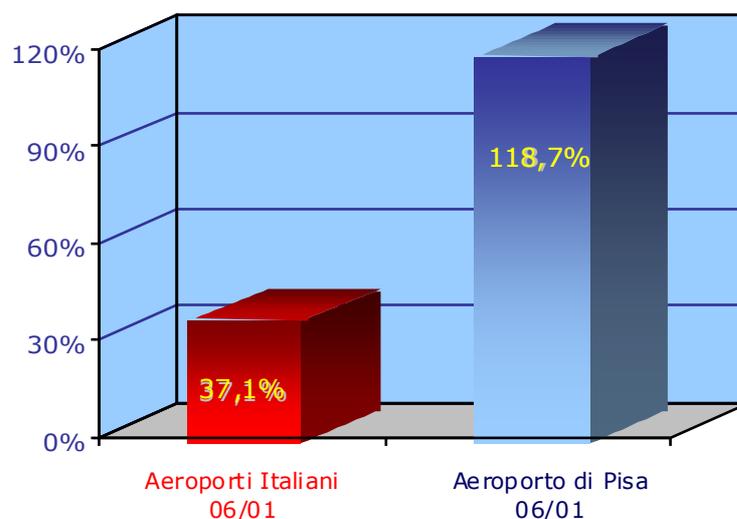
Nelle tabelle che seguono si evidenzia la crescita del traffico passeggeri consuntivata dall'Aeroporto Galilei negli ultimi anni, in relazione alla crescita media registrata dagli aeroporti italiani (dati Assaeroporti).

SAT e media Italia. % crescita su anno precedente.



Fonte: Assaeroporti

SAT e media Italia. % crescita anno 2006/2001.



Fonte: Assaeroporti

La crescita del traffico passeggeri nel 2006 nasce da:

- un incremento dei voli di linea del 31,5% (pari a 2.901.356 passeggeri) e
- un decremento del 4,4% dei voli charter (per un totale di 92.241 passeggeri).

La suddivisione tra voli di linea nazionali e internazionali registra sia un forte aumento dei passeggeri su voli di linea internazionali + 27,8% (per un totale di 2.328.522 passeggeri) e sia dei passeggeri trasportati da voli di linea nazionali del + 49,2% (per un totale di 572.834 passeggeri). Si ricorda che anche al netto del traffico derivante dalla chiusura di Firenze, il traffico nazionale dello scalo Pisano cresce comunque del 31,7% (505.532 pax arrivati e partiti) mentre quello internazionale del 19,1% (2.170.104 pax arrivati e partiti).

Il 2006 ha visto l'apertura di 28 nuovi voli di linea (di cui 20 nuove destinazioni), nazionali e internazionali, che qui di seguito specificati:

- a partire dal 4 aprile 2006, Ryanair ha aperto il volo giornaliero Pisa-**Alghero**, e il volo giornaliero per **Eindhoven**, entrambi operati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- a partire dall'8 giugno 2006, Ryanair opera 3 frequenze settimanali per **Bournemouth** operato con Boeing B737800 da 189 posti.
- a partire dal 14 settembre 2006, Ryanair ha aperto 6 nuove destinazioni, collegate da voli di linea da Pisa, e cioè un servizio di linea giornaliero per **Valencia** e per **Trapani**, un servizio quadrisetrtimanale per **Doncaster** e per **Karlsruhe - Baden Baden**, e un servizio trisetrtimanale per **Friedrichshafen** e per **Oslo Torp**, operati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- dal 31 ottobre 2006, sempre nell'ambito dello sviluppo della propria base di Pisa, Ryanair ha aperto i collegamenti di linea trisetrtimanali Pisa-**Siviglia** e Pisa-**Malta**, a cui si è aggiunto il Pisa-**Billund** operato invece quattro volte alla settimana. Anche questi collegamenti sono effettuati con Boeing B737 800 da 189 posti.
- Lufthansa ha operato 3 frequenze settimanali per **Colonia/Bonn** dal 1° Luglio al 28 Ottobre 2006.

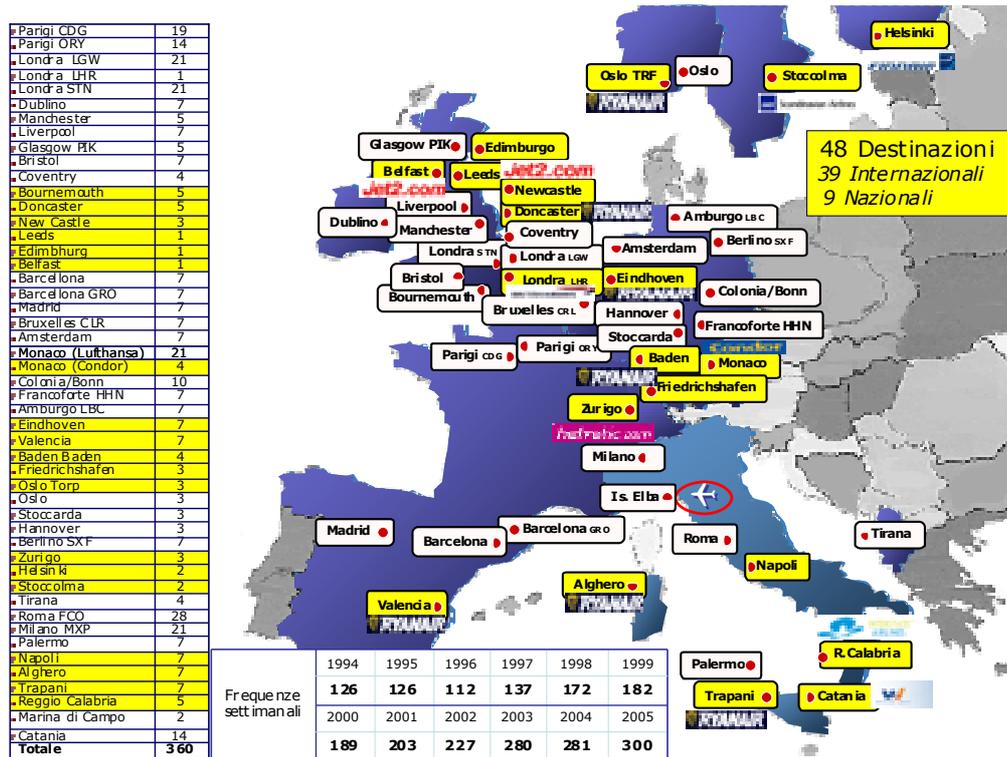
- British Airways ha attivato 1 frequenza settimanale per **Londra Heathrow** (dall'8 Luglio al 2 Settembre 2006).
- Dal 6 febbraio 2006 al 27 ottobre 2006 è stato operato il volo per **Reggio Calabria** (5 frequenze settimanali operate con ATR42 – 44 posti fino al 10/07 – 4 frequenze settimanali dal 12 luglio operate con BAE 146-88 posti e ATR42 – 44 posti) effettuato da Interstate Airlines e commercializzato da Consulta.
- Dal 1° marzo 2006 BelleAir ha incrementato le frequenze su **Tirana** con 2 nuovi collegamenti settimanali (operati con MD80).
- Dal 12 aprile 2006 Hevetic ha operato il collegamento stagionale (fino al 22 ottobre 2006) trisettimanale con **Zurigo**, con Fokker 100 da 100 posti.
- Dal 1° maggio fino al 24 Settembre 2006 è stato operato il volo quadrisettimanale per **Monaco** operato da Condor con AB320 da 174 posti.
- Il 12 maggio 2006 Finnair ha inaugurato il volo di linea stagionale (fino al 26 settembre 2006), bistettimanale Pisa-**Helsinki** , operato con AB320 da 144 posti.
- Dal 7 luglio SAS ha operato il volo di linea bisettimanale Pisa –**Stoccolma**, su base stagionale (fino all'11 agosto 2006), con MD80 da 150 posti
- Sempre con durata stagionale (aprile-novembre) anche il vettore britannico Low Cost Jet2.com ha incrementato le proprie operazioni, collegando Pisa con **Manchester** (5 volte alla settimana), e per la prima volta con **Newcastle** (3 volte alla settimana), **Belfast, Edimburgo e Leeds** (1 volta alla settimana), con aereo B737 da 148 posti.
- Dal 18 Settembre 2006 Wind Jet, vettore low cost italiano, ha aperto il Pisa-**Catania** con aereo AB320 da 180 posti.
- dal 1° ottobre AirOne ha attivato il nuovo volo giornaliero per **Napoli**, operato con Canadair RJ da 90 posti,
- dal 29 ottobre, AirOne ha attivato un servizio bigiornaliero per **Roma Fiumicino**, con aerei jet (Boeing 737 e Canadair RJ),

I risultati 2006 scontano la cancellazione dei seguenti voli:

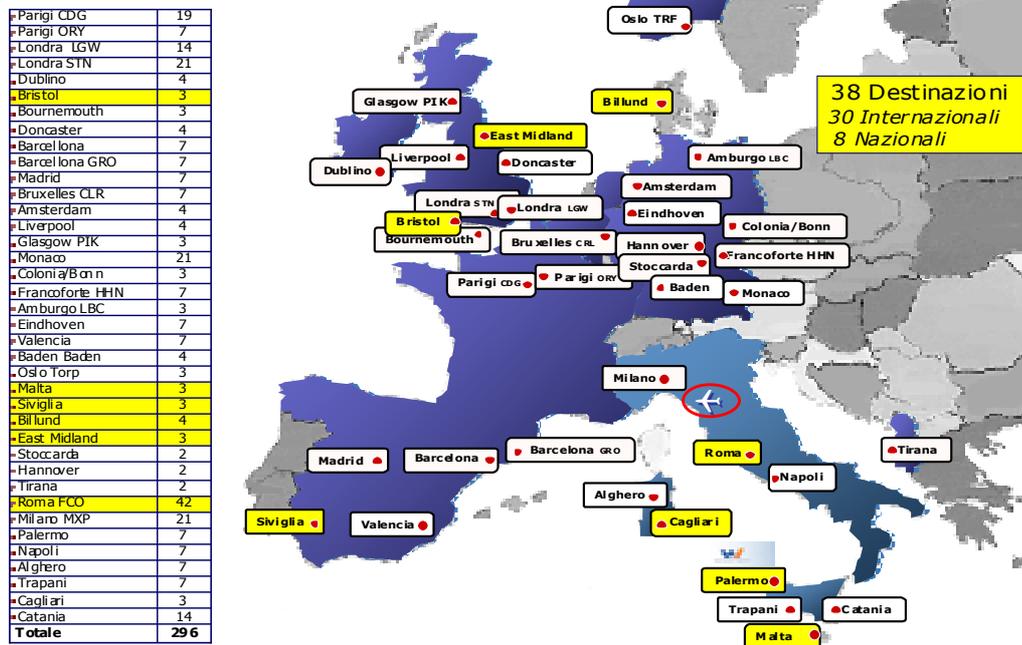
- il volo giornaliero Pisa-Palermo operato da AirOne e cancellato dal 29 ottobre 2006, con B737.
- il volo bisettimanale Pisa-Tirana operato da Albatros Airways cancellato dal 1° settembre 2006 per chiusura di tutte le operazioni del vettore.
- I voli giornalieri Pisa-Bristol e Pisa-Berlino operati da easyJet, cancellati con l'inizio della stagione invernale, per scelta della compagnia nonostante gli ottimi fattori di riempimento (82,3% per la rotta Pisa-Bristol e 79,1% per la rotta Pisa-Berlino SXF).

Questa di conseguenza la rete dei collegamenti di linea del Galilei nel 2006.

NETWORK SUMMER 2006



NETWORK WINTER 2006/2007



Nella tabella che segue si evidenzia la scomposizione del traffico passeggeri nelle sue tre macrocomponenti: i voli di linea effettuati da vettori Iata, i voli di linea effettuati da compagnie aeree Low Cost e i voli Charter.

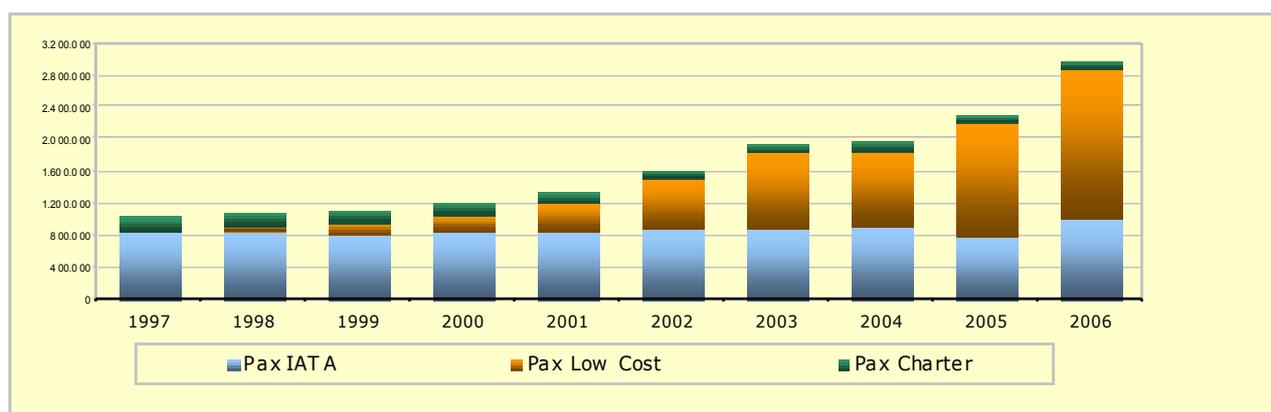
Nel 2006 la componente Low Cost è stata pari al 62,4% del traffico passeggeri totale, a fronte del 60,6% nel 2005.

La componente dei vettori IATA è rimasta pressoché stabile (33,8% nel 2006 contro un 33,9% del 2005).

L' invarianza della percentuale di composizione mostra altresì che il traffico passeggeri IATA è cresciuto rispetto al 2005 del 28,9%, grazie all'incremento dell'operatività dovuto sia alla chiusura di Firenze che ai nuovi voli operati, nella stagione estiva da British Airways (Londra LHR), Lufthansa (Colonia/Bonn), Finnair (Helsinki), SAS (Stoccolma), Condor (Monaco) e, nella stagione invernale da AirOne (Napoli e Roma Fiumicino).

Anno	Pax Charter	Pax IATA	Pax Low Cost	Altri*	Totale pax
1997	17,6%	79,4%		3,0%	1.065.691
1998	14,9%	75,8%	6,8%	2,5%	1.122.794
1999	12,3%	70,5%	14,4%	2,8%	1.145.589
2000	11,5%	67,6%	17,8%	3,0%	1.246.807
2001	8,9%	61,3%	27,0%	2,8%	1.378.322
2002	7,1%	52,1%	39,1%	1,6%	1.654.570
2003	5,9%	43,6%	49,0%	1,6%	1.982.897
2004	6,3%	45,5%	46,2%	2,0%	2.031.890
2005	4,1%	33,9%	60,6%	1,4%	2.334.843
2006	3,1%	33,8%	62,4%	0,7%	3.014.656

* Passeggeri Aviazione Generale, Dirottati, Transiti



Ricordiamo ancora che il forte incremento dei vettori Low Cost (+ 32,9% rispetto al 2005) è stato realizzato non solo su tratte internazionali ma anche su tratte nazionali (Pisa-Alghero e Pisa-Trapani di Ryanair e Pisa-Catania di Windjet).

Nel 2005 i voli Charter hanno trasportato complessivamente il 3,1% dei passeggeri arrivati e partiti dal Galilei, per un totale di 92.241 passeggeri (-4,4% rispetto al 2005). Questo settore ha risentito negativamente, per quanto concerne i voli intra-europei incoming e particolarmente i voli per la

Gran Bretagna, della concorrenza dei vettori low fares. Specificamente, si segnalano le rotte Pisa-Manchester, Pisa-Glasgow, Pisa-Birmingham, la cui diminuzione è anche legata all'allargamento del numero delle destinazioni britanniche oggi servite con voli diretti di linea low cost (9 nel 2005, 14 nel 2006).

Nell'ambito della strategia di "Reverse marketing: L'Europa alla foce dell'Arno", tesa a posizionare il Galilei nella mente del consumatore europeo come la naturale porta d'ingresso via aerea della Toscana, qui di seguito si riporta l'evoluzione dei principali mercati di riferimento del periodo 1998-2006.

	1998	2005	2006
<i>Gran Bretagna</i>	295.749	833.788	853.939
<i>Germania</i>	48.346	447.526	571.751
<i>Francia</i>	39.671	155.641	231.088
<i>Spagna</i>	10.609	138.139	205.902
<i>Olanda</i>		66.842	157.410
<i>Belgio</i>		123.316	120.195
<i>Scandinavia</i>		22.778	36.812
<i>Irlanda</i>		22.801	102.972

Dalla tabella emerge che, nel 2006:

- il traffico totale, da/per la Gran Bretagna, è stato di 853.939 passeggeri, con un incremento del 2,4% sull'anno precedente. Anche per il 2006 il Regno Unito si conferma come primo mercato dell'Aeroporto Galilei.
- In seconda posizione, la Germania tocca nel 2006 i 571.751 passeggeri, + 27,8% rispetto al 2005, grazie all'apertura di nuovi voli come Colonia/Bonn di Lufthansa, all'incremento di operatività su Monaco e l'aggiuntività di voli per Francoforte derivante dalla chiusura dell'aeroporto di Firenze per lavori sulla pista, ai voli Friedrichshafen e Karlsruhe - Baden-Baden di Ryanair.
- Il traffico da/per la Francia, registra una crescita del 48,5%, per un totale di 231.088 passeggeri tutti da/per gli aeroporti di Parigi Orly e Charles de Gaulle.
- Grazie all'apertura del collegamento giornaliero Ryanair con Eindhoven, l'Olanda consuntiva nel 2006 157.410 passeggeri arrivati e partiti (+135,5% rispetto al 2005).
- E' l'Irlanda ad avere il tasso di crescita più elevato (+366,3% rispetto al 2005). Infatti, grazie al volo giornaliero per Dublino operato da Ryanair dal 10 ottobre 2005, l'anno 2006 si è chiuso con un totale di 102.972 passeggeri arrivati e partiti.

Complessivamente, l'evoluzione dei singoli mercati collegati con il Galilei conferma la validità della succitata strategia di "Reverse marketing", tesa a sviluppare, attraverso la partnership con le compagnie aeree, Low Cost e non, il traffico incoming, e a collegare così le diverse città europee con la Toscana attraverso l'Aeroporto di Pisa, estendendo in questo modo il bacino di traffico del Galilei oltre i suoi limiti geografici.

Traffico merci e posta

Traffico merci e posta (Kg)								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ % 06/05
Voli Courier	3.919.510	4.531.046	4.910.526	5.057.538	5.526.453	5.830.967	6.214.289	6,6%
Superficie	2.790.242	2.500.857	2.321.655	2.417.653	2.454.786	2.372.790	2.264.478	-4,6%
Voli Passeggeri	1.113.513	901.604	695.667	627.470	339.102	296.496	181.290	-38,9%
Voli Charter	541.786	1.381.054	660.924	2.010.360	2.624.328	2.317.103	4.195.528	81,1%
Totale merci	8.365.051	9.314.561	8.588.772	10.113.021	10.944.669	10.817.356	12.855.585	18,8%
Traffico Posta	1.844.823	2.099.179	1.654.163	1.420.531	1.143.917	1.388.519	1.116.596	-19,6%
Totale merci e posta	10.209.874	11.413.740	10.242.935	11.533.552	12.088.586	12.205.875	13.972.181	14,5%

Nel 2006 sono transitate dal Galilei 13.972,2 tonnellate di merci e posta con un incremento dell'14,5% rispetto al 2005. L'esercizio 2006 consuntiva 12.855,6 tons di merci (+18,8% rispetto al 2005) e 1.116,6 tonnellate di posta (-19,6% sul 2005).

Il traffico complessivo merci e posta nel 2006 rappresenta il livello più elevato mai raggiunto da SAT in area cargo, e consolida i risultati raggiunti negli anni precedenti, in un settore caratterizzato da una instabilità dei flussi molto più elevata che nel settore passeggeri. In particolare, nel 2006, si segnala:

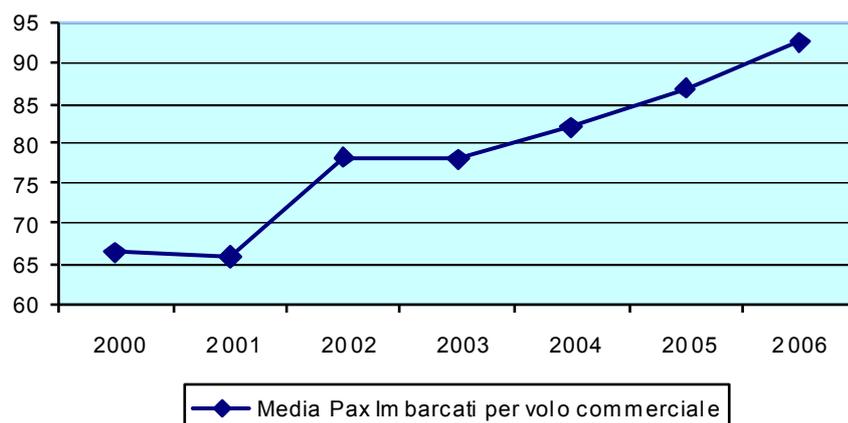
- ❖ l'incremento del traffico (+ 6,6%) sviluppato dai Courier DHL e Fedex, per un totale di 6.214 tonnellate di merce movimentata.
- ❖ la crescita dell'81,1% delle merci trasportate su voli charter cargo, che deriva in principal modo dal servizio settimanale tutto-merci Pisa-New York, operato a cura di Savino Del Bene, con traffico merce sia in import che in export, e operato da Alitalia con MD11 "all cargo". Dal 14 Maggio 2006 il volo ha modificato il proprio operativo: non più New York – Pisa- New York, bensì Madras-Delhi-Pisa-New York andando a soddisfare così le richieste da/per i due principali mercati mondiali India (Import) e Nord America (Export).
- ❖ la diminuzione del 38,9% della merce trasportata sui voli passeggeri (per un totale di 181,9 tonnellate nel 2006). Si afferma infatti anche tra molti vettori IATA la scelta, introdotta dalle compagnie Low Cost, di non trasportare merce sui voli europei.

Movimenti e tonnellaggio aerei

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ % 06/05
Movimenti	24.116	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	37.509	14,7%
Tonnellaggio	930.387	1.015.784	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	1.853.788	22,5%
Tons/Mvt	39	38	41	44	44	46	49	6,8%

Il 2006 ha registrato sull'Aeroporto di Pisa un incremento dei movimenti aerei del 14,7%, per un totale di 37.509 voli. Tale dato, se letto alla luce dell'incremento del tonnellaggio (peso degli aeromobili) complessivo gestito dallo scalo +22,5% (per un totale di 1.853.788 tonnellate assistite nel 2006), evidenzia come la dimensione media degli aeromobili che hanno utilizzato il Galilei nel 2006 sia cresciuta.

Anche il numero dei passeggeri imbarcati per singolo movimento/volo commerciali è ulteriormente aumentata, in relazione all'utilizzo, da parte dei Vettori, di aerei con maggiore capienza.



Le risorse umane

Gli organici

L'organico complessivo al 31/12/06 risulta dalla tabella seguente (espresso in unità):

	2005		2006		Δ+/-	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	8	-	1	-
Impiegati	160	101	166	135	6	34
Operai	83	16	97	9	14	-7
Totale	250	117	271	144	21	27

N.B: FT- tempo pieno; PT- tempo parziale.

L'organico medio relativo al 2006 viene esposto nella tabella seguente:

	2005	2006	Δ+/-
Dirigenti	7	7,5	0,5
Impiegati	225	251,9	26,9
Operai	96,9	108,0	11,1
Totale	328,9	367,4	38,5

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

In merito alle tabelle precedenti si fa presente che gli incrementi di organico si sono registrati principalmente nei settori *Operation* (+11,0%) e *Security* (+15,5%), dovuti essenzialmente all'aumento del traffico e all'adeguamento di personale necessario a coprire tutte le nuove attività

derivanti dalla Certificazione Aeroportuale e dagli standard di sicurezza aeroportuali richiesti dal Piano Nazionale.

Anche nel corso del 2006 si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando in modo significativo le forme di flessibilità ad oggi consentite dalla legge (es. clausole elastiche e flessibili per i part time, ricorso al fuori orario, trasformazioni di contratto, contratti a tempo determinato, contratti di inserimento).

La chiusura dell'aeroporto di Firenze ha comportato, dal mese di febbraio, un'anticipazione dell'ingresso di personale stagionale con contratto a termine, rimasto in forza fino al termine della stagione estiva .

Nel corso del 2006 si è avuto un "turn over" di 7 unità, di cui 3 impiegati per pensionamento e 3 impiegati e 1 operaio per dimissioni.

Formazione e addestramento Tecnico

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

Il 2006 si è caratterizzato come un anno fortemente "operativo", anche in considerazione della chiusura temporanea dell'aeroporto di Firenze, di cui Pisa ha assorbito il traffico per circa tre mesi. Sul piano dell'addestramento tecnico operativo si sono incrementate le conoscenze del personale *land side* sui sistemi di accettazione di compagnie IATA, creando gruppi professionali specializzati, dedicati ed omogenei. Occorre altresì sottolineare che nel 2006, considerato il notevole impegno di tutte le risorse fin dal mese di febbraio sino al termine della stagione estiva, la società ha avuto minori opportunità di effettuare sul personale formazione tecnica o sulle cd."competenze trasversali" (comunicazione interpersonale e interfunzionale, competenze manageriali, gestione delle risorse umane, analisi dei processi, ecc.). Sono state comunque effettuate 8.635 ore (delle quali 2.783 tramite la Scuola Aeroportuale Italiana) di addestramento tecnico nelle funzioni operative (19.444 ore nel 2005, comprensive anche di quelle erogate tramite la Scuola Aeroportuale Italiana, 12.276 ore) ed ulteriori 1.841 ore di formazione in tutte le altre funzioni (1.840 ore nel 2005).

Si sono mantenuti anche nel 2006 i corsi di *business English*, i consueti corsi e interventi formativi mirati alla diffusione della cultura della Qualità ed al mantenimento ed alla gestione delle tre Certificazioni in atto (informazione sul Sistema di Gestione Integrato della Qualità), i corsi di formazione sull'organizzazione aziendale, sulle regole interne, sulla sicurezza e gli ambienti di lavoro, così come previsti dal D.Lgs.626/94, in special modo sul personale di prima assunzione, ed è stato effettuato a fine anno un articolato intervento di formazione mirata e di "allineamento" motivazionale sui comuni obiettivi della Funzione, indirizzato a tutto lo staff del *Technical Department*.

Relazioni Industriali

Nel 2006 si è proseguito in un confronto costante con le Organizzazioni Sindacali - ancora su tre tavoli separati, per espressa richiesta di alcune sigle - su tematiche relative alla gestione ordinaria dell'azienda ed a quelle relative alla trattativa per il rinnovo dell'Accordo Integrativo Aziendale.

A fronte di un anno sostanzialmente positivo, nel quale si sono condotte con regolarità con tutte le sigle le trattative per il rinnovo dell'Accordo di secondo livello (peraltro, ancora in corso al momento della stesura della presente relazione), si è invece riscontrata nel periodo autunnale una fase di vertenzialità, in specie con una delle quattro sigle sindacali presenti in aeroporto, legata essenzialmente a rivendicazioni inerenti il dimensionamento degli organici ed alle quote di *part*

time presenti in azienda. Tale vertenzialità ha condotto allo sciopero del personale dipendente, indetto da una sola sigla sindacale, del 15 dicembre (primo sciopero aziendale dopo sei anni), che, comunque, ha avuto un impatto non significativo sull'operatività dello scalo. Nel luglio del 2006 è stato infine firmato, a livello nazionale, il rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, valido fino a tutto il 2007.

Politiche di coinvolgimento sul Personale

Si è dato inizio al progetto pilota chiamato “Una Giornata Particolare”, che ha coinvolto nel 2006 circa 60 dipendenti. Si tratta di un progetto di formazione e coinvolgimento che prevede per dipendenti (impiegati ed operai) con bassa anzianità aziendale una giornata di *stage* nelle Funzioni diverse da quella propria di appartenenza. Tutto ciò al fine di favorire lo scambio di esperienze, l'accrescimento delle conoscenze in merito all'organizzazione aziendale, l'abbattimento dei “muri” con l'obiettivo di accrescere sempre più il “senso di appartenenza” e la comunicazione interfunzionale ed interpersonale.

Anche nel 2006 sono state effettuate due *Convention* aziendali, a Luglio e a Dicembre, per tutti i dipendenti. Si è ripetuta con buon successo l'esperienza, ormai divenuta tradizione, di organizzare nella *Convention* natalizia, uno spazio dedicato alla “festa musicale”, nel quale il personale si è come di consueto spontaneamente e pienamente coinvolto sia nell'organizzazione che nell'animazione.

GLI INVESTIMENTI DELLA CAPOGRUPPO

Nell'esercizio sono stati effettuati investimenti per complessivi € 15,2 milioni di cui € 10,3 milioni riguardanti lavori ed impianti fissi aeroportuali.

I lavori sulle infrastrutture hanno riguardato principalmente l'avanzamento dei lavori su piazzali civili e militari (€ 6 milioni), il completamento della segnaletica verticale luminosa (€ 986), la ristrutturazione della nuova area check-in presso l'Edificio A (€ 984 mila), gli interventi sulle aree di via Cariola destinate al nuovo edificio per “*rent a car*” (€ 476 mila), la sistemazione delle viabilità esterna all'aerostazione e delle aree a verde (€ 304 mila).

Gli altri investimenti per circa € 4,9 milioni hanno riguardato principalmente acquisti per l'adeguamento e l'ampliamento dell'impianto di smistamento bagagli (€ 1.435 mila), una nuova macchina per il controllo radiogeno 100% dei bagagli da stiva (€ 710 mila), attrezzature e mezzi di rampa fra cui trattori (€ 365 mila), mezzi *de-icing* (€ 325 mila), autobus (€ 255 mila), *cargo loader* (€ 288 mila), carrelli e nastri trasportatori (€ 197 mila), motogeneratori (€ 188 mila), scale passeggeri (€151 mila), mezzi per trasporto palletts (€ 79 mila), ed acquisti in hardware e software (€ 572 mila).

Nell'esercizio 2006 il Gruppo SAT non ha ricevuto dallo Stato contributi in conto investimenti ed è riuscita ad autofinanziare gli investimenti (€ 15,2 milioni) ricorrendo in minima parte a finanziamenti esterni.

Gli investimenti											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Carico Società											
Infrastrutture	1.754	2.133	2.191	1.109	2.455	1.352	2.742	2.880	4.965	2.224	10.296
Altri investimenti	1.695	1.562	938	953	1.109	1.273	3.249	1.418	2.812	1.359	4.920
Totale	3.449	3.695	3.129	2.062	3.564	2.625	5.991	4.298	7.777	3.583	15.216
Carico Stato / Regione											
Infrastrutture/altri investimenti	0	0	1.774	850	0	108	1.208	4.220	891	3.762	0
Totale	3.449	3.695	4.903	2.912	3.564	2.733	7.199	8.518	8.668	7.345	15.216

Valori in €uro/000

LE ATTIVITA' DI HANDLING AGENT DELLA CAPOGRUPPO

Nel 2006 SAT ha realizzato un fatturato netto dei servizi di handling pari a circa 13,5 milioni euro, il 16% in più rispetto all'anno precedente. Questo incremento è legato sia all'incremento del numero dei voli (+14,7 %) che del tonnellaggio assistito da SAT nel 2006 (+22,5%).

In particolare, i servizi di assistenza effettuati per i voli riposizionati su Pisa per la chiusura dell'aeroporto di Firenze, nel periodo 2 febbraio-3 maggio hanno generato un fatturato handling aggiuntivo pari a circa 1,4 milioni di euro.

A questo proposito merita sottolineare la grande efficacia/efficienza dimostrata dalle Operations SAT in tale occasione: con un piazzale aeromobili condizionato da lavori in corso e comunque ancora limitato a n.8 piazzole di sosta, SAT è riuscita ad accogliere la quasi totalità delle richieste delle compagnie aeree operanti su Firenze, gestendo i voli con elevata qualità di servizio, grazie alla professionalità dello staff, che è stata percepita dai vettori interessati come di assoluto rilievo, riuscendo altresì a variabilizzare i costi sulla base delle unità di traffico aggiuntive gestite.

Le attività di handling in regime di liberalizzazione.

Dal 2004 a seguito del superamento della soglia dei due milioni di passeggeri/anno, l'accesso al mercato delle attività di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili, così come previsto dal D.Lgs. n.18 del 13 gennaio 1999, applicativo della Direttiva 96/67 CE, è pienamente liberalizzato nell'Aeroporto Galilei. Nel 2006, tuttavia, nessuna società "terza" né alcun vettore ha richiesto di entrare a produrre o ad autoprodurre i servizi di handling presso l'Aeroporto di Pisa.

Anche nel 2006 SAT si è impegnata nell'affinamento della propria competitività in questo settore, riconfermando tutte le certificazioni acquisite secondo lo standard Vision 2000, sul fronte della qualità e rivedendo i prezzi nei contratti nuovi e in quelli rinnovati, in linea con i valori di mercato praticati negli aeroporti dove già operano soggetti prestatori terzi. SAT ha pertanto mantenuto il 100% delle quote di mercato, stipulando specifici contratti di handling con i vettori che nel 2005 hanno iniziato ad operare a Pisa (Helvetic, Finnair, SAS, Condor, Intestate, ecc.). Di particolare

rilievo il rinnovo, avvenuto nel corso del 2006 dei contratti di handling con importanti partner dell'Aeroporto di Pisa, quali British Airways, Alitalia, DHL.

In considerazione dell'attuale saturazione degli spazi disponibili nell'area parcheggio aeromobili, del check-in e del BHS (baggage handling system - sistema smistamento bagagli), situazione di congestione che renderebbe difficile ospitare nuovi soggetti prestatori di servizi, SAT, in data 24 Febbraio 2005, aveva presentato istanza a ENAC per la limitazione del numero di prestatori terzi autorizzati ad operare presso l'Aeroporto Galilei, fino al completamento degli interventi di espansione delle aree critiche già citate.

Il 17 novembre 2006 tale istanza è stata accolta da ENAC, che ha riconosciuto la limitazione ad un solo "operatore terzo" per i seguenti servizi:

- servizi di assistenza bagagli (punto 3 dell'allegato "A" al D.Lgs n.18/99);
- servizi di assistenza alle operazioni in pista (punto 5 dell'allegato "A" al D.Lgs n.18/99).

La durata della limitazione è prevista fino al 31 marzo 2008.

Sarà perciò necessario bandire una apposita gara, con la quale verrà selezionato il "secondo handler" autorizzato ad operare sullo scalo nel periodo in cui sarà applicata la limitazione.

Pertanto SAT ha preparato e inviato ad ENAC la documentazione necessaria per tale gara ad evidenza pubblica

Siamo in attesa di una risposta da parte di ENAC sulla documentazione inviata. Il bando di gara verrà poi pubblicato sul GUCE e l'aggiudicazione della gara è prevista nel corso del 2007.

LE ATTIVITA' AIRPORT OPERATOR DELLA CAPOGRUPPO

d. Il rapporto concessorio con lo Stato

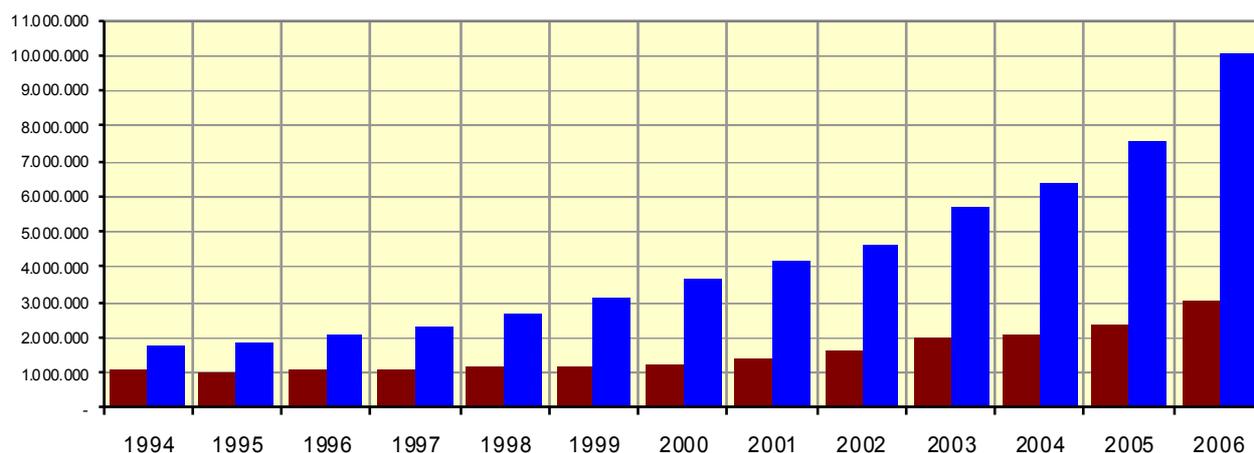
Come già precedentemente illustrato, dopo avere sottoscritto con ENAC l'ultima versione della nuova Convenzione per la gestione totale del Galilei in data 20 ottobre 2006, SAT ha ottenuto la Concessione totale 40ennale dell'aeroporto di Pisa attraverso l'avvenuta firma dei tre Ministri (Trasporti, Economia e Difesa) dell'apposito Decreto interministeriale nel dicembre 2006. Nel febbraio 2007 il Decreto suddetto è stato registrato dalla Corte dei Conti.

e. Le attività non aeronautiche e i servizi commerciali

Le attività non aeronautiche hanno generato nel 2006 ricavi per circa € 10,2 milioni, con un incremento del 32,5% rispetto al 2005 (anno in cui i ricavi non aeronautici erano stati di circa € 7,7 milioni).

Si può quindi rilevare che anche nel 2006, i ricavi non aeronautici sono cresciuti a un tasso superiore (+32,5%) a quello della crescita del traffico passeggeri (+29,1%).

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



Traffico Passeggeri Ricavi Non Aviation

Tra le iniziative per l'ulteriore sviluppo dei servizi e dei ricavi non aeronautici di SAT intraprese nel corso del 2006, segnaliamo:

- Dal 1° febbraio 2006, la realizzazione della nuova viabilità aeroportuale, che ha consentito l'incremento del 58% dei posti auto nel parcheggio sosta breve (da n.105 a n.166)
- La ricollocazione, sempre nell'ambito della ridefinizione della viabilità aeroportuale, dei parcheggi per le società di autonoleggio in un'area remota dedicata, collegata al terminal passeggeri da un servizio autobus "spoletta", consentendo al contempo di ampliare le aree dedicate ai *rent-a-car*, e di liberare le aree antistanti l'aerostazione.
- L'introduzione di supporti pubblicitari multipli (maxischermo elettronico, pannelli "rotor" e pannelli scorrevoli), per massimizzare la resa pubblicitaria nelle aree di più elevata visibilità.

Si segnala, infine, l'emergenza che SAT ha dovuto affrontare a seguito della proibizione – introdotta a seguito dell'emergenza terrorismo del 6 agosto 2006 – di portare liquidi dalle aree landside in area airside e a bordo degli aeromobili. Questo ha di fatto implicato la ridefinizione del mix commerciale landside, dove si è assistito a una fortissima contrazione delle vendite di vini, olio, creme, profumi e liquidi in genere, e la necessità di ricollocare al più presto queste merceologie in area airside. SAT ha completato una prima riorganizzazione delle proprie aree commerciali entro il Dicembre 2006. Un secondo e più organico intervento è in corso di realizzazione nel primo semestre 2007.

f. Il contratto di programma

L'11 gennaio 2006 il CdA dell'ENAC ha dato la sua approvazione all'istruttoria del Contratto di Programma SAT. In data 12 maggio l'ENAC ha trasmesso la documentazione dell'istruttoria al Dipartimento del Ministero dei Trasporti il quale, nelle more dell'aggiornamento della Delibera Cipe 86/2000 con i nuovi criteri e le regole dettate dalla L.248/05 (c.d. legge sui "requisiti di sistema"), ha sospeso le istruttorie. La SAT, come gli altri aeroporti che avevano ricevuto l'approvazione dei Contratti di Programma, è in attesa quindi dell'imminente ripresa dell'iter istruttorio da parte del Ministero dei Trasporti. Nel contempo, la finanziaria ha anche previsto la creazione di un'Authority dedicata ai trasporti con l'obiettivo, tra gli altri, di rendere più veloce tutti i procedimenti autorizzativi dei Contratti di Programma.

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

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

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

Settore Primario

Il Gruppo SAT opera in due aree di business così individuabili:

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

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

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PER UNITA' DI BUSINESS

	2006	2005	VARIAZIONE	%
SBU AVIATION				
Totale ricavi	30.806	26.438	4.367	16,5%
Costo del lavoro diretto	11.229	9.164	2.065	22,5%
Ammortamenti	1.931	1.919	12	0,6%
Altri costi diretti	7.970	6.918	1.052	15,2%
Totale costi	21.130	18.002	3.128	17,4%
Risultato di settore (A)	9.676	8.436	1.239	14,7%
SBU NON AVIATION				
Totale ricavi	12.727	9.901	2.827	28,6%
Costo del lavoro diretto	1.216	1.563	-347	-22,2%
Ammortamenti	638	655	-17	-2,6%
Altri costi diretti	7.683	5.607	2.076	37,0%
Totale costi	9.537	7.825	1.712	21,9%
Risultato di settore (B)	3.191	2.076	1.115	53,7%
CORPORATE				
Totale risultato di settore (A+B)	12.866	10.512	2.354	22,4%
Proventi non allocati	0	88	-88	-100,0%
Costi non allocati	-6.837	-5.455	-1.382	25,3%
Risultato operativo	6.030	5.145	885	17,2%

SBU AVIATION

Seppur penalizzato dalla riduzione tariffaria dei diritti aeroportuali dopo l'introduzione della nuova normativa legata alla L.248/05 sui "Requisiti di sistema", nel 2006 i ricavi sono aumentati del 16,5% in conseguenza dell'aumento del traffico registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa.

I costi diretti sono aumentati complessivamente del 17,4% in conseguenza all'incremento di traffico consuntivato. In particolare, si è registrato un incremento del costo del lavoro e di costi esterni relativi al servizio di facchinaggio, di assistenza disabili e di manutenzione del sistema di smistamento bagagli.

Il risultato di settore registra un miglioramento del 14,7%.

SBU NON AVIATION

Nel 2006 i ricavi sono aumentati del 28,6% in conseguenza all'aumento del traffico passeggeri registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa. In particolare, si è registrato un forte incremento dei ricavi legati ai parcheggi, ai negozi, ai servizi di bar e ristorazione ed alla pubblicità.

Per quanto concerne i costi diretti si registra un aumento del 21,9%. In particolare, si è registrato una diminuzione del costo del lavoro dovuta ad una riorganizzazione dell'agenzia merci ed un incremento dei costi diretti per maggiori costi commerciali ed un nuovo servizio di bus navetta di collegamento fra l'aerostazione ed i parcheggi remoti *rent a car*.

Il risultato di settore registra un miglioramento del 53,7%.

Settore secondario

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

SAT CONSOLIDATO	ITALIA €/000	UE €/000	EXUE €/000	TOTALE €/000
Totale ricavi e proventi 2006	24.298	18.467	768	43.533
% su totale	55,8%	42,4%	1,8%	100,0%
Totale ricavi e proventi 2005	20.554	15.189	684	36.427
% su totale	56,4%	41,7%	1,9%	100,0%
Variazione	3.744	3.278	84	7.106
% su anno precedente	18,2%	21,6%	12,3%	19,5%

LA GESTIONE

La Capogruppo nell'esercizio 2006 ha chiuso con un incremento del fatturato 20,8% nonostante la riduzione dei diritti aeroportuali prevista dalla Legge n.248/05; anche il MOL (+16,1%) ed il risultato operativo (+24,6%) registrano incrementi seppure parzialmente condizionati da ulteriori costi derivanti dalla certificazione aeroportuale, dal nuovo canone di concessione del servizio di sicurezza ed ulteriori costi non coperti dagli attuali diritti aeroportuali in attesa che trovino applicazione i nuovi livelli tariffari previsti dal contratto di programma.

In tabella è riportato l'andamento economico gestionale della Capogruppo degli ultimi anni:

Il conto economico											
valori in euro/000	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ricavi	17.580	17.444	18.913	20.430	20.883	23.543	25.990	31.540	32.256	35.243	42.582
Costi	13.958	14.631	15.419	16.284	16.449	18.398	20.624	24.759	24.834	27.710	33.838
Margine Operativo Lordo	3.622	2.813	3.494	4.146	4.434	5.145	5.366	6.782	7.422	7.532	8.744
Ammortamenti	1.534	1.598	1.911	1.980	1.257	1.495	1.671	1.867	2.436	2.787	2.833
Risultato Operativo	2.088	1.215	1.583	2.166	3.177	3.650	3.695	4.915	4.986	4.746	5.911
Gestione Finanziaria	371	261	129	72	111	134	148	41	21	-44	58
Gestione Straordinaria	-443	204	287	282	-327	-270	-511	-575	929	309	-316
Risultato ante imposte	2.016	1.680	1.999	2.520	2.961	3.514	3.332	4.380	5.936	5.011	5.653
Imposte	-710	-955	-1.319	-1.349	-1.554	-1.817	-1.282	-2.199	-2.453	-2.490	-2.859
Risultato netto	1.306	725	680	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522	2.794

Il mantenimento di risultati positivi ha, comunque, consentito alla Capogruppo di poter far fronte all'autofinanziamento dei rilevanti investimenti senza compromettere la situazione finanziaria come indicato dalla tabella che segue:

Lo stato patrimoniale											
ATTIVITÀ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Immobilizzazioni	9.517	11.626	12.884	12.968	15.153	16.067	19.657	21.656	28.787	29.539	42.823
Attivo circolante	11.985	10.076	10.572	10.667	10.670	11.341	12.011	12.853	11.438	13.126	12.441
Crediti	6.304	6.667	7.370	7.448	7.555	7.829	7.221	7.987	10.591	10.357	12.027
Liquidità	5.681	3.409	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769	413
TOTALE ATTIVITÀ	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666	55.263
PASSIVITÀ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Debiti medio/lungo termine	5.418	5.151	5.361	5.724	5.798	5.856	5.736	6.537	6.857	6.634	6.762
Finanziari	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T.F.R.	4.721	4.731	5.017	5.331	5.413	5.428	5.508	5.837	5.809	6.107	6.338
Fondo rischi	623	419	344	393	385	428	228	700	1.048	527	424
Correnti	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534	23.772
Debiti finanziari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	987
Acconti clienti	1.996	1.994	1.996	1.885	1.855	1.857	1.859	1.872	1.869	1.867	1.865
Fornitori	3.141	2.179	1.882	1.683	2.785	2.797	5.310	4.878	6.200	6.314	13.419
Altri	3.222	3.928	3.979	2.713	2.551	2.682	2.893	3.646	4.761	5.353	7.501
Altri debiti	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534	22.786
Patrimonio Netto	7.725	8.451	10.238	11.630	12.834	14.216	15.870	17.578	20.539	22.498	24.729
Capitale sociale	5.681	5.681	7.747	8.160	8.161	8.161	8.161	8.161	8.161	13.035	13.035
Fondi di riserva	738	2.044	1.812	2.299	3.266	4.358	5.660	7.236	8.895	6.941	8.901
Utile di esercizio	1.307	726	679	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522	2.794
TOTALE PASSIVITÀ	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666	55.263

* Valori in Euro/000

Il capitale investito dalla Capogruppo dal 1996 ad oggi è passato da 21,5 a 55,3 milioni di Euro per effetto, soprattutto, degli investimenti infrastrutturali nell'ottica di miglioramento dei servizi al passeggero; nel contempo i risultati positivi della gestione economica hanno consentito, ormai da diversi anni, il pagamento di un compenso (dividendi) ai Soci per il loro apporto al capitale della Società e di alimentare le riserve (passate da 738 mila a circa 9 milioni di Euro) che hanno costituito la fonte per finanziare lo sviluppo del capitale investito senza dover far ricorso a finanziamenti di terzi.

Per il futuro si prevede un ulteriore consolidamento del trend di sviluppo dell'attività e la realizzazione di un Piano di investimenti che è stato, tra l'altro, alla base della concessione 40.ennale dell'aeroporto Galilei di Pisa; al riguardo l'aumento di capitale previsto con la quotazione in Borsa della Società costituirà elemento essenziale per sostenere, insieme ai flussi finanziari generati dalla gestione economica, il finanziamento di tale Piano.

Nella seguente tabella si riportano informazioni riguardanti la posizione finanziaria netta del Gruppo relativamente agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2006 e al 31 dicembre 2005:

Posizione finanziaria netta del Gruppo

(in migliaia di euro)	2006	2005
Disponibilità liquide	16	17
Crediti verso Istituti di credito a breve	402	2.758
Cassa e mezzi equivalenti	418	2.775
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	2.215	1.110
Posizione finanziaria netta	-1.797	1.665

Il peggioramento della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2006, rispetto al 31 dicembre 2005, deriva principalmente dalla liquidità assorbita dall'attività d'investimento della Capogruppo.

LE PROSPETTIVE DEL 2007

Il traffico passeggeri

Il primo bimestre del 2007 si chiude, per la Capogruppo, con un +9,6% in termini di passeggeri trasportati, per un totale di 374.704 Passeggeri.

Questi primi risultati sono determinati sia dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa nel mese di gennaio 2007, pari a +29,0%, mentre il decremento registrato nel mese di febbraio (-4,6%) è legato al traffico eccezionale, nel febbraio 2006, derivante dal noto riposizionamento su Pisa di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista.

Nella tabella che segue indichiamo l'andamento delle diverse componenti del traffico nel primo bimestre dell'anno, ed il raffronto con il 1° bimestre del 2006, con e senza il traffico aggiuntivo generato nel 2006 dalla chiusura dell'Aeroporto di Firenze.

Complessivamente valutiamo che nel febbraio 2006, il traffico aggiuntivo generato dalla chiusura dell'aeroporto di Firenze (per un totale di 27 giorni) sia stato di 67.378 passeggeri.

Passeggeri	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Pax 06	Pax 07	Δ% 07/06
Arrivi + Partenze	337.764	370.385	9,7%
<i>Linea</i>	333.538	365.497	9,6%
<i>Charter</i>	4.226	4.888	15,7%
Dirottati	3.209	2.757	-14,1%
Transiti Linea			
Transiti charter	436	842	93,1%
Totale	340.973	373.142	9,4%
Aviazione Generale	344	720	109,3%
Totale Generale	341.317	373.862	9,5%

1 Gennaio - 28 Febbraio	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Pax 06	Pax 07	Δ% 07/06
Traffico Totale	341.317	373.862	9,5%
di cui:			
<i>FLR</i>	67.378		
<i>PSA</i>	273.939	373.862	36,5%

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO Gennaio-Febbraio 07			
	2006	2007	$\Delta\%$ 07/06
A) TOTALE PASSEGGERI	341.317	373.862	9,5%
B) TONNELLAGGIO	249.690	266.073	6,6%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	2.226	2.538	14,0%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	4.965	5.409	8,9%

Questi primi risultati sono determinati:

- dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa, pari al 36,5%.
- dal confronto, a partire del 2 febbraio, con un traffico del febbraio 2006, che ha visto il riposizionamento su Pisa di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista dell'Aeroporto Vespucci. Questa disomogeneità, che si manterrà fino all'3 Maggio 2007 (L'aeroporto di Firenze ha riaperto dall'8 Aprile, ma la regolare operatività sugli scali toscani ripartirà dal 3 Maggio), produce nel mese di febbraio una diminuzione del -4,6% rispetto al febbraio 2006.

Si ricorda che nel primo bimestre 2007 sono stati attivati i seguenti voli:

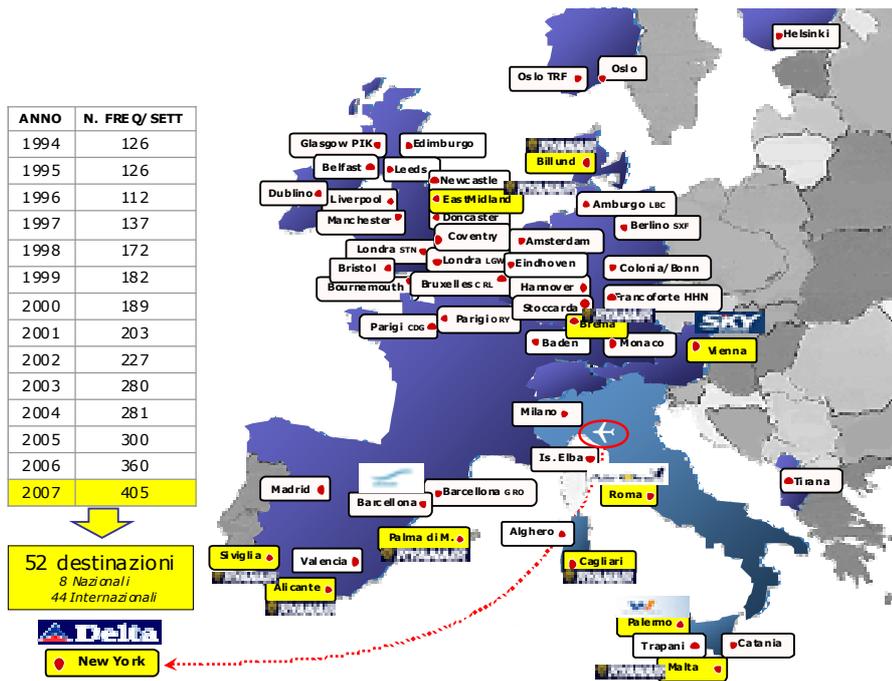
- Pisa-Bristol: volo trisettimanale operato da easyJet attivo dal 13 gennaio (volo sospeso con la chiusura della stagione estiva 2006)
- Pisa-Cagliari: volo trisettimanale operato da Ryanair attivo dal 16 gennaio (volo in sostituzione del volo per Friedrichshafen sospeso dal 15 Gennaio);
- Pisa-Palermo: volo giornaliero operato dal 29 gennaio da WindJet;
- Pisa-EastMidlands: volo trisettimanale operato da Ryanair dal 18 febbraio;

Dunque, al netto del "fenomeno Firenze", i risultati consuntivati nel primo bimestre anticipano un trend di forte sviluppo che pare confermato anche dalla programmazione dei voli per la stagione estiva 2007 (25 marzo - 27 ottobre 2006), che vede l'inaugurazione dei seguenti voli di linea:

- Pisa-Barcellona: volo giornaliero operato da ClickAir, la compagnia low cost di Ibeira. Il volo operato con AB320 da 180 posti è in sostituzione del volo giornaliero operato da Iberia con CRJ da 50 posti.
- Pisa-Vienna: volo trisettimanale operato da SkyEurope a partire dal 27 marzo 2007;
- Pisa-Madrid: volo giornaliero operato da Iberia che incrementa la capacità offerta, opererà con CRJ9 da 90 posti in sostituzione dei CRJ da 50 posti;
- Pisa-Brema: volo trisettimanale operato da Ryanair a partire dal 3 aprile 2007;
- Pisa-Londra LGW: volo giornaliero operato da easyJet a partire dal 3 aprile 2007
- Pisa-Alicante: dal 20 aprile 2007 (2 freq/sett; 4 freq/sett dal 1 giugno) operato da Ryanair;
- Pisa-Palma di Maiorca: volo quadrisettimanale Ryanair, effettuato dal 18 aprile 2007;
- Pisa-New York: volo quadrisettimanale operato da Delta Air Lines con B767-3 da 209 posti a partire dal 1 giugno 2007;

Rispetto invece alla stagione estiva 2006, 5 compagnie aeree hanno concluso il rapporto in essere con l'Aeroporto di Pisa: Helvetic, 3 freq/sett per Zurigo; Albatros Airways, 2 freq/sett per Tirana; Interstate, 5 freq/sett per Reggio Calabria; Condor, 4 freq/sett per Monaco e SAS, 2 freq/sett per Stoccolma (limitate però al periodo luglio-agosto).

NETWORK SUMMER 2007



VETTORI OPERANTI SU PISA SUMMER 2007:

Alitalia 49 frequenze settimanali 2 destinazioni (Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa)	
British Airways 25 frequenze settimanali 1 destinazione (Londra Gatwick)	
Air France 3 voli giornalieri 1 destinazione (Parigi Charles De Gaulle)	
Delta Air Lines 4 frequenze settimanali 1 destinazione (New York - JFK)	NEW
Iberia 1 voli giornaliero 1 destinazione (Madrid)	
Air Dolomiti 3 voli giornalieri 1 destinazione (Monaco)	
Air One 4 voli giornalieri 3 destinazioni (Catania, Napoli, Roma-Fiumicino)	
Finnair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Helsinki)	
Elbafly - Solinair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Marina di Campo - Isola d'Elba)	

Ryanair 20 voli al giorno 24 destinazioni (Londra Stansted, Francoforte Hahn, Bruxelles Charleroi, Amburgo, Glasgow Prestwick, Liverpool, Barcellona Gerona, ^{NEW} Dubli ^{NEW} no, ^{NEW} Alghero, ^{NEW} Eindhoven, ^{NEW} Boumemouth, ^{NEW} Valencia, ^{NEW} Trapani, ^{NEW} Baden, ^{NEW} Oslo Torp, ^{NEW} Doncaster, ^{NEW} Siviglia, ^{NEW} Malta, ^{NEW} Billund, ^{NEW} Brema, ^{NEW} Eastmidlands, ^{NEW} Cagliari, ^{NEW} Palma di Maiorca, ^{NEW} Alicante)	
Easy Jet 5 voli giornalieri 4 destinazioni (Berlino SXF, Parigi ORY, Bristol, Londra LGW)	
Hapag Lloyd Express 13 frequenze settimanali 3 destinazioni (Colonia/ Bonn, Stoccarda, Hannover)	
SkyEurope 3 frequenze settimanali 1 destinazione (Vienna) ^{NEW}	NEW 
Windjet 2 voli giornalieri ^{NEW} 2 destinazioni (Palermo, Catania)	NEW 
Basiq Air 1 volo giorno 1 destinazione (Amsterdam)	
Thomsonfly 6 frequenze settimanali 3 destinazioni (Coventry/ Birmingham, Doncaster, Bournemouth)	
Norwegian Air Shuttle 3 frequenze settimanali 1 destinazione (Oslo)	
Jet2.com 22 frequenze settimanali 4 destinazioni (Manchester, Leeds, Newcastle, Belfast, Edimburgo)	
Belleair 2 frequenze settimanali 1 destinazione (Tirana)	
ClickAir 1 volo giornaliero 1 destinazione (Barcellona)	NEW 

In sintesi, nell'estate 2007 saranno attive, sull'Aeroporto Galilei 20 Compagnie aeree, delle quali 9 IATA e 11 Low Cost.

In sintesi, nell'estate 2006 il posizionamento, su Pisa del 4° aeromobile della Base Ryanair, nonché l'avvio, a partire dal 1° Giugno, del volo Delta Airlines per New York posizioneranno definitivamente il Galilei tra i più importanti aeroporti regionali italiani e ne confermeranno il ruolo di principale gateway aereo della Toscana.

Il traffico merci e Posta

Merci/ Posta	1 Gennaio - 28 Febbraio		
	Kg 06	Kg 07	Δ% 07/06
Merci	2.010.335	2.297.274	14,3%
<i>Voli passeggeri *</i>	28.899	27.443	-5,0%
<i>Voli Cargo</i>	1.600.130	1.934.859	20,92%
<i>Via Superficie</i>	381.306	334.972	-12,2%
Posta	216.007	240.467	11,3%
Totale Merci e Posta	2.226.342	2.537.741	14,0%

Il primo bimestre del 2006 indica un andamento positivo anche del traffico merci e posta. In particolare si segnala la prosecuzione, nel periodo, del volo tutto merci Madras/Delhi/Pisa/New

York effettuato su base settimanale da Alitalia, con aeromobile MD11 per conto di importanti spedizionieri toscani, con merce in import dall'India e in export per gli USA. Dal 15 gennaio si è aggiunto, sempre a cura di Alitalia, e per conto di Savino del Bene, un volo settimanale da Ouagadugu (Burkina Faso) che opererà fino alla fine di marzo, per l'importazione in Italia di verdura fresca (fagiolini). Si tratta di un progetto di commercio equo e solidale (commercializzato con il nuovo marchio "Terra Equa") realizzato da COOP Italia in collaborazione con Unione Europea, Regione Toscana e alcune Onlus toscane, che potrebbe avere ulteriori sviluppi nei prossimi anni, se saranno raggiunti gli obiettivi operativi e reddituali del 2007.

Previsioni di traffico sull'aeroporto di Marina di Campo

Per l'esercizio in corso si prevede una sostanziale conferma del traffico consuntivato nell'anno 2006, derivante soprattutto dalle conferme di operatività sullo scalo dei voli di linea commerciali per la prossima stagione estiva.

Sedi secondarie

Non sussistono sedi secondarie.

Fatti di rilievo avvenuti successivamente al 31 dicembre 2006

Dopo il 31.12.2006 si segnala la registrazione della Concessione Totale da parte della Corte dei Conti avvenuta l'8 febbraio 2007.

In merito all'informativa richiesta dall'art.40 comma 2 lett.d) del D. Leg. 127/91, si precisa che né la Società Capogruppo né le Società Controllate possiedono od hanno acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Costantino Cavallaro

CONSOLIDATO - CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 2006

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Ricavi	42.743.809	35.500.437	7.243.372
Altri ricavi operativi	769.872	929.789	-159.917
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti	19.478	-2.755	22.233
TOTALE RICAVI	43.533.158	36.427.471	7.105.687
COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	903.367	695.399	207.968
Costi del personale	17.210.454	15.158.229	2.052.226
Costi per servizi	14.387.387	10.912.014	3.475.373
Altre spese operative	1.593.575	1.673.665	-80.091
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	294.595	272.992	21.603
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.540.957	2.490.211	50.746
Accantonamenti e svalutazioni	572.560	79.637	492.923
TOTALE COSTI	37.502.894	31.282.146	6.220.749
RISULTATO OPERATIVO (A-B)	6.030.264	5.145.324	884.938
GESTIONE FINANZIARIA			
Attività d'investimento	17.398	7.716	9.682
Proventi finanziari	49.403	31.056	18.347
Oneri finanziari	-226.678	-301.603	74.925
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-159.876	-262.831	102.955
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	5.870.388	4.882.493	987.895
Imposte dell'esercizio	-3.000.726	-2.459.733	-540.993
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	2.869.662	2.422.761	446.901
Perdita (utile) dell'esercizio di pertinenza di terzi	10.644	18.807	-8.163
UTILE (PERDITA) DEL GRUPPO	2.880.306	2.441.568	438.738

CONSOLIDATO - BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2006 - STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Diritti di brevetto industriale	255.783	195.003	60.780
Immobilizzazioni in corso e acconti	18.353	191.715	-173.362
Altre immobilizzazioni	<u>178.026</u>	<u>263.552</u>	<u>-85.526</u>
Totale Attività Immateriali	452.162	650.270	-198.108
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	19.755.180	18.254.611	1.500.569
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	<u>19.895.117</u>	<u>9.185.256</u>	<u>10.709.861</u>
Totale Attività Materiali	39.650.297	27.439.867	12.210.430
Partecipazioni in altre imprese	<u>2.588.738</u>	<u>1.778.960</u>	<u>809.778</u>
ATTIVITA' FINANZIARIE			
Crediti verso altri	2.140.334	1.872.894	267.440
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	16.850	19.379	-2.529
Altri titoli	<u>129.000</u>	<u>129.000</u>	<u>0</u>
Totale Attività Finanziarie	2.286.184	2.021.273	264.911
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	<u>190.012</u>	<u>217.378</u>	<u>-27.366</u>
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	45.167.392	32.107.748	13.059.644
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	36.155	16.677	19.478
Crediti verso i clienti	9.088.398	7.182.262	1.906.136
Crediti tributari	145.040	314.213	-169.173
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	<u>3.189.713</u>	<u>2.575.322</u>	<u>614.391</u>
Totale Crediti Commerciali e diversi	12.423.150	10.071.796	2.351.354
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	<u>507.001</u>	<u>381.301</u>	<u>125.700</u>
Cassa e mezzi equivalenti	<u>417.699</u>	<u>2.775.470</u>	<u>-2.357.771</u>
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	13.384.003	13.245.244	138.759
TOTALE ATTIVO	58.551.396	45.352.992	13.198.404

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	13.035.000	13.035.000	0
Riserve di capitale	8.643.722	6.801.348	1.842.374
Riserva rettifiche IAS	-480.178	-480.178	0
Riserva di fair value	2.392.683	1.582.510	810.173
Utili (perdite) portati a nuovo	46.215	9.500	36.715
Utile (perdita) dell'esercizio del gruppo	2.880.306	2.441.568	438.738
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	26.517.748	23.389.748	3.128.000
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	48.773	54.563	-5.790
TOTALE	26.566.521	23.444.311	3.122.210
 PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE			
Passività fiscali differite	1.076.567	878.200	198.367
Fondi rischi e oneri	428.446	529.275	-100.829
TFR e altri fondi relativi al personale	6.498.893	6.625.912	-127.019
Altri debiti esigibili oltre l'anno	6.185	3.344	2.841
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	8.010.091	8.036.731	-26.641
 PASSIVITA' CORRENTI			
Scoperti bancari e finanziamenti	2.214.650	1.110.170	1.104.480
Debiti tributari	1.536.434	481.620	1.054.814
Debiti verso fornitori	13.628.184	6.540.752	7.087.432
Debiti verso inps	932.406	832.946	99.460
Altri debiti esigibili entro l'anno	3.797.719	3.039.052	758.667
Acconti	1.865.392	1.867.408	-2.016
Totale debiti commerciali e diversi	20.223.701	12.280.159	7.943.542
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	23.974.784	13.871.949	10.102.835
TOTALE PASSIVITA'	31.984.875	21.908.681	10.076.194
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	58.551.396	45.352.992	13.198.404

NOTA INTEGRATIVA

NOTA INTEGRATIVA

PREMESSA

La SAT è una società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. Gli indirizzi della sede legale e delle località in cui sono condotte le principali attività del Gruppo sono indicati nell'introduzione del fascicolo di bilancio. Le principali attività della società e delle sue controllate (il Gruppo) sono descritte nella relazione sulla gestione da pag. 85 a pag. 115.

Il presente bilancio è espresso in euro (€) in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni del Gruppo. Le attività estere sono incluse nel bilancio consolidato secondo i principi indicati nelle note che seguono.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Al 31 dicembre 2005 il Gruppo ha adottato i nuovi International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dallo IASB, gli aggiornamenti di quelli preesistenti (IAS), nonché i documenti dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) ritenuti applicabili alle operazioni poste in essere dal Gruppo a partire dall'esercizio in corso. L'impatto derivante dal cambiamento di criteri contabili è descritto nelle note di bilancio.

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

- IFRS 6: Diritti di esplorazione e valutazione delle attività minerarie;
- IFRIC 4: Accertare se un contratto contiene un leasing;
- IFRIC 5: Diritti su quote di fondi per smantellamenti, ripristini e recuperi ambientali;
- IFRIC 12: Servizi in concessione;
- Modifiche allo IAS 39 "Opzioni di valutazione a fair value";
- Modifiche allo IAS 39 "Contabilizzazione di coperture di flussi di cassa relativi a operazioni infragruppo future";
- Modifiche allo IAS 39 "Iscrizione iniziale di attività e passività finanziarie".

L'adozione, a far data dal 1 gennaio 2008, dell'IFRIC 12 determinerà degli impatti contabili la cui stima non è stata al momento quantificata. Sulla base della attuale struttura economico-patrimoniale della società, si può ritenere che l'adozione futura degli altri principi sopra elencati non avrà impatti significativi sulla posizione finanziaria, patrimoniale ed economica del Gruppo.

Al fine dell'applicazione dei nuovi principi Contabili Internazionali i dati delle società partecipate consolidate sono stati opportunamente riclassificati e rettificati.

Il bilancio è costituito dallo Stato Patrimoniale, Conto Economico, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, Rendiconto Finanziario e dalla presente nota di commento.

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi: Attività, Passività e Patrimonio Netto.

A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel bilancio Consolidato sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

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

VARIAZIONE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

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

CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Sono oggetto del processo di consolidamento i bilanci della controllante e delle seguenti controllate:

Denominazione:	Alatoscana Spa
Sede sociale:	Pisa
Settore attività:	Gestione aeroporto
Capitale sociale:	€ 160.947,20
Quota partecipazione SAT:	94,4%

Denominazione:	Aerelba Spa
Sede sociale:	Marina di Campo (Isola d'Elba)
Settore di attività:	gestione aeroporto Marina di Campo
Capitale sociale:	€ 774.750,00
Quota di partecipazione Alatoscana:	94,7%

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio consolidato include il bilancio della società e delle imprese da essa controllate redatti al 31 dicembre di ogni anno.

Si ha il controllo su un'impresa quando la società ha il potere di determinare le politiche finanziarie e operative di un'impresa in modo tale da ottenere benefici dalla sua attività.

I risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione.

Qualora necessario vengono effettuate rettifiche ai bilanci delle imprese controllate per allineare i criteri contabili utilizzati a quelli adottati dal Gruppo.

Tutte le operazioni significative intercorse fra le imprese del Gruppo e i relativi saldi vengono eliminati nel consolidamento.

La quota di interessi degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo. Tale interessenza viene determinata in base alla percentuale da essi detenuta nei fair value delle attività e passività iscritte alla data dell'acquisizione originaria e nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Successivamente le perdite attribuibili agli azionisti di minoranza eccedenti il patrimonio netto di loro spettanza sono attribuite al patrimonio netto di Gruppo ad eccezione dei casi in cui le minoranze hanno un'obbligazione vincolante e sono in grado di fare ulteriori investimenti per coprire le perdite.

OPERAZIONI E METODOLOGIE - DI CONSOLIDAMENTO

Il metodo è quello dell'integrazione globale, che consiste nel recepire tutte le attività, passività, costi e ricavi indipendentemente dalla quota di partecipazione.

Il consolidamento è stato effettuato in due fasi di cui la prima ha riguardato il consolidamento tra i dati della capogruppo Alatoscana e la controllata Aerelba a cui ha fatto seguito la seconda fase che ha riguardato il consolidato Alatoscana/Aerelba con la capogruppo SAT.

Nella preparazione del bilancio consolidato sono eliminati tutti i saldi e le operazioni significative tra società del Gruppo, così come gli utili e le perdite non realizzate su operazioni infragruppo.

La quota di patrimonio netto delle partecipate di competenza di soci di minoranza è evidenziata nell'apposita voce del patrimonio netto consolidato mentre la quota di pertinenza di terzi del risultato di esercizio è evidenziata separatamente nel conto economico consolidato.

CRITERI DI VALUTAZIONE

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

ATTIVITA' IMMATERIALI

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

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

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al costo sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore.

Le altre immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate tenendo conto della loro residua disponibilità di utilizzazione.

Avviamento

L'avviamento derivante dall'acquisizione di una controllata o di un'entità a controllo congiunto rappresenta l'eccedenza del costo di acquisizione rispetto alla percentuale spettante al Gruppo del fair value delle attività, passività e passività potenziali identificabili della controllata o dell'entità a controllo congiunto alla data di acquisizione. L'avviamento è rilevato come attività e rivisto annualmente per verificare che non abbia subito perdite di valore. Le perdite di valore sono iscritte immediatamente a conto economico e non sono successivamente ripristinate.

In caso di cessione di un'impresa controllata o di un'entità a controllo congiunto, l'ammontare non ancora ammortizzato dell'avviamento ad esse attribuibile, è incluso nella determinazione della plusvalenza o minusvalenza da alienazione.

ATTIVITÀ MATERIALI

Immobili, impianti, macchinari

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

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

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

Con riferimento ai beni gratuitamente devolvibili allo Stato, gli ammortamenti operati dalla Capogruppo fino al 31/12/99 hanno tenuto conto della durata dell'attuale rapporto concessorio fino al 30/6/2006; ad iniziare dall'esercizio 2000 si è invece tenuto conto, sempre nei limiti della durata tecnico-economica dei singoli investimenti, del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/93 n.537 (gestione "totale"). A tal riguardo, la SAT ha ottenuto la Concessione Totale quarantennale attraverso la firma del Decreto Interministeriale (Ministero dei Trasporti, Economia e Finanze e Difesa) avvenuta in data 7 dicembre 2006. Lo stesso decreto è stato registrato alla Corte dei Conti in data 8 febbraio 2007.

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

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

Perdite durevoli di valore (Impairment)

A ogni data di bilancio, SAT rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore (test di

impairment). Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo della svalutazione. Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, SAT effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

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

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

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

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

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

Gli utili e le perdite non realizzate di tali attività finanziarie, ai sensi dello IAS 39, sono

contabilizzati nel patrimonio netto, nella riserva di fair value. Questi utili e perdite sono trasferiti

dalla riserva di fair value al conto economico al momento della dismissione dell'attività finanziaria

oppure se l'attività subisce una perdita di valore.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le immobilizzazioni finanziarie del Gruppo SAT costituite da titoli sono in linea con il loro fair value.

Le immobilizzazioni finanziarie del Gruppo SAT costituite da crediti sono valutate al loro presumibile valore di realizzo.

Essendo i residui crediti in denaro o crediti di imposta su TFR non risulta necessario procedere ad alcuna attualizzazione.

RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, determinato attribuendo ai prodotti i costi direttamente sostenuti, ed il valore di mercato alla data della chiusura di bilancio.

Il costo di acquisto o di produzione viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato di magazzino.

CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI

I crediti sono iscritti al valore nominale rettificato, per adeguarlo al presunto valore di realizzo, tramite l'iscrizione di un fondo di svalutazione. Tale fondo è calcolato sulla base delle valutazioni di recupero effettuate mediante analisi delle singole posizioni e della rischiosità complessiva del monte crediti.

Poichè la riscossione del corrispettivo non è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, non è stato necessario ricorrere all'attualizzazione del credito.

PASSIVITA' FINANZIARIE

Sono costituite da scoperti bancari e finanziamenti.

I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal fair value del valore inizialmente ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento. Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo.

FONDI RISCHI E ONERI

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

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

FONDI PENSIONE E BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

IMPOSTE DIFFERITE

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

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

DEBITI

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

RICAVI

I ricavi sono iscritti al momento della loro maturazione che coincide con l'effettuazione delle prestazioni rese dal Gruppo.

SAT valuta i ricavi al valore del corrispettivo ricevuto determinato, a seconda della tipologia dei ricavi, da tariffe regolamentate e non.

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

L'attività operativa di SAT consiste essenzialmente nell'erogazione di servizi.

Data la natura a breve termine dei ricavi di SAT non occorre effettuare alcuna attualizzazione né considerare l'ipotesi di individuare una percentuale di avanzamento.

CONTRIBUTI

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

Secondo lo IAS 20 un'impresa ha la possibilità di contabilizzare i contributi pubblici o iscrivendoli come risconto passivo o portandoli a riduzione del valore d'iscrizione del bene relativamente al quale i contributi sono riferiti.

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

DIVIDENDI

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

IMPOSTE SUL REDDITO

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

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

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

Sono inoltre stanziati imposte differite sulle scritture di consolidamento.

UTILE PER AZIONE

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

diluito per azione è calcolato dividendo l'utile o la perdita attribuibile agli azionisti della Capogruppo per la media ponderata delle azioni in circolazione, tenendo conto degli effetti di tutte le potenziali azioni ordinarie con effetto diluitivi (ad esempio, i piani di stock option ai dipendenti). In base a quanto previsto dallo IAS 33 poiché SAT non è ancora quotata presso nessun mercato finanziario non si è provveduto al calcolo sopra-esposto per l'anno di esercizio 2006.

USO DI STIME

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

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

Settore primario

Il Gruppo SAT opera in due aree di business così individuabili:

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

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

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

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

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

ANNO 2006 CONSOLIDATO	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>TOTALE</u>
Conto economico				
Totale ricavi	30.806	12.727		43.533
Costo del lavoro diretto	11.229	1.216		12.445
Ammortamenti	1.931	638		2.569
Altri costi diretti	7.970	7.683		15.653
Totale costi	21.130	9.537		30.667
Risultato di settore	9.676	3.191		12.866
Proventi non allocati			-	-
Costi corporate non allocati			-	6.837
Risultato operativo	9.676	3.191	-	6.030

ANNO 2005 CONSOLIDATO	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>TOTALE</u>
Conto economico				
Totale ricavi	26.438	9.901		36.339
Costo del lavoro diretto	9.164	1.563		10.727
Ammortamenti	1.919	655		2.574
Altri costi diretti	6.918	5.607		12.525
Totale costi	18.002	7.825		25.827
Risultato di settore	8.436	2.076		10.512
Proventi non allocati				88
Costi corporate non allocati			-	5.455
Risultato operativo	8.436	2.076	-	5.145

Settore secondario

Il fatturato del Gruppo SAT scaturisce dalle seguenti aree geografiche:

ANNO 2006 Consolidato	<u>ITALIA</u>	<u>UE</u>	<u>EXUE</u>	<u>TOTALE</u>
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	24.298	18.467	768	43.533
% su totale	55,8%	42,4%	1,8%	100,0%

ANNO 2005 Consolidato	<u>ITALIA</u>	<u>UE</u>	<u>EXUE</u>	<u>TOTALE</u>
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	20.554	15.189	684	36.427
% su totale	56,4%	41,7%	1,9%	100,0%

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

RICAVI

Complessivamente ammontano a € 42.744 mila (+20,4%) e sono prevalentemente relativi alla Capogruppo (€ 42,2 milioni).

Tali ricavi riguardano (€/000):

	2006	2005	Variazioni
assistenza aerei ed extra	15.106	12.948	2.158
gestione magazzini merci	586	530	56
diritti e tasse aeroportuali	16.963	14.165	2.798
servizi in concessione	6.413	5.213	1.200
servizi in gestione diretta	<u>3.676</u>	<u>2.644</u>	<u>1.032</u>
Totale	42.744	35.500	7.244

L'incremento del 16,6% dei ricavi di assistenza è conseguente soprattutto all'incremento di traffico della SAT consuntivato nell'anno (movimento aeromobili +14,7%). Al traffico passeggeri generato nell'arco del 2006 dai nuovi servizi aerei, si è aggiunto il traffico derivante dal riposizionamento sullo scalo di Pisa dei voli normalmente operati su Firenze da parte di Lufthansa, Air France, Meridiana e Alitalia, a causa della chiusura dell'Aeroporto Vespucci per lavori sulla pista (chiusura effettiva dello scalo 2 febbraio-8 aprile). L'effetto sui ricavi di assistenza è stato pari a circa € 1,4 milioni e sui ricavi totali è stimabile in circa € 3 milioni.

Il fatturato gestione magazzini merci registra un incremento del 10,6% derivante essenzialmente dall'aumento della movimentazione merci tramite voli Charter.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali del 19,8% deriva principalmente dall'incremento del traffico della Capogruppo sia dei passeggeri (+29,1%) che del tonnellaggio assistito (22,5%), incremento che è stato in parte assorbito dalla riduzione delle tariffe sui diritti (diritto di imbarco passeggero e diritto di approdo e partenza) in conseguenza dell'applicazione da gennaio 2006 della Legge 248/05 - "Requisiti di Sistema".

L'incremento del 23% dei servizi in concessione deriva principalmente da:

- autonoleggi, con un incremento del 14,4% (+ € 360 mila);
- servizi commerciali (bar, ristorante, catering, negozi) con un incremento del 24,4% (+ € 356 mila);
- concessioni varie con un incremento del 38,8% (+ € 484 mila).

L'incremento del 39% dei servizi in gestione diretta (parcheggi auto e pubblicità) deriva sia dalla gestione parcheggi (+€ 883 mila) in conseguenza dell'aumento dei passeggeri sia dalla gestione diretta della pubblicità (+€ 274 mila).

Altri ricavi operativi

Si riferiscono a rimborsi di costi e proventi diversi.

I "rimborsi di costi e spese", per un importo complessivo di € 396 mila, riguardano principalmente il recupero di spese telefoniche (€ 12 mila), indennità doganali (€ 12 mila), utenze (€ 209 mila), recuperi vari (€ 65 mila), recupero costi commerciali (€ 53 mila), mensa a carico Dipendenti (€ 45 mila).

I “proventi diversi” per € 52 mila si riferiscono a consulenze (€ 4 mila), plusvalenze patrimoniali (€ 45 mila), abbuoni attivi (€ 2 mila), vari (€ 1 mila).

Gli “altri proventi” riguardano sopravvenienze attive (€ 320 mila) relative principalmente alla cancellazione debiti verso alcuni Vettori (€ 261 mila) e di altri debiti minori (€ 59 mila).

COSTI

Complessivamente i costi della produzione ammontano ad € 37,5 milioni (€ 31,3 milioni nel 2005) e sono così composti:

	2006	2005	Variazioni
materie prime	903	695	208
costi del personale	17.210	15.384	1.826
costi per servizi	14.387	10.912	3.475
altre spese operative	1.594	1.674	-80
Amm.ti immob.ni immat.li	295	273	22
Amm.ti immob.ni mat.li	2.541	2.490	51
Accantonamenti	<u>573</u>	<u>80</u>	<u>493</u>
Totale	37.503	31.508	5.995

Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

L'incremento del 29,9%, pari a € 208 mila, deriva in particolare dai materiali utilizzati per la manutenzione delle attrezzature sociali, delle infrastrutture e degli impianti pubblicitari (+€ 21 mila), dal consumo carburanti (+€ 68 mila), e dai materiali per il servizio assistenza (€ 107 mila); per gli altri consumi si è registrato complessivamente un lieve incremento (€12 mila).

Per il personale

Il costo dei Salari e Stipendi ha registrato un incremento del 18% derivante principalmente dall'incremento dell'organico (+12% *equivalent full time*) e dall'incremento delle voci variabili (indennità per festivi, notturni e straordinari) in conseguenza della crescita di traffico.

Gli “oneri sociali” rilevano un incremento del 12,5% conseguente all'aumento delle retribuzioni.

Il “trattamento di fine rapporto” ammonta a € 509 mila (€ 865 mila nel 2005) e rappresenta il costo a tale titolo maturato dai dipendenti nell'esercizio, calcolato sulla base del metodo attuariale previsto dallo IAS 19.

Il TFR maturato nel 2006 tiene conto della puntuale applicazione dei criteri IAS che prevedono il calcolo separato del “service cost” rispetto all’”interest cost” e all’”actuarial gain & loss”. A tale riguardo è stato proceduto, per omogeneità, ad una conseguente separazione anche sul TFR rilevato nell'esercizio precedente.

Gli “altri costi del Personale” pari a € 34 mila si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

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

Organico complessivo del Gruppo al 31/12/2006:

	2005		2006		delta	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	8	-	1	-
Impiegati	160	101	166	135	6	34
Operai	83	16	97	9	14	-7
Totale	250	117	271	144	21	27

N.B.: F.T. – tempo pieno; P.T. – tempo parziale

L'organico medio relativo al 2006 viene esposto nella tabella seguente:

	2005	2006	delta
Dirigenti	7.0	7.5	0.5
Impiegati	225	251.9	26.9
Operai	96.9	108.0	11.1
Totale	328.9	367.4	38.5

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

Costi Per servizi

I costi per servizi complessivamente registrano un aumento di 32,2% (pari a circa € 3.5 milioni) rispetto al precedente esercizio. Nel dettaglio:

I “servizi per il Personale” per € 843 mila (+12.9%) comprendono principalmente mensa aziendale (€ 539 mila), assicurazioni professionali (€ 72 mila), rimborsi spese missioni (€ 81 mila), corsi formazione (€ 46 mila), “service” paghe (€ 74 mila), altri minori (€ 31 mila).

I “servizi di manutenzione” per € 897 mila registrano un incremento del 46% derivante soprattutto dagli interventi di manutenzione sulle attrezzature sociali e sugli impianti.

I “servizi per utenze” per € 1,4 milioni (+ 27.2%) riguardano energia elettrica per € 964 mila (+ 26.3%), acqua per € 128 mila (+ 35.9%), telefoni per € 174 mila (+ 29.1%), gas metano per € 124 mila (+ 29.4%), nettezza urbana per € 24 mila (-1%).

Le prestazioni di servizi

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

	2005	2006	Variazioni
pulizie (locali ed aerei)	566	686	120
Facchinaggio	1.021	1.397	376
gestione sala VIP	31	40	9
collegamento ARCO	188	216	28
assicurazioni industriali	530	625	95
raccolta carrelli	163	51	-112
servizi ausiliari aerostazione	161	189	28

gestione parcheggio auto	95	98	3
promozionali, pubblicità e marketing	4.167	5.684	1.517
manutenzione programmi	70	81	11
gestione Terminal Firenze	75	26	-49
prestazioni professionali	693	1.021	328
Pubblicità	79	104	25
Giardinaggio	36	41	5
Noleggio macchine e attrezzature	41	79	38
Servizio assistenza disabili	65	125	60
Servizio collegamento aree remote parcheggi	16	194	178
vari minori (indennità doganali, assistenza bagagli, ecc.)	152	200	48
Totale	8.149	10.857	2.708

Rispetto al 2005 si registra un incremento di € 2.7 milioni (+ 33.2%) derivante principalmente dall'aumento delle spese promozionali, pubblicità e marketing (+ € 1.5 milioni), delle prestazioni professionali (+ € 328 mila), del facchinaggio (+ € 376 mila), dai nuovi costi per la gestione del servizio di collegamento con i parcheggi remoti (+ € 178 mila), dall'incremento delle assicurazioni industriali (+ € 95 mila), dall'aumento dei costi per le pulizie locali e aerei (+ € 120 mila) e dall'aumento del servizio assistenza disabili (+ € 60).

Le “spese istituzionali”, per un importo complessivo di € 377 mila, riguardano i compensi (allegato I) e i rimborsi spese agli Amministratori (€ 207 mila) ed al Collegio Sindacale (€ 83 mila), oltre al rimborso spese per trasferte (€ 55 mila) e altri minori (€ 32 mila).

Altre spese operative

Tale voce ammonta a € 1,6 milioni (€ 1,7 milioni nel 2005) ed è così composta:

- Per godimento di beni di terzi (pari ad € 501 mila nel 2006 ed € 1.176 nel 2005)

Riguarda il canone di concessione 2006 dell'aeroporto ed il canone concessorio dovuto per l'affidamento del servizio sicurezza in ambito aeroportuale istituito con decreto del 13/7/05 entrato in vigore il 7/10/05, oltre ad altri canoni minori.

Il decremento del 57,4% del canone di concessione è conseguenza all'applicazione della Legge 248/05 “Requisiti di Sistema”.

- Oneri diversi di gestione (pari ad € 1,05 milioni nel 2006 ed € 446 mila nel 2005)

Sono relativi principalmente alle spese per pubblicazioni (€ 12 mila), spese postali (€ 16 mila), contributivi associativi (€ 162 mila), contributi straordinari (€ 500 mila), oneri fiscali (€ 132 mila), spese di rappresentanza (€ 45 mila), minusvalenze patrimoniali su beni strumentali (€ 10 mila), vari amministrativi (€ 19 mila), altri minori (€ 88 mila). I contributi straordinari si riferiscono ad un contributo per € 500 mila concesso da SAT al Comune di Pisa quale partecipazione alla realizzazione del progetto “sovrappasso stradale aeroporto-cantieristica” che rappresenta un valore aggiunto importante per le attività che andranno ad insediarsi sull'area dei navicelli costituendo un collegamento diretto con l'aeroporto (in particolare con lo scalo merci).

- Altri oneri (pari ad € 108 mila nel 2006 ed € 41 mila nel 2005)

Sono costituiti da sopravvenienze passive derivanti accordi transattivi inerenti il riconoscimento di alcuni oneri sostenuti da società terze parzialmente imputabili a SAT (€ 75 mila), emissione di note di credito a clienti per storno ricavi di competenza 2005 (€ 22 mila), da maggiori imposte sui redditi 2005 (€ 8 mila) e da minori (€ 3 mila).

Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali

Sono stati operati applicando i coefficienti indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale.
Ammontano complessivamente a € 295 mila.

Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali

Sono stati operati applicando i coefficienti indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale.
Ammontano complessivamente a € 2,5 milioni.

Accantonamenti e svalutazioni

Tale voce ammonta ad € 573 mila ed è così composta:

- "svalutazione dei crediti" operata per un importo complessivo di € 410 mila, sulla base di una valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla fine dell'esercizio, corrisponde all'accantonamento non tassato per Euro 52 mila ed all'accantonamento tassato per Euro 358 mila;
- "accantonamento per rischi" pari ad € 163 mila riferito ad oneri contrattuali con compagnie aeree.

Attività di investimento

Tale voce ammonta a circa € 17 mila. E' costituita dal dividendo distribuito nel 2006 a favore della SAT dalla società partecipata Aeroporto di Firenze Spa a fronte dei titoli azionari detenuti da SAT S.p.A.

Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa € 49 mila ed è composta da:

-Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni

Tali crediti ammontano a circa € 5 mila e sono relativi principalmente alle cedole di interessi su CCT.

-Da proventi diversi dai precedenti

Tale proventi ammontano ad € 44 mila e si riferiscono agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari.

Oneri finanziari

Tale voce ammonta a € 227 mila e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per € 94 mila (€ 76 mila nel 2005) e della componente di "interest cost" ed "actuarial gain & loss" rilevata sul fondo TFR per € 133 mila (€ 226 mila nel 2005). Come indicato nel commento alla voce relativa al costo del personale, ai fini di consentire un confronto con l'esercizio precedente, la componente finanziaria relativa al TFR del 2005, è stata opportunamente riclassificata nella presente voce del conto economico.

Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi € 3 milioni derivanti da:

- proventi da consolidamento (€ 59 mila) pari al 33% della perdita fiscale della Controllata Alatoscana S.p.a in applicazione dell'accordo con la Controllata in attuazione del regime di tassazione del consolidato nazionale disciplinato dagli articoli dal 117 al 129 del D.P.R. 917/86, introdotti con D.L. 12/12/03 n.344;

- imposte calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2006 per € 2.959 mila di cui € 2.004 mila per IRES ed € 955 mila per IRAP;

- imposte differite, il cui saldo ammonta ad € 100 mila, è dato dalla differenza a fine anno tra imposte differite attive per € 523 mila e passive per € 623 mila (per ulteriori dettagli si rimanda all'Allegato G).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: STATO PATRIMONIALE

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2006.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
32.108	45.167	13.059

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Attività immateriali

31/12/2005	31/12/2006	variazione
650	452	-198

Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno: registrano un incremento di € 61 mila derivante principalmente dall'effetto combinato dell'acquisto di nuovo software per € 270 mila e gli ammortamenti del periodo pari ad € 209 mila.

Immobilizzazioni in corso: sono relative a costi di natura pluriennale contabilizzati dalla Soc. Aereba S.p.A relativi a studi preliminari per interventi da porre in essere per l'adeguamento e l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali.

Altre Immobilizzazioni immateriali (oneri pluriennali): rilevano un decremento di € 85 mila interamente conseguente agli ammortamenti operati nell'esercizio.

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

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

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

Attività materiali

31/12/2005	31/12/2006	variazione
27.440	39.650	12.210

Complessivamente sono stati effettuati investimenti per € 14,96 milioni relativi a:

- terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili: € 2,60 milioni
- attrezzature ed impianti: € 4,07 mila
- immobilizzazioni in corso: € 7,70 mila

- hardware: € 304 mila
- autoveicoli ed automezzi: € 260 mila
- mobili e arredi: € 30 mila.

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 585 mila relativi in massima parte alla cessione di attrezzature e automezzi a seguito del rinnovo del parco mezzi operativi.

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

Immobili: 4%

Impianti e macchinari: 10%

Attrezzature industriali e commerciali: 10%

Macchine elettroniche: 20%

Mobili e dotazioni di ufficio: 12%

Automezzi: 25%

Autoveicoli: 20%

Le Società controllate hanno applicato le suddette aliquote nella misura ridotta del 50% considerata l'attività a carattere stagionale svolta da dette Società.

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

Le immobilizzazioni in corso si riferiscono principalmente:

- ai costi dei lavori di ampliamento piazzale aeromobili (€ 3,45 milioni);
- ai costi per l'ampliamento dei piazzali militari (€ 3,18 milioni);
- ai lavori di costruzione del nuovo edificio rent a car (€ 476 mila);
- ai costi per i lavori di realizzazione segnaletica verticale luminosa delle aree di movimentazione dell'aeroporto (€ 1,06 milioni).

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

Partecipazioni in altre imprese

La Capogruppo detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.A., tramite n.128.599 azioni, pari al 1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni dell'ultimo mese del 2006 alla Borsa di Milano, l'adeguamento al fair value della partecipazione suddetta risulta pari a 2.5 milioni di Euro. Al 31 dicembre 2005 il valore della partecipazione era pari a 1,7 milioni di Euro. L'incremento di tale valore, pari ad € 800 mila circa, è stato riflesso nella relativa riserva di fair value al 31 dicembre 2006.

Le altre partecipazioni riguardanti interamente la Capogruppo, valutate al costo di acquisto, si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A., (n. 97 azioni pari allo 0,43 % del capitale): € 51 mila;
- Consorzio Turistico Area Pisana (2,8%): € 0,4 mila;
- Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50%): € 13 mila;
- Tirreno Brennero Srl. (1%): € 1 mila;
- Consorzio Pisa Energia (5%): € 1 mila;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (2,5%): € 2 mila.

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

Attività finanziarie

Crediti verso altri

La voce comprende il credito d'imposta su TFR (€ 4 mila), crediti per depositi cauzionali ai fornitori (€ 26 mila) ed al Ministero dei Trasporti per le concessioni ricevute (€ 2,1 milioni) ex art. 3 del D.M. 7/11/97 n.59/T, ed altri minori (€ 10 mila).

L'aumento di € 267 mila rispetto al 31/12/2005 deriva da:

- una riduzione di € 88 mila del credito d'imposta sul TFR a seguito del parziale recupero per il Personale cessato nell'esercizio come previsto dalla normativa in materia introdotta dal Collegato alla Finanziaria 1997;
- l'incremento netto di € 355 mila dei depositi cauzionali derivante principalmente dal versamento mensile di cauzione, pari al 10% dei diritti di approdo e partenza percepiti, ex art.3 del D.M. 7/11/97 n.59/T.

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

I crediti verso altri esigibili oltre l'anno sono pari a € 17 mila e non hanno rilevato variazioni significative.

Altri titoli

La voce ammonta ad € 129 mila ed include unicamente CCT con scadenza 1/1/2007 ricevuti dalla Capogruppo nel corso del 2000 dal Ministero delle Finanze a saldo parziale di un credito di imposta. Il valore di mercato al 31/12/06 di tali titoli è sostanzialmente allineato al valore nominale.

Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno

Sono pari a € 190 mila e hanno subito un decremento di € 27 mila rispetto al 31.12.2005.

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

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2006.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
13.245	13.384	139

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Rimanenze

Comprendono le rimanenze di carburante Avio presente a fine esercizio nei depositi dell'aeroporto dell'Elba e sono valutate al costo di acquisizione aumentato delle spese relative al trasporto.

Tale voce ammonta a € 36 mila.

Crediti commerciali e diversi

Tale voce risulta pari ad € 12.423 mila al 31/12/2006 (€ 10.072 mila al 31/12/2005) ed è così composta:

Crediti verso clienti

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	31/12/05	31/12/06	Variazioni
Crediti SAT	7.684	9.977	2.293
Crediti Alatoscana	138	143	5
Crediti Aereiba	13	13	-
	<u>7.835</u>	<u>10.133</u>	<u>2.298</u>
Fondo svalutazione	(653)	(1.045)	(392)
	<u>7.182</u>	<u>9.088</u>	<u>1.906</u>

L'incremento dei crediti verso clienti, pari a € 2.298 mila, riguarda in massima parte la Capogruppo e deriva dall'aumento del fatturato conseguente ai nuovi voli operati sull'aeroporto.

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di € 410 mila e decrementato per € 18 mila per utilizzo. L'incremento di € 410 mila comprende € 52 mila di accantonamento fiscale ed € 358 mila di accantonamento tassato per adeguare il fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data di Bilancio.

Il fondo è in massima parte (€ 954 mila) tassato.

Crediti Tributari

Tale voce comprende:

- il credito della Capogruppo pari ad € 2 mila per istanza di rimborso IRPEF versata e non dovuta.
- il credito della controllata Alatoscana pari ad €. 1 mila per differenza versamento IRPEF versato e non dovuto.
- il credito IVA della Capogruppo (€ 54 mila), della controllata Alatoscana S.p.A. (€ 49 mila) e di Aereiba S.p.A. (€ 39 mila).

Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

	31/12/05	31/12/06	Variazioni
Verso dipendenti (crediti entro l'anno)	3	3	0
Verso cassieri biglietteria	58	33	-25
Verso Istituti previdenziali	11	37	26
Verso concessionaria	90	75	-15
Verso fornitori per anticipi	2	10	8
Verso Istituti di credito	999	337	-662
Verso Stato (lavori Legge 299/79)	301	301	0
Verso Stato (lavori FIO)	845	845	0
Verso Enti elbani	-	-	-
Verso ANAS (Esproprio terreno)	-	139	139
Verso altri	50	59	9
Riclassifica Immob. Immat. in corso	-	905	905
Risconti attivi	216	445	229

2.575	3.189	614
-------	-------	-----

L'incremento dei crediti entro l'anno è dovuto alla variazione dei crediti della Capogruppo che hanno riguardato principalmente la riclassifica delle immobilizzazioni immateriali in corso come previsto dai principi contabili internazionali (€ 905 mila), la rilevazione del credito verso l'Anas per l'esproprio di terreno utilizzato per il nuovo svincolo della superstrada per l'aeroporto (€ 139 mila), l'aumento dei risconti attivi dovuto principalmente al rinnovo delle divise per il personale dipendente, e la contemporanea riduzione dei crediti verso Istituti di credito a seguito del pagamento parziale da parte dello Stato dei lavori al 31/12/2006 relativi alla realizzazione del fabbricato "A";

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

Imposte Anticipate recuperabili entro l'anno

Accoglie le imposte anticipate recuperabili entro l'anno per un importo pari a € 507 mila.

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

Cassa e mezzi equivalenti

31/12/2005	31/12/2006	variazione
2.775	418 -	2.357

Il decremento registrato per un importo di circa € 2,4 milioni è conseguente principalmente alle spese di investimento sostenute dalla Capogruppo nell'esercizio solo parzialmente finanziate dal cash-flow prodotto dalla gestione.

Per ulteriori spiegazioni si rinvia al rendiconto finanziario allegato F.

PATRIMONIO NETTO

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso dell'esercizio 2006:

31/12/2005	31/12/2006	variazione
23.444	26.566	3.122

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, vedi allegato C.

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Capitale sociale

Il capitale sociale di € 13.035 mila al 31 dicembre 2006, interamente versato, risulta costituito da n. 7.900.000 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna.

La variazione del numero delle azioni e del loro valore nominale è conseguente alla delibera dell'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 21/3/06, che ha proceduto al frazionamento di ciascuna azione in numero 50 nuove azioni per un valore nominale di € 1,65 ciascuna.

Riserve di capitale

E' costituita dalle riserve di rivalutazione che al 31 dicembre 2006 sono iscritte per un ammontare complessivo di € 435 mila costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n.413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 mila.

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

Dalla riserva legale per un importo di € 890 mila. L'incremento di € 126 mila rispetto al 31 dicembre 2005, deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2005 della Capogruppo sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione Bilancio al 31 dicembre 2005.

Dalle riserve statutarie per un ammontare di € 7.509 mila. L'incremento di € 1.833 mila deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2005 della Capogruppo sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio della Capogruppo al 31 dicembre 2005.

Dalle altre riserve costituite da :

- contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di € 66 mila. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che c'è un vincolo di € 3 mila sulle riserve disponibili relativo ai costi di impianto e ampliamento non ancora ammortizzati.

Ai sensi dell'art. 109 comma 4 del DPR 22/12/1986 n. 917 risulta in sospensione d'imposta, in caso di distribuzione delle riserve o degli utili portati a nuovo, un ammontare pari ad € 1.608 mila relativo agli accantonamenti degli ammortamenti anticipati dedotti solo in dichiarazione al netto delle imposte differite;

- Utili indivisi per € (256) mila derivanti dalle scritture di consolidamento relative all'ammortamento dell'avviamento degli anni precedenti.

Riserva rettifiche di transizione ai principi contabili internazionali IAS-IFRS

Accoglie esclusivamente la Riserva IAS al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1.1.2004 in fase di First Time Adoption, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali.

Riserva di Fair Value

Al 31 dicembre 2006 ammonta a € 2.393 mila.

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

Utili (perdite) portati a nuovo

Ammontano ad € 46 mila.

Utile (perdita) dell'esercizio del Gruppo

Accoglie l'utile del periodo pari a € 2.880 mila.

Patrimonio netto di terzi

Ammonta ad € 49 mila.

PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'esercizio 2006:

31/12/2005	31/12/2006	variazione
8.037	8.010	- 27

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Passività fiscali differite

Accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi.

L'incremento di € 198 mila è conseguente alla rilevazione, da parte della Capogruppo, di imposte differite per € 355 mila e della contemporanea riduzione del fondo per € 157 mila a seguito della cancellazione delle imposte differite di competenza 2006.

Le variazioni in aumento sono principalmente riferibili alla rilevazione di imposte differite relative agli ammortamenti anticipati dell'esercizio 2006 che saranno operati sulla dichiarazione dei redditi della Capogruppo.

Fondi per Rischi ed Oneri

La composizione di tali fondi è la seguente:

Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili

Accoglie il fondo costituito dalla Capogruppo ed è relativo alla indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

Altri (Fondo rischi oneri futuri)

Il fondo ammonta ad €. 428 mila.

Il decremento pari ad € 101 mila, rispetto all'esercizio precedente, deriva:

- dall'accantonamento (€ 165 mila) operato nell'anno per la definizione di accordi commerciali con un Vettore aereo e dalla copertura del rischio di restituzione di importi incassati da alcuni Vettori aerei;
- dall'utilizzo (€ 266 mila) effettuato per € 230 mila a fronte del pagamento ad un Vettore aereo di un contributo sul fatturato handling 2004 e per € 36 mila per l'utilizzo del Fondo Speciale di Solidarietà istituito presso l'INPS come previsto dall'Art. 1 Legge 291/04.

Si ricorda che il fondo esistente al 31/12/06 è rimasto in essere a fronte dei rischi, tuttora pendenti, riguardanti accordi commerciali non ancora definiti e la vertenza lavori viabilità Mondiali 1990; al riguardo si ricorda che, nel corso del 2° semestre 2004, è intervenuta sentenza del Tribunale di Pisa che ha respinto le richieste della controparte, che nel corso del 2005, ha presentato ricorso (udienza fissata nel 2008); si è pertanto ritenuto opportuno mantenere l'accantonamento in considerazione che detta sentenza non è ancora passata in giudicato.

L'accantonamento si ritiene quindi adeguato ai prevedibili rischi in essere alla data di Bilancio.

Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - Benefici a dipendenti. Pertanto, l'ammontare del fondo trattamento di fine rapporto è stato ricalcolato applicando il metodo della proiezione unitaria del

credito (cd "Projected Unit Credit Method"), effettuando le valutazioni attuariali alla fine del periodo di riferimento.

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

Il valore attuale della passività conformemente a quanto previsto dallo IAS 19 risulta pari ad € 6.499 mila al 31 dicembre 2006 (€ 6.626 mila al 31 dicembre 2005).

Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito a dimissioni avvenute nell'esercizio in esame e presenta un decremento rispetto al 31 dicembre 2005 di € 127 mila come sotto riportato:

	T.F.R.
Saldo al 31 dicembre 2005	6.626
Quota maturata nel corso d'esercizio	641
<u>Indennità liquidate in corso di esercizio</u>	<u>-768</u>
Saldo al 31 dicembre 2006	6.499

Altri debiti esigibili oltre l'anno

Gli altri debiti esigibili oltre l'anno pari a € 6 mila, interamente esigibili entro 5 anni, si riferiscono ai depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2006.

31/12/2005	31/12/2006	variazione
13.872	23.975	10.103

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Scoperti bancari e finanziamenti

Nel totale hanno registrato un incremento di € 1.104 mila rispetto al 31.12.2005.

Sono costituiti da debiti verso soci per finanziamenti relativamente ad un finanziamento infruttifero da parte di un socio della stessa per € 7 mila e debiti verso banche per € 2.208 mila che si riferiscono all'utilizzo di affidamenti bancari.

La posizione finanziaria netta al 31.12.2006 risulta dalla seguente tabella:

	Posizione finanziaria netta	
<i>(in migliaia di euro)</i>	2006	2005
Disponibilità liquide	16	17
Crediti verso Istituti di credito a breve	402	2.758
Cassa e mezzi equivalenti	418	2.775

Scoperti bancari e finanziamenti a breve	2.215	1.110
<u>Posizione finanziaria netta</u>	<u>-1.797</u>	<u>1.665</u>

Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 1.536 mila è così composto (valori in €/000)

	<u>31.12.2005</u>	<u>31.12.2006</u>	<u>Variazioni</u>
IRPEF su lavoro dipendente e autonomo	216	271	55
IRAP sui redditi (saldo)	35	142	107
IRES sui redditi (saldo)	-	566	566
IVA (saldo)	76	-	-76
ERARIO addizionale comunale	151	554	403
Altri minori	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>-1</u>
	<u>482</u>	<u>1.536</u>	<u>1.054</u>

Il debito IRAP 2006 è al netto degli acconti d'imposta versati pari € 813 mila.

Il debito IRES 2006 è al netto degli acconti versati in corso d'anno (€ 1.366 mila) e del credito IRES relativo al provento da consolidamento calcolato sulla perdita fiscale della Controllata Alatoscana come già indicato a commento della voce "imposte dell'esercizio".

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili, pari ad € 2 a passeggero imbarcato, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n.350 a partire dal 1° giugno 2004 per € 1 a passeggero, è stata incrementata di € 1 a passeggero dal decreto legge n.7 del 31 gennaio 2005 coordinato con la legge di conversione 31 marzo 2005, n.43, che ha avuto applicazione a partire dal 2 aprile 2005.

Debiti commerciali e diversi

La voce debiti commerciali e diversi ammonta a € 20.224 mila (€ 12.280 mila al 31.12.2005) ed è composta da:

- Debiti verso fornitori

Registrano un aumento di € 7.087 mila derivante soprattutto da forniture ricevute nell'ultimo periodo dell'anno:

	<u>31/12/05</u>	<u>31/12/06</u>	<u>Variazioni</u>
Debiti SAT	6.498	13.592	7.094
Debiti Alatoscana	37	31	-6
Debiti Aereiba	6	5	-1
	<u>6.541</u>	<u>13.628</u>	<u>7.087</u>

L'incremento deriva principalmente dai debiti verso fornitori legati agli investimenti effettuati dalla Capogruppo nel corso del 2006.

- Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale

Tale voce comprende i debiti (valori in €/1000) verso:

	<u>31/12/05</u>	<u>31/12/06</u>	<u>Variazioni</u>
I.N.P.S.per contributi su compensi Dic.'04 e ferie non godute	802	897	95
I.N.A.I.L. per contributi su compensi Dic. 04 e ferie	<u>31</u>	<u>35</u>	<u>4</u>
	833	932	99

- Altri debiti esigibili entro l'anno

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

	31/12/05	31/12/06	Variazioni
Ministero dei Trasporti (canone concessione secondo semestre, conguagli 2005 e 2006)	863	542	-321
Comune di Pisa (contributo x sovrappasso)	0	500	500
Vettori per incassi biglietteria aerea	479	390	-89
F.M.C. (saldo fornitura attrezzatura operativa)	0	31	31
Concessionaria per vendita biglietti bus	4	195	191
Dipendenti (competenze maturate al 31/12)	1.479	1.794	315
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	70	154	84
Sindaci revisori (competenze maturate al 31/12)	14	39	25
Ministero dei Trasporti (premio rischio terrorismo)	37	37	0
SEPI (imposta pubblicità 2006)	0	37	37
Altri minori	93	79	-14
	<u>3.039</u>	<u>3.798</u>	<u>759</u>

In particolare: (i) il decremento dei debiti verso il Ministero dei Trasporti è conseguente all'applicazione della Legge 248/05 "Requisiti di Sistema" che ha diminuito il canone di concessione del 75%; (ii) il debito di € 500 mila verso il Comune di Pisa è relativo al contributo straordinario concesso dalla Capogruppo al Comune di Pisa quale partecipazione alla realizzazione del progetto "sovrappasso stradale aeroporto-cantieristica"; (iii) l'incremento dei debiti verso dipendenti deriva principalmente dall'aumento dell'organico.

- Acconti

Gli acconti, che ammontano a € 1.865 mila, hanno registrato un decremento di € 2 mila relativo ad anticipi rimborsati a clienti.

Tale voce comprende gli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 mila) e lavori FIO (€ 1,033 milioni) oltre che agli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute (€ 57 mila).

Conti d'ordine

Al 31.12.2006 i conti d'ordine ammontano ad €. 11.255.237 e sono così composti (dati espressi in €/000):

	2006	2005	Variazioni
Fidejussioni prestate da Terzi per conto della Capogruppo	6.515	6.217	298
Fidejussioni di Terzi a favore della Capogruppo	4.060	3.586	474
Titoli ricevuti a garanzia dalla Capogruppo	1	1	-
Altri impegni della Capogruppo	121	121	-
Beni in affitto conto Terzi della Controllata	558	558	-
Totale	<u>11.255</u>	<u>10.483</u>	<u>772</u>

Le fidejussioni prestate da terzi per conto della Capogruppo si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate al Ministero dei Trasporti a garanzia del pagamento dei canoni di concessione ed al Ministero della Difesa (€ 5 milioni) a garanzia degli obblighi assunti per la realizzazione dei piazzali per la sosta degli aeromobili.

L'incremento di € 474 milioni delle fideiussioni prestate da terzi a favore della Capogruppo si riferisce principalmente all'aumento delle fideiussioni prestate per conto delle Imprese a fronte dei lavori appaltati dalla Società.

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
NELL'ESERCIZIO 2006 (in migliaia di Euro)

	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE. INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
A- Valore al 31-12-05	195	192	264	651
VARIAZIONI ESERCIZIO				
Acquisti	270	730		1.000
Riclassifica		- 904		- 904
Ammortamenti	- 209		- 86	- 295
Utilizzo amm. ti anni precedenti				-
B- Saldo variazioni 2006	61	- 174	- 86	- 199
Valore al 31-12-06 (A+B)	256	18	178	452

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
NELL'ESERCIZIO 2006 (in migliaia di Euro)

	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI						TOTALE
	gratuite deolvibili	di proprietà Società					
	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND. LI E COMM.LI	IMMOBILIZ. IN CORSO	ALTRI BENI		
Costo storico al 31-12-05	24.995	1.841	11.747	419	945	5.334	45.281
Fondo amm.to al 31-12-05	- 6.740	- 178	- 6.676	- 305	-	- 3.942	- 17.841
Valore al 31-12-05 (A+B)	18.255	1.662	5.071	114	945	1.392	27.439
VARIAZIONI ESERCIZIO							
Acquisti	2.461	133	4.056	15	7.701	592	14.958
Lavori in corso anni prec.							-
Passaggio conto	123				- 123		-
Disinvestimenti		- 139	- 434	- 4		- 8	- 585
Contributi conto inv.ti							-
Ammortamenti	- 1.084	- 11	- 879	- 26		- 540	- 2.540
Utilizzo amm.ti anni prec.			374			5	379
B- Saldo variazioni 2006	1.500	- 18	3.117	- 15	7.578	49	12.211
Costo storico al 31-12-2006	27.579	1.834	15.369	430	8.523	5.918	59.653
Fondo amm.to al 31-12-2006	- 7.824	- 190	- 7.181	- 331	-	- 4.477	- 20.003
Valore al 31-12-2006 (A+B)	19.755	1.644	8.188	99	8.523	1.441	39.650

PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO AL
31/12/2006 (in migliaia di Euro)

	SALDI AL 31-12-05	DESTINAZIONE UTILE ESERCIZIO 2005	RICLASSIFI CAZIONE	DISTRIBUZIONE DIVIDENDI	ADEGUAMENTO AL FAIR VALUE	UTILE DELL'ESER CIZIO	SALDI AL 31-12-2006
CAPITALE SOCIALE	13.035						13.035
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435						435
RISERVA LEGALE	764	126					890
RISERVE STATUTARIE	5.676	1.833					7.509
ALTRE RISERVE	66						66
UTILI INDIVISI	- 199	- 116	59				- 256
RISERVA DI CONSOLIDAMENTO	59		- 59				-
RISERVE DI CAPITALE	6.801	1.843	-		-	-	8.644
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 480						- 480
RISERVA DI FAIR VALUE	1.582				811		2.393
UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	10	36					46
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DEL GRUPPO	2.442	- 1.879		- 563		2.880	2.880
TOTALE PATRIMONIO DEL GRUPPO	23.390	-	-	- 563	811	2.880	26.518

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

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE *	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI**	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	13.035				
RISERVE DI CAPITALE:					
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA PER AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLATE					
RISERVA DA SOPRAPREZZO AZIONI					
RISERVA DA CONVERSIONE OBBLIGAZIONI					
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
RISERVA LEGALE	764	B	-		
RISERVA STRAORDINARIA	7.519	A, B, C	7.519		
ALTRE RISERVE	66	B	-		
RISERVE DI UTILI INDIVISI	- 199		-		
RISERVE DI CONSOLIDAMENTO	59		-		
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 480				
RISERVA DI FAIR VALUE	2.393				
UTILI (PERDITE) A NUOVO	46		-		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DEL GRUPPO	2.880	B, C	2.880		
TOTALE	26.518		10.834		
QUOTA NON DISTRIBUIBILE			3		
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE			10.831		

* Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

** Non sono state effettuate utilizzazioni nei tre esercizi precedenti.

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE FRA UTILE E DEL PATRIMONIO NETTO DELLA
 CAPOGRUPPO ED UTILE E PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATI PER L'ESERCIZIO
 CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2006 (in migliaia di Euro)

	Patrimonio Netto	Risultato
Capogruppo SAT S.p.A.	26.990	3.027
Rettifiche di consolidamento	(472)	(147)
Gruppo SAT	26.518	2.880

RENDICONTO FINANZIARIO (in migliaia di Euro)

<i>(in migliaia di euro)</i>	31 dicembre	
	2006	2005
A- Disponibilità monetarie nette iniziali (Indebitamento finanziario netto a breve)	1.665	(559)
B- Flusso monetario da attività dell'esercizio		
Utile dell'esercizio (compreso l'utile spettante a terzi)	2.869	2.423
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	295	273
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	2.541	2.490
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto accantonamento	641	1.091
(pagamenti)	(768)	(615)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi delle attività correnti	(2.177)	(52)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	(99)	238
(Incremento) decremento delle rimanenze	(19)	2
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	9.000	688
Incremento (decremento) delle imposte differite	199	9
Variazione netta dei fondi oneri e rischi	(101)	(561)
Totale (B)	12.381	5.986
C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti e del relativo fondo ammortamento	(14.751)	(2.549)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(270)	(417)
Disinvestimenti di Partecipazioni in altre imprese	0	8
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	(265)	(242)
Totale (C)	(15.286)	(3.200)
D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie		
Aumento di capitale sociale in società controllate sottoscritto da terzi	5	
Distribuzione dividendi	(562)	(562)
Totale (D)	(557)	(562)
E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)	(3.462)	2.224
F- Disponibilità monetaria netta finale	(1.797)	1.665

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

	ESERCIZIO 2005			ESERCIZIO 2006			Totali 2005
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		
		IRES 33%	IRAP 4,25%		IRES 33%	IRAP 4,25%	
IMPOSTE ANTICIPATE							
Svalutazione crediti				358	118		118
Rappresentanza	17	6	1	11	3	1	4
Svalutazione partecipazioni							-
Accantonamento fondo rischi	36	12		163	54		54
Competenze professionali							-
Contributi pluriennali				400	132	17	149
Differenza tra amm.to civilistico e IAS				37	12	2	14
Costi deprecabili per cassa	11	4	1	48	16	2	18
Costi deprecabili a seguito sentenza				25	8	1	9
Attualizzazione TFR (IAS)	195	64					-
Totale	259	86	2	1.042	343	23	366
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Plusvalenze patrimoniali	17	6	1	18	6	1	7
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	427	141	18	379	125	16	141
Quota parte costi vend. beni	38	12	1	25	8	1	9
Totale	482	159	20	422	139	18	157
Totale imposte anticipate	741	245	22	1.464	482	41	523
IMPOSTE DIFFERITE							
Plusvalenze patrimoniali	1	1	-	36	12	1	13
Ammortamenti anticipati	538	177	23	717	237	30	267
Differenza tra amm.to civilistico e IAS				201	66	9	75
Totale	539	178	23	954	315	40	355
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Rappresentanza	12	4	1	15	5	1	6
Svalutazione partecipazioni	116	39		116	38		38
Costi anni precedenti	66	22	1	11	3	1	4
Accantonamento fondo rischi	558	184		266	88		88
Svalutazione crediti	141	47					-
Attualizzazione TFR (IAS)				502	166		166
Oneri finanziari (IAS)				- 133	- 44		- 44
Ripresa ammortamenti imm. Immateriali (IAS)	59	19	3	19	6	1	7
Eliminazione rivalutazione monetaria (IAS)	9	3	-	9	3		3
Totale	961	318	5	805	265	3	268
Totale imposte differite	1.500	496	28	1.759	580	43	623
IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE	- 759	- 251	- 6	- 295	- 98	- 2	- 100

Viene fornita di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio dei crediti per imposte anticipate e del fondo per imposte differite

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
Saldo al 31/12/2005	599	878
decremento dell'esercizio	-268	-157
incremento dell'esercizio	366	355
Saldo al 31/12/2006	697	1076

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE
FISCALE (in migliaia di Euro)

	ANNO 2006		ANNO 2005	
	IRES	IRAP	IRE S	IRAP
Risultato da bilancio (ante imposte)	5.870	23.592	4.882	19.872
Aliquota ordinaria applicabile	33,00%	4,25%	33,00%	4,25%
Onere fiscale teorico	1.937	1.003	1.611	845
Differenze temporanee e tassabili in esercizi successivi				
Differenza ta amm.to civilistico e IAS	-201	-201		
Ammortamenti anticipati	-717	-717	-538	-538
Plusvalenze patrimoniali	-36	-36	-2	-2
Totale	-954	-954	-540	-540
Differenze temporanee e deducibili in esercizi successivi				
Ecc. manutenzioni e riparazioni				
Contributi pluriennali	400	400		
Spese di rappresentanza	11	11	17	17
Svalutazione crediti	358			
Differenza ta amm.to civilistico e IAS	37	37		
Accantonamento fondo rischi	163		36	
Costi detraibili per cassa	48	48	12	11
Costi detraibili a seguito sentenza	25	25		
Totale	1.042	521	65	28
Rigiro diff. temporanee di esercizi prec. in aumento e in diminuzione				
Plusvalenze patrimoniali	18	18	18	18
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	379	379	427	427
Quota parte costi vend. beni	25	25	38	38
Quota spese manutenzione e riparazione	-3	-3	-3	-3
Quote spese di rappresentanza	-15	-15	-12	-12
Svalutazione partecipazioni	-116		-116	
Quota svalutazione crediti			-141	
Acc.ti al fondo rischi	-266		-558	
Costi per cassa			-17	-17
Costi tassati anni precedenti	-11	-11	-49	
Ripresa avviamento (IAS)			-125	
Attualizzazione TFR (IAS)	-502		195	
Oneri finanziari (IAS)	133			
Ripresa amm.ti imm.im materiali (IAS)	-19	-19	-59	-59
Eliminazione rivalutazione monetaria (IAS)	-9	-9	-9	-9
Totale	-386	365	-411	383
Differenze che non si riverteranno in esercizi successivi				
Svalutazione partecipazioni			179	
2/3 Spese di rappresentanza	29	29	44	44
Spese telefonia mobile	25	25	13	13
Costi autovetture	186	185	37	37
Costi deducibili	87	85	9	8
Imposte e tasse indeducibili	59		56	
Sopravvenienze passive indeducibili	33		18	
Quota parte amm.ti ind. su vendite	2	2		
Sopravvenienze attive per imposte indec.				
Dividendi	-17		-7	
Fring benefit	-22	-22		
Proventi da consolidamento	-59		-59	
Plusvalenze su autovetture				
Plusvalenze su partecipazioni			-4	
Sopravvenienze attive		293		140
Sopravvenienze passive		-50		-23
Prestazioni lavoro occasionale		28		45
Collab.ni coord. e continuative		215		183
Lavoro assimilato al lavoro dip.te		55		36
Contributi gestione separata INPS		21		11
Oneri di utilità sociale		13		5
Totale	323	879	286	499
Altre deduzioni				
Contributi x assic.ni obblig. infortuni		-170		-165
Deduzione per incremento occupazionale		-751		-360
Ulteriore deduzione forfettaria				-8
Spese x apprendisti e disabili		-142		-153
Personale con contratto in serimento		-864		-582
Perdita anni precedenti				
Totale		-1.927		-1.268
Credito d'imposta sui dividendi				
Imponibile fiscale	5.895	22.476	4.282	18.974
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	2.004	955	1.455	807
Aliquota effettiva	34,14	4,05	29,80	4,06
Rilevazioni contabili effettuate nell'esercizio				
Imposte correnti	2.004	955	1.455	807
Imposte anticipate	-343	-23	-86	-2
Imposte differite	315	40	178	23
utilizzo fondo imposte diff. eserc. prec.	-139	-18	-159	-20
Diminuzione imposte anticipate eserc. prec.	265	3	318	5
proventi da consolidamento	-59		-59	
Imposte totali	2.043	957	1.647	813

all. H

EMOLUMENTI AMMINISTRATORI E SINDACI ANNO 2006
(in Euro)

ANNO 2006	Carica	Durata carica	Compensi percepiti per carica	Altri compensi*	Totale Compensi
<u>Amministratori</u>					
S.A.T.					
Franco Viegi	Presidente CDA	fino al 25-05-06	30.323,08	2.108,31	32.431,39
Costantino Cavallaro	Consigliere CDA dal 26-05-06, Presidente CDA dal 29-05-06		44.651,76	1.773,87	46.425,63
Pier Giorgio Ballini	Consigliere CDA dal 29-05-06		32.076,08	14.729,76	46.805,84
Marcello Fremura	Consigliere CDA	fino al 25-05-06	3.000,00	159,00	3.159,00
Paola Miolo	Consigliere CDA	fino al 25-05-06	5.500,00	-	5.500,00
Maria Paoletti	Consigliere CDA	fino al 25-05-06	3.000,00	-	3.000,00
Armando Cecchetti	Consigliere CDA	fino al 25-05-06	3.500,00	133,56	3.633,56
Alessandro Gallione	Consigliere CDA	fino al 25-05-06	4.500,00	149,76	4.649,76
Pierfrancesco Pacini	Consigliere CDA fino al 25-05-06 e riconfermato dal 26-05-06		14.000,00	-	14.000,00
Francesco Barachini	Consigliere CDA	dal 26-05-06	8.000,00	-	8.000,00
Giuseppe Biondi	Consigliere CDA	dal 26-05-06	6.500,00	-	6.500,00
Stefano Bolis*	Consigliere CDA	dal 26-05-06	-	-	-
Carlo Alberto Dringoli	Consigliere CDA	dal 26-05-06	9.000,00	-	9.000,00
Sergio Landi	Consigliere CDA	dal 26-05-06	7.000,00	371,00	7.371,00
Ivo Nuti	Consigliere CDA	dal 26-05-06	4.000,00	235,52	4.235,52
<u>ALATOSCANA</u>					
Franco Viegi	Presidente CDA	fino al 25 maggio 2006 dal 26 maggio 2006 fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Costantino Cavallaro	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Giovanni Sardi	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
<u>AERELBA</u>					
Franco Viegi	Presidente CDA	fino al 25 maggio 2006 dal 26 maggio 2006 fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Costantino Cavallaro	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Gina Giani	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Enrico Dello Sbarba	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Roberto Di Mario	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Andra Sirabella	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Tiziana Giudicelli	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
TOTALE			175.050,92	19.660,78	194.711,70
<u>Sindaci</u>					
S.A.T.					
Loredana Durano	Presidente Collegio Sindaci		7.127,01	1.446,06	8.573,07
Alessandro Carrara	Sindaco revisore		26.962,98	669,70	27.632,68
Eugenio Minici	Sindaco revisore		10.535,58	8.404,72	18.940,30
Rodolfo Bernardini	Sindaco supplente		-	-	-
Pilade Silvestri	Sindaco supplente		-	-	-
<u>ALATOSCANA</u>					
Sergio Galli	Presidente Collegio Sindaci	fino all'approvazione del bilancio 2006	3.122,87	196,36	3.319,23
Marzio Marzi	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2006	1.402,44	78,00	1.480,44
Giovanni Del Chicca	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2006	2.232,32	-	2.232,32
Sandro Sgalippa	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Maurizio Roventini	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
<u>AERELBA</u>					
Sergio Galli	Presidente Collegio Sindaci	fino all'approvazione del bilancio 2006	2.101,36	78,52	2.179,88
Marzio Marzi	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2006	2.030,29	280,80	2.311,09
Emilio Massimo De Ferrari	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2006	1.332,47	-	1.332,47
Sandro Sgalippa	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
Maurizio Roventini	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2006	-	-	-
TOTALE			56.847,32	11.154,16	68.001,48

* Comprende darie e indennità chilometrica per trasferte ed esclude i rimborsi spese