



RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 31 MARZO 2010

Il presente fascicolo è disponibile sul sito internet della Società,
all'indirizzo www.pisa-airport.com nella sezione Investor Relations

Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A.
56121 Pisa (Italia)
C.F. e P.IVA 00403110505
CCIAA N. 70202 – Tribunale di Pisa N. 5422
Capitale sociale €16.269.000 i.v.

SOMMARIO

RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE AL 31 MARZO 2010

Pag. 3 **COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE**

Pag. 4 **COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI**

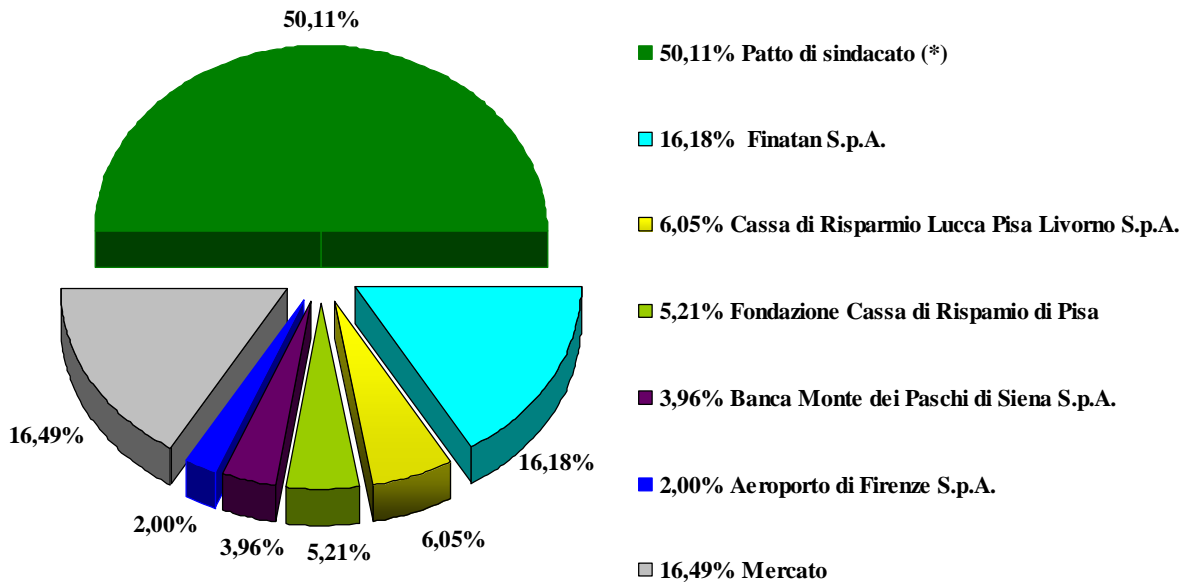
Pag. 5 - Premessa
 - Andamento del traffico
 - Risultati della gestione
 - Gli investimenti
 - Le risorse umane
 - Operazioni atipiche e/o inusuali
 - Rapporti con società collegate e correlate
 - Fatti di rilievo avvenuti nei primi tre mesi dell'anno
 - Eventi successivi alla chiusura del trimestre e
 prevedibile evoluzione della gestione per l'esercizio
 in corso

Pag. 29 **SCHEMI DI BILANCIO AL 31.03.2010**

- Conto Economico
- Situazione Patrimoniale-Finanziaria
- Prospetto variazione Patrimonio Netto
- Rendiconto Finanziario

COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Situazione elaborata sulla base delle comunicazioni pervenute ai sensi di legge sino al 10 maggio 2010:



(*) PATTO DI SINDACATO

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

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

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

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Costantino CAVALLARO	Presidente
Gina GIANI	Amministratore Delegato
Francesco BARACHINI	Consigliere
Giuseppe BARSOTTI	Consigliere
Giuseppe BIONDI	Consigliere
Sergio LANDI	Consigliere
Ivo NUTI	Consigliere
Fabrizio ROSSI	Consigliere
Alberto VARETTI	Consigliere

Comitato di indirizzo strategico

Costantino CAVALLARO	Coordinatore
Francesco BARACHINI	Membro
Giuseppe BIONDI	Membro
Sergio LANDI	Membro

Comitato per la remunerazione

Francesco BARACHINI	Coordinatore
Giuseppe BARSOTTI	Membro
Sergio LANDI	Membro
Fabrizio ROSSI	Membro

Comitato per il controllo interno ed Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

Giuseppe BIONDI	Coordinatore
Ivo NUTI	Membro
Alberto VARETTI	Membro

Collegio Sindacale

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

Segretario C.d.A.

Valter Nencioni

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

Marco Forte

Società di Revisione

Deloitte & Touche S.p.A.

PREMESSA

Signori Azionisti,

il resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 è stato redatto conformemente a quanto disposto dall'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"), ed in particolare in conformità allo IAS 34 relativo alle rendicontazioni infrannuali. Il resoconto è composto dai prospetti contabili, dalle ulteriori osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del 2010. Il resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 è stato redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) emessi dall'International Accounting Standard Board (IASB) e adottati dalla commissione Europea secondo la procedura di cui all'art.16 del Regolamento europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002.

Ricordiamo, come meglio esposto di seguito, che il resoconto intermedio al 31 marzo 2010, recepisce l'applicazione dal 1° gennaio 2010, con riesposizione anche dell'anno 2009, dell'IFRIC 12 così come previsto dal regolamento della Commissione Europea n.254 del 2009, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26 marzo 2009.

Si segnala che il presente Resoconto non è assoggettato a revisione contabile.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

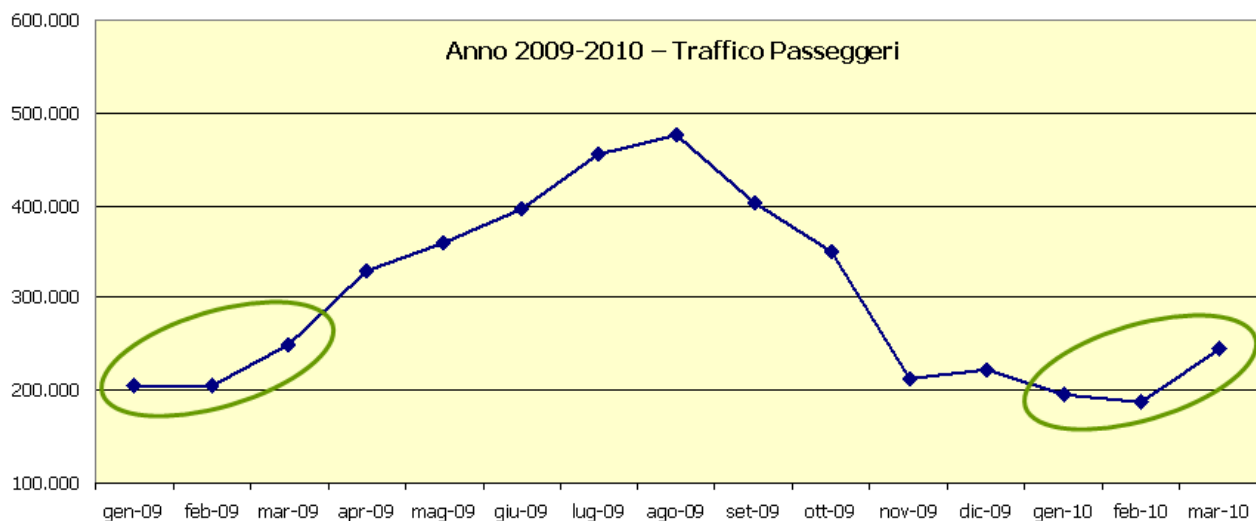
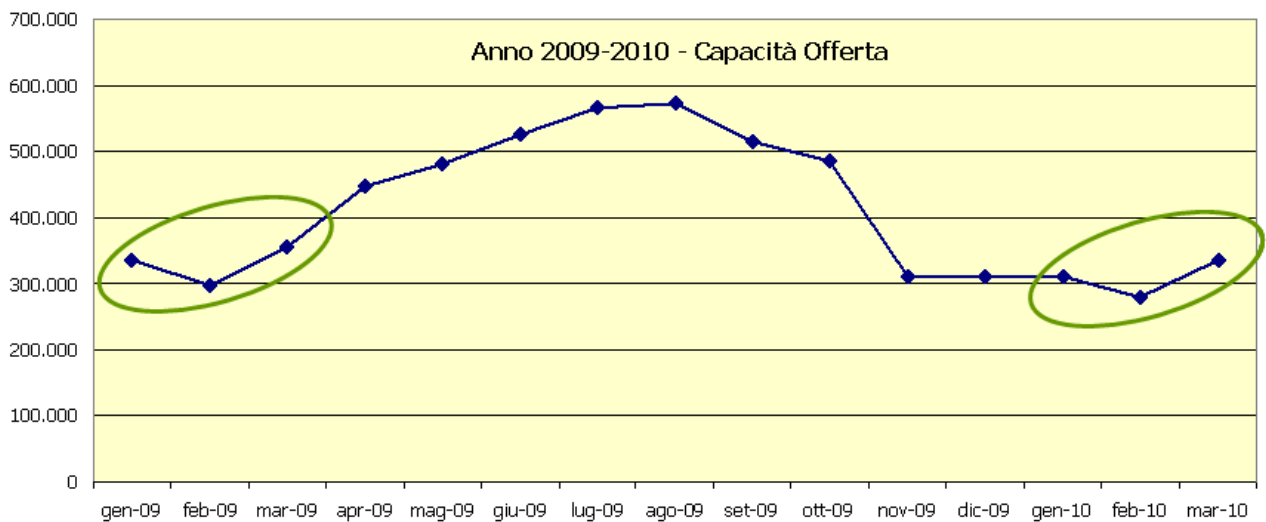
L'andamento del traffico aereo è in generale correlato all'andamento del PIL. In periodi di crisi economica il traffico aereo si contrae.

Per l'aeroporto Galilei l'impatto della crisi economica sul traffico determina una redistribuzione del traffico passeggeri annuale a favore della stagione estiva, con un incremento dei volumi nel periodo aprile-ottobre ed un decremento nei mesi invernali.

Ricordiamo che il traffico passeggeri 2009 del Galilei di Pisa, che globalmente ha registrato una crescita dell'1,4% per un totale di 4.018.662 passeggeri, è stato caratterizzato da riduzioni di operativo nella stagione invernale ed incrementi nella stagione estiva, con picchi che nella Summer 2009 hanno portato a superare i 500.000 passeggeri transitati in un mese. Tali picchi di traffico potranno ulteriormente accentuarsi nella Summer 2010.

Come già verificatosi nel 2009, anche nel primo trimestre 2010 prosegue il fenomeno della stagionalità del traffico del Galilei.

Nei grafici seguenti (relativi esclusivamente al solo traffico di linea) si evince come il trend tenuto nel corso del 2009 continui anche nel 2010.



TRAFFICO AEROPORTO DI PISA			
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009
Passeggeri commerciali	680.052	647.210	-4,8%
Nazionali (Linea + Charter)	214.677	221.538	3,2%
Internazionali (Linea + Charter)	465.375	425.672	-8,5%
Passeggeri Aviazione Generale	927	1.198	29,2%
TOTALE PASSEGGERI	680.979	648.408	-4,8%
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009
Movimenti Commerciali	7.009	6.446	-8,0%
Nazionali (Linea + Charter)	2.189	2.078	-5,1%
Internazionali (Linea + Charter)	4.600	4.133	-10,2%
Cargo	220	235	6,8%
Movimenti Aviazione Generale	486	588	21,0%
TOTALE MOVIMENTI	7.495	7.034	-6,2%
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009
Tonnellaggio Commerciale	413.995	405.795	-2,0%
Nazionali (Linea + Charter)	132.131	135.432	2,5%
Internazionali (Linea + Charter)	267.289	251.089	-6,1%
Cargo	14.575	19.274	32,2%
Tonnellaggio Aviazione Generale	7.307	7.330	0,3%
TOTALE TONNELLAGGIO	421.302	413.125	-1,9%
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009
Merce via aerea (Kg)	1.079.602	1.511.592	40,0%
Merce via superficie (Kg)	307.310	238.096	-22,5%
Posta (Kg)	21.181	37.132	75,3%
TOTALE MERCE E POSTA	1.408.093	1.786.820	26,9%
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	695.060	666.276	-4,1%

Traffico Passeggeri

Il fenomeno di stagionalità sopra evidenziato ha determinato, come previsto, una riduzione del traffico totale nei primi tre mesi dell'anno (-4,8%). In particolare, si è registrato un forte calo (circa 37.500 passeggeri in meno) del traffico nel mercato UK, tradizionalmente il primo mercato incoming del Galilei di Pisa, pesantemente colpito oltre che dalla crisi economica anche dal cambio euro/sterlina non favorevole.

Andando ad analizzare nel dettaglio i dati di traffico dei primi tre mesi dell'anno, a partire dal mese di marzo, si rileva un trend di miglioramento evidenziato dall'andamento del traffico (-1,6% rispetto al -8,6% del mese di febbraio) e dall'incremento del Load Factor (+2.7 punti percentuali rispetto al marzo 2009) registrati nel mese di marzo 2010.

	Pax 2009	Pax 2010	Δ% 10/09	LF% 2009	LF% 2010	Δ 10/09
Gennaio	211,252	200,822	-4.9%	61.3%	63.0%	1.7
Febbraio	209,526	191,533	-8.6%	69.2%	67.2%	-2.0
Marzo	260,201	256,053	-1.6%	70.4%	73.1%	2.7
Gen-Mar	680,979	648,408	-4.8%	66.9%	67.9%	1.0

Al 31 marzo 2010 il Load Factor progressivo è stato pari al 67,9%, in aumento di un punto percentuale rispetto allo stesso periodo del 2009 (66,9%). In particolare, a fronte di un calo della capacità offerta del 6,6%, i posti occupati sono diminuiti in maniera inferiore (-5,3%).

Traffico nazionale ed internazionale

	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009	VAR.% 2010/2009
Passeggeri commerciali	680,052	647,210	-32,842	-4.8%
Nazionali (Linea + Charter)	214,677	221,538	6,861	3.2%
Internazionali (Linea + Charter)	465,375	425,672	-39,703	-8.5%
Passeggeri Aviazione Generale	927	1,198	271	29.2%
TOTALE PASSEGGERI	680,979	648,408	-32,571	-4.8%

Nel primo trimestre del 2010 il traffico passeggeri dei voli **nazionali** dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha registrato una crescita del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2009.

L'incremento del traffico nazionale è principalmente dovuto all'aumento dei voli operati da Ryanair e, in particolare, al positivo andamento di quello da/per Brindisi, operativo dal 1° ottobre 2009. Si segnala, inoltre, la riduzione del numero dei voli giornalieri da/per Roma (da quattro a tre) attuata da Alitalia/CAI nel primo trimestre del 2010.

Di seguito i principali fattori che hanno caratterizzato il **traffico internazionale** del Galilei di Pisa nel primo trimestre del 2010:

1. Le riduzioni di operatività attuate da Ryanair nella stagione invernale 2009/2010, in particolare al mercato britannico (colpito, oltre che dalla crisi economica, anche dal cambio euro/sterlina sfavorevole) ed a quello irlandese. In particolare si è registrata la sospensione dei voli per Dublino, Glasgow Prestwick, Liverpool ed East Midland, la riduzione del numero delle frequenze del volo da/per Londra Stansted (da 2 voli giornalieri a 11 frequenze settimanali) e di quelli (da 3 a 2 frequenze settimanali) da/per Birmingham e Edimburgo. La riduzione del numero dei voli (circa 160) operati Ryanair da/per il mercato britannico nei primi tre mesi del 2010 hanno comportato, rispetto allo stesso periodo del 2009, la perdita di circa 34.500 passeggeri. Anche il mercato irlandese, a seguito della sospensione del volo da/per Dublino, ha perso circa 11.000 passeggeri (36 voli in meno che avevano registrato un fattore di riempimento medio nel 2009 del 77,9%). I suddetti voli, sospesi nel corso della stagione invernale 2009/2010, hanno ripreso ad operare regolarmente a partire dalla stagione estiva 2010 (29 marzo). Si ricorda inoltre l'assenza nel periodo in esame del volo Ryanair bi-settimanale per Porto (circa 6.300 passeggeri). Anche questo volo, ha ripreso ad operare con l'inizio della stagione estiva 2010. Ryanair ha in parte compensato queste riduzioni di operativo mantenendo durante la stagione invernale i voli per Bratislava, Gran Canaria - Las Palmas, Dusseldorf Weeze e Marrakesh che hanno trasportato nei primi tre mesi dell'anno circa 30.000 passeggeri.

2. L'assenza del volo Delta Air Lines diretto per New York (circa 7.800 passeggeri) che tornerà operativo a partire dal prossimo 8 maggio;
3. L'assenza del volo AirBerlin trisettimanale per Colonia/Bonn (circa 6.000 passeggeri). Il volo ha ripreso ad operare 3 frequenze settimanali con l'inizio della stagione estiva;
4. L'apertura, a partire dall'11 febbraio 2010, da parte del vettore ungherese Wizzair del volo bi-settimanale da/per Cluj-Napoca.
5. Il trasferimento dei voli British Airways, a partire dalla stagione Winter 2009/10, dei due voli giornalieri dallo scalo di Londra Gatwick a quello Londra Heathrow, garantendo maggiori e migliori coincidenze con il resto del mondo

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

Di seguito si fornisce inoltre il prospetto riepilogativo del traffico passeggeri del Galilei relativo ai primi tre mesi 2010 suddiviso tra "Linea", a sua volta ripartito tra **vettori IATA e vettori Low Cost**, "Charter" e "Dirottati ed Aviazione Generale" con la rispettiva variazione rispetto allo stesso periodo del 2009:

	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2010	VAR. 2010/2009	VAR.% 2010/2009
Passeggeri Linea	661,727	626,910	-34,817	-5.3%
<i>Linea Iata</i>	<i>101,731</i>	<i>87,403</i>	<i>-14,328</i>	<i>-14.1%</i>
<i>Linea Low Cost</i>	<i>559,996</i>	<i>539,507</i>	<i>-20,489</i>	<i>-3.7%</i>
Passeggeri Charter	13,988	16,614	2,626	18.8%
Dirottati e Aviazione Generale	5,264	4,884	-380	-7.2%
TOTALE PASSEGGERI	680,979	648,408	-32,571	-4.8%

Come risulta dalla tabella, il calo del traffico passeggeri dei voli di linea è stato più contenuto a livello di vettori Low Cost (-3,7%) rispetto a quello registrato dai vettori IATA (-14,1%).

In particolare, per il traffico IATA, si ricorda l'assenza del volo Delta Air Lines per New York (7.800 passeggeri in meno) mentre dal lato Low Cost, le già citate riduzioni di Ryanair nella stagione invernale che hanno portato una contrazione complessiva di circa 24.000 passeggeri.

Il numero delle compagnie aeree che hanno operato sull'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa nel primo trimestre del 2010 è rimasto invariato rispetto a quello dello stesso periodo del 2009 (14).

Di seguito è riportato il loro elenco, suddiviso tra IATA (5) e Low Cost (9*):



* AirBerlin e Norwegian Air Shuttle hanno iniziato ad operare con l'inizio della stagione estiva 2010.

Traffico Linea passeggeri per nazione

La seguente tabella evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel primo trimestre del 2010 e la variazione percentuale rispetto al primo trimestre del 2009:

Traffico pax di linea	2009	2010	Δ 10/09	Δ % 10/09	% su Tot
Italia	213.181	220.439	7.258	3,4%	35,2%
Gran Bretagna	142.826	105.397	-37.429	-26,2%	16,8%
Spagna	72.540	77.679	5.139	7,1%	12,4%
Francia	73.121	71.657	-1.464	-2,0%	11,4%
Germania	53.294	56.911	3.617	6,8%	9,1%
Paesi Bassi	28.527	28.014	-513	-1,8%	4,5%
Belgio	26.930	23.798	-3.132	-11,6%	3,8%
Albania	9.954	10.033	79	0,8%	1,6%
Romania	5.982	8.882	2.900	48,5%	1,4%
Morocco	-	8.573	8.573	-	1,4%
Malta	8.567	7.831	-736	-8,6%	1,2%
Repubblica Slovacca	-	4.678	4.678	-	0,7%
Irlanda	11.776	714	-11.062	-93,9%	0,1%
Norvegia	183	676	493	269,4%	0,1%
Danimarca	171	530	359	209,9%	0,1%
Altri	14.675	1.098	-13.577	-92,5%	0,2%
TOTALE	661.727	626.910	-34.817	-5,3%	100,0%

Nel periodo gennaio-marzo 2010, l'Italia, in crescita del 3,4%, si conferma primo mercato dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa (35,2% del totale del traffico di linea).

I principi mercati esteri del Galilei sono rappresentati dalla Gran Bretagna (16,8% sul traffico di linea totale) seguito dalla Spagna (12,4%) e dalla Francia (11,4%).

Il mercato britannico e quello irlandese, particolarmente colpiti dalla crisi economica, registrano le maggiori variazioni negative. In particolare, la propensione al viaggio dei consumatori UK, oltre al minore reddito discrezionale a disposizione a causa della crisi, ha risentito della svalutazione della sterlina.

Il mercato spagnolo registra una crescita del 7,1% le riduzioni operate da Iberia sul volo di Madrid e la riduzione di fattore di riempimento registrata dal volo Ryanair per Barcellona Girona (-9,7%) sono state compensate dalla presenza del volo per Gran Canaria (Las Palmas) operativo dal 25 novembre 2009.

Quanto al mercato francese (-2,0%), si registra un lieve calo dei movimenti (-2,6) ed una crescita del fattore di riempimento (+1,5 punti percentuali).

Da evidenziare la presenza dei nuovi mercati, Marocco e Repubblica Slovacca, sviluppati dai nuovi voli Ryanair per Marrakesh e Bratislava e lo sviluppo del mercato Romania grazie all'introduzione del volo bi-settimanale per Cluj-Napoca operato da WizzAir che va ad aggiungersi al volo per Costanza di Ryanair.

La **crescita del traffico charter** (+18,8%) per un totale di 16.614 passeggeri trasportati, è legata principalmente all'incremento dei voli da/per l'Egitto (+11,0%), che, con il 72,8% del totale, si conferma il primo mercato estero del Galilei per il traffico charter. Il primo vettore charter sullo scalo è Meridianafly, seguito da BluPanorama.

Traffico Merci e Posta:

Il traffico merci e posta registra nei primi tre mesi segnali di ripresa con una crescita complessiva del 26,9%. Impulso positivo è stato dato sia dalla presenza di charter "all cargo" straordinari a seguito dell'emergenza registrata sull'isola di Haiti che hanno trasportato circa 280.000 kg, sia dalla ripresa del traffico courier che cresce complessivamente del 28,1% (circa 250.000 kg di merce trasportata in più).

Traffico Merce e Posta	gen-mar 09	gen-mar 10	VAR. 2010/2009
Merce via Aerea (Kg)	1.079.602	1.511.592	40,0%
<i>Merce Voli Courier Cargo (Kg)</i>	<i>898.973</i>	<i>1.151.175</i>	<i>28,1%</i>
<i>Merce Voli Cargo Courier Direttati (Kg)</i>	<i>59.519</i>	<i>8.395</i>	<i>-85,9%</i>
<i>Merce Voli Charter Cargo (Kg)</i>		<i>324.194</i>	-
<i>Merce Voli Misti (Kg)</i>	<i>121.110</i>	<i>27.828</i>	<i>-77,0%</i>
Merce via Superficie (Kg)	307.310	238.096	-22,5%
Posta (Kg)	21.181	37.132	75,3%
TOTALE MERCE E POSTA	1.408.093	1.786.820	26,9%

RISULTATI DELLA GESTIONE

Premessa

I dati finanziari inclusi nel resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2010 risultano influenzati dall'applicazione del documento interpretativo IFRIC 12.

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

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

L'IFRIC 12 è stato approvato dalla Commissione Europea in data 25 marzo 2009 con pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 26 marzo 2009. Il disposto della Commissione Europea prevede l'applicazione dell'IFRIC 12 a partire dal 1° gennaio 2010 e conseguentemente vengono rideterminati i dati comparativi 2009 (con effetto a partire dal 1 gennaio 2009) ai sensi di quanto previsto dallo IAS 8.

In termini generali, i principali cambiamenti che l'adozione dell'IFRIC 12 hanno determinato sullo stato patrimoniale al 1° gennaio 2009 e che hanno avuto riflesso nella riserva IAS di patrimonio netto sono risultati i seguenti:

- Eliminazione del valore netto contabile dei costi capitalizzati iscritti al 1° gennaio 2009 relativi ad interventi straordinari per sostituzione o manutenzione ciclica sui beni gratuitamente devolvibili che non avevano comportato una nuova costruzione od ampliamento della struttura data in concessione;
- Riclassifica dalla voce "beni gratuitamente devolvibili" delle attività materiali alla nuova voce "Diritti di concessione" sulla base del *fair value* (stimato nel costo sostenuto oltre ad un mark-up del 5%) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12. Tali attività sono state determinate dal 1997, anno in cui è stata formalizzata la concessione provvisoria alla nostra Società: a partire da tale anno sono stati ricalcolati i fondi ammortamento sulla base della vita utile del diritto e quindi per la durata della concessione (scadenza dicembre 2046), partendo dal momento in cui tali opere sono state messe a disposizione degli utenti;
- Costituzione del Fondo per spese di sostituzione e ripristino ai sensi dello IAS 37. Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) è destinato a mantenere e ripristinare l'infrastruttura che dovrà essere restituita alla fine del periodo concessorio;
- Calcolo dei relativi effetti fiscali differiti;
- Imputazione a riserva IAS di tutte le differenze rilevate al 01.01.2009 a seguito dei sopra menzionati cambiamenti.

In termini generali, i principali impatti che l'adozione dell'IFRIC 12 hanno determinato sui dati economici sono risultati i seguenti:

- Rilevazione a conto economico dei ricavi per servizi di costruzione e/o ampliamento pari ai costi sostenuti oltre ad un mark-up del 5% (nello schema di conto economico si è provveduto ad inserire un rigo a parte);
- Rilevazione a conto economico dei costi per servizi di costruzione e/o ampliamento (nello schema di conto economico si è provveduto ad inserire un rigo a parte);
- Rilevazione degli ammortamenti sulla base della diversa logica di calcolo descritta in precedenza;
- Rilevazione della quota di accantonamento al fondo di ripristino di competenza del periodo (nello schema di conto economico si è provveduto ad inserire un rigo a parte);
- Relativi effetti fiscali.

In termini numerici, l'adozione dell'IFRIC 12 ha determinato una riduzione del patrimonio netto al 1° gennaio 2009 ed al 31 dicembre 2009 rispettivamente di €2.517 migliaia e di €2.096 migliaia, mentre a livello economico tale applicazione ha generato un effetto positivo netto di periodo pari ad €71 migliaia per il primo trimestre 2009 e pari ad €98 migliaia per il primo trimestre 2010.

Conto economico

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici di **Conto Economico** al 31 marzo 2010 e al 31 marzo 2009 (valori in €000):

(valori in migliaia di euro)	31.03.2009	%	31.03.2010	%	VAR	VAR %
Ricavi operativi	10.083	89,2%	10.534	82,4%	451	4,5%
Ricavi per servizi di costruzione	1.224	10,8%	2.249	17,6%	1.026	83,8%
Ricavi	11.306	100,0%	12.783	100,0%	1.477	13,1%
Mat. prime, suss. di consumo e merci	238	2,1%	306	2,4%	69	28,9%
Costi per servizi	4.809	42,5%	4.260	33,3%	-549	-11,4%
Costi per servizi di costruzione	1.165	10,3%	2.142	16,8%	977	83,8%
Altre spese operative	479	4,2%	726	5,7%	247	51,7%
Costi del personale	5.062	44,8%	5.018	39,3%	-43	-0,9%
Costi	11.752	103,9%	12.453	97,4%	701	6,0%
EBITDA	-446	-3,9%	331	2,6%	777	174,1%
Ammortamenti ed accantonamenti	904	8,0%	819	6,4%	-84	-9,3%
Acc.ti a fondi di ripristino e sostituzione	297	2,6%	313	2,4%	16	5,3%
EBIT	-1.647	-14,6%	-801	-6,3%	845	51,3%
Gestione finanziaria	5	0,0%	-69	-0,5%	-74	-1502,1%
Risultato ante imposte (PBT)	-1.642	-14,5%	-870	-6,8%	771	47,0%
Imposte di periodo	744	6,6%	415	3,2%	-329	-44,2%
Risultato Netto di periodo	-898	-7,9%	-455	-3,6%	442	49,3%

Ai sensi di quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che i dati sintetici di conto economico riportati sono agevolmente riconciliabili con quelli indicati nei prospetti di bilancio. In particolare:

- Il risultato intermedio EBIT (*Earnings Before Interests and Taxes*) coincide con il Risultato Operativo riportato nel prospetto di Conto Economico;
- Il risultato intermedio PBT (*Profit Before Taxes*) coincide con l'Utile prima delle Imposte riportato nel prospetto di Conto Economico.

Relativamente all'EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization*), si precisa che esso rappresenta l'EBIT al lordo degli ammortamenti e degli accantonamenti.

In termini generali si ricorda che i risultati intermedi indicati da SAT nel presente documento non sono definiti come misura contabile nell'ambito dei Principi Contabili IFRS e che, pertanto, i criteri di definizione di tali risultati intermedi potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altre società.

Ricavi

Il valore dei ricavi totali è passato da circa €11.306 migliaia del primo trimestre 2009 a circa €12.783 migliaia dello stesso periodo del 2010, con un incremento netto pari a circa €1.477 migliaia (+13,1%).

Come segnalato in premessa l'applicazione del nuovo principio di contabilizzazione IFRIC 12 a partire dal 1° gennaio 2010, con conseguente riesposizione dei dati trimestrali al 31 marzo 2009, ha introdotto nei ricavi di entrambi i trimestri quelli rilevati a fronte dei servizi di costruzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (investimenti) oggetto della concessione secondo gli importi seguenti.

(Euro/000)	1^ TRIM 2009	1^ TRIM 2010	2010/2009	
			Var. Ass.	Var. %
Ricavi per servizi di costruzione	1.224	2.249	1.026	83,8%

Al netto di tale effetto, i ricavi operativi del primo trimestre 2010 ammontano a € 10.534 migliaia, in aumento del 4,5% rispetto allo stesso periodo 2009.

Entrambe le *business unit* hanno registrato un incremento dei ricavi operativi rispetto al primo trimestre 2009: **i ricavi operativi "Aviation" sono infatti incrementati del 4,8% mentre quelli operativi "Non Aviation" del 3,8%.**

Rispetto allo stesso periodo del 2009, si registra una sostanziale conferma del peso dei ricavi operativi "Non Aviation" (33,2% vs 33,4%) e di quelli operativi "Aviation" (66,8% vs 66,6%) sul totale dei ricavi operativi.

Se si estrapolano dai ricavi operativi “Aviation” quelli relativi all’attività di Handling, la proporzione diviene 56,0% ricavi operativi “Aviation” e 44,0% ricavi operativi “Non Aviation”.

Ricavi operativi “Aviation”

I ricavi operativi “Aviation” del primo trimestre 2010 ammontano ad € 7.039 migliaia e, rispetto al primo trimestre 2009, sono incrementati in valore assoluto di € 322 migliaia ed in termini percentuali del 4,8%.

Si riportano di seguito le voci che compongono i ricavi operativi “Aviation” al 31 marzo 2010 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 31 marzo 2009:

(Euro /000)	1^ TRIM 2009	1^ TRIM 2010	2010/2009	
			Var. Ass.	Var. %
Diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili	744	942	198	26,6%
Diritti di imbarco per i passeggeri	1.805	2.135	329	18,2%
Corrispettivi P.R.M.	99	106	7	7,0%
Tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate	20	51	31	156,1%
Corrispettivi security	1.145	1.116	-28	-2,5%
Altri servizi security	5	6	0,3	6,2%
Royalties carburanti	87	85	-2	-2,1%
Handling	2.786	2.599	-187	-6,7%
Ricavi straordinari	25	0	-25	100,0%
Totale	6.716	7.039	322	4,8%

Come già indicato, l’incremento dei ricavi operativi “Aviation” di SAT, a fronte di calo del traffico passeggeri del 4,8%, è conseguente all’applicazione dei nuovi livelli tariffari stabiliti per l’anno 2010 dal Contratto di Programma stipulato con ENAC per la regolazione tariffaria dei servizi offerti in regime di esclusiva nell’Aeroporto di Pisa nel periodo 2009-2012.

I ricavi derivanti dall’attività di Handling registrano, rispetto al primo trimestre 2009, un calo del 6,7% a seguito della diminuzione dei movimenti aerei (-6,2%) principalmente per effetto dell’accentuarsi del fenomeno della stagionalità del traffico dell’Aeroporto Galileo di Pisa, caratterizzato da riduzioni di operativo nella stagione invernale ed incrementi nella stagione estiva.

Ricavi operativi “Non Aviation”

Nel primo trimestre 2010, a fronte di un calo del traffico passeggeri del 4,8% del traffico passeggeri, **i ricavi operativi “Non Aviation”** (pari a € 3.495 migliaia nel primo trimestre 2010) **sono aumentati del 3,8%** rispetto al primo trimestre 2009.

Dato particolarmente positivo è quello dell’**incremento del 9,0% dei ricavi operativi “Non**

Aviation” per passeggero, passato dai €4,94/pax del primo trimestre 2009 ai €5,39/pax dello stesso periodo del 2009.

Le attività “Non Aviation”, inerenti la gestione delle attività immobiliari e commerciali dell’Aeroporto di Pisa, sono svolte da SAT:

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

Nel primo trimestre 2010 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 58,5% (53,8% nei primi tre mesi del 2009) dei ricavi “Non Aviation” e quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 41,5% (46,2% nel primo trimestre 2009).

Attività “Non Aviation” svolte in sub-concessione

I ricavi conseguiti da SAT nel primo trimestre 2010 in virtù delle sub-concessioni in essere presso l’Aeroporto Galileo Galilei sono risultati complessivamente in crescita del 12,9% rispetto allo stesso periodo del 2009.

(Euro/000)	1^ TRIM 2009	1^ TRIM 2010	2010/2009	
			Var. Ass.	Var. %
Food (ristorazione)	262	362	99	37.9%
Retail (esercizi commerciali)	346	501	155	44.8%
Autonoleggi	685	690	5	0.7%
Sub-concessioni di aree	318	286	-32	-10.0%
Altre sub-concessioni	199	200	2	0.8%
Ricavi straordinari	2	6	4	200.0%
Totale	1,811	2,044	233	12.9%

L’incremento del 37,9% dei ricavi è principalmente conseguente all’applicazione dell’accordo stipulato da SAT con il principale *partner* di settore relativo ad un nuovo punto di ristoro in area landside.

L’incremento del 44,8% (+ € 155 migliaia) dei ricavi dell’attività “Retail” deriva dall’ampliamento della sala partenze realizzato nel giugno 2009 che ha reso disponibili ulteriori 300 mq. ad uso commerciale su cui è stato possibile avviare cinque nuovi esercizi commerciali ed ampliare del 100% l’area riservata all’Edicola/Tabacchi. Anche in area Landside si è registrato un incremento del numero delle attività commerciali con l’apertura di due nuovi negozi.

Tale incremento ha più che compensato il calo di fatturato, pari a €32 migliaia, registrato nelle sub-concessioni di aree.

Relativamente all’attività “Autonoleggi”, i ricavi registrati nel primo trimestre 2010 (€ 690 migliaia) sono in linea con quelli dell’analogo periodo precedente (+0,7%).

Attività “Non Aviation” svolte in regime di gestione diretta

La seguente tabella illustra l’ammontare dei ricavi, suddivisi per tipologia, registrati da SAT inerenti le attività svolte in regime di gestione diretta nei primi trimestri del 2010 e del 2009:

(Euro/000)	1^ TRIM 2009	1^ TRIM 2010	2010/2009	
			Var. Ass.	Var. %
Gestione degli spazi pubblicitari	212	280	68	32,3%
Gestione dei parcheggi	824	799	-25	-3,0%
Gestione del Business Center, Welcome Desk e sala VIP	23	19	-3	-15,5%
Biglietteria aerea	254	140	-114	-44,8%
Attività agenzia merci	97	94	-2	-2,2%
Altri ricavi	107	108	1	0,5%
Ricavi straordinari	39	10	-28	-73,7%
Totale	1.555	1.451	-104	-6,7%

I ricavi di pubblicità hanno registrato un incremento del 32,3% derivante principalmente dalla sottoscrizione di nuovi contratti con importanti clienti istituzionali.

I ricavi dell’attività di gestione dei parcheggi (-3%) hanno risentito del calo del traffico passeggeri.

La riduzione dei ricavi legati alla ”biglietteria aerea” (-44,8%) è conseguenza principale del sempre maggior utilizzo della biglietteria “on-line” da parte dei passeggeri, in particolare da quelli dei vettori low-cost.

Gli “altri ricavi” si riferiscono principalmente a riaddebiti di utenze e di servizi di scalo.

I “ricavi straordinari”, in calo di circa € 28 migliaia, sono relativi a sopravvenienze attive inerenti alcuni debiti o accantonamenti rilevati in esercizi precedenti.

Costi

I “Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci” registrati nei primi tre mesi del 2010 sono aumentati (+ €69 migliaia), principalmente a seguito di un maggior consumo di liquido *de-icing* su aeromobili e piste.

La diminuzione dei “Costi per servizi”, per un ammontare pari a € 549 migliaia (-11,4%) è derivante principalmente dalla diminuzione di spese promozionali, pubblicità e marketing, delle prestazioni professionali e delle tariffe di energia e gas.

Come per i ricavi, l'applicazione del nuovo principio di contabilizzazione IFRIC 12 ha introdotto nei costi di entrambi i trimestri i costi rilevati a fronte dei servizi di costruzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali oggetto della concessione. L'incremento dei

“**Costi per servizi di costruzione**”, per un ammontare pari a € 977 migliaia (+83,8%) è conseguente a maggiori investimenti consuntivati nel trimestre 2010, principalmente riferibili all'avanzamento dei lavori in corso concernenti la realizzazione del Cargo Village.

Al 31 marzo 2010 le “**Altre spese operative**” ammontano a €726 migliaia (+ €247 migliaia). Il loro incremento è principalmente riconducibile all'aumento del canone aeroportuale per effetto dell'applicazione del Contratto di Programma stipulato che, come previsto dalla L.248/05 (c.d. legge sui “requisiti di sistema”), ha eliminato il beneficio dell'abbattimento provvisorio del 75% del canone.

L'ammontare del “**Costo del personale**” (€5.018 migliaia) è rimasto sostanzialmente in linea con quello del primo trimestre 2009 (-0,9%).

In base a quanto precedentemente illustrato, il Margine Operativo Lordo - **EBITDA** - dei primi tre mesi del 2010 è positivo per € 331 migliaia mentre nell'analogo periodo del 2009 era negativo per € 446 migliaia. L'incremento registrato dai ricavi operativi per effetto dell'applicazione dei nuovi livelli tariffari previsti dal Contratto di Programma unito alle azioni di contenimento dei costi per servizi, sono i principali fattori che hanno portato a questo risultato.

Gli “**ammortamenti ed accantonamenti**”, registrano una diminuzione di € 84 migliaia (-9,3%). Rispetto agli scorsi resoconti intermedi, il valore assoluto di questa voce subisce una forte riduzione a seguito dell'applicazione del nuovo principio contabile IFRIC 12 che distribuisce l'ammortamento dei Diritti di Concessione (precedentemente classificati nelle immobilizzazioni materiali fra i beni gratuitamente devolvibili) su tutto l'arco della concessione quarantennale di SAT. Gli “accantonamenti e svalutazioni” sono in diminuzione di €77 migliaia in considerazione del fatto che nel primo trimestre del 2009 era stato rilevato un accantonamento per il rinnovo del CCNL (sottoscritto nel corso del 2009).

La voce “**accantonamenti a fondi di ripristino e sostituzione**” è stata introdotta con l'applicazione del nuovo principio contabile IFRIC12 e prevede un accantonamento in base alle future spese di manutenzione straordinarie necessarie per il ripristino/sostituzione dei beni oggetto della concessione da parte di ENAC. L'accantonamento del primo trimestre 2010 è in aumento rispetto al medesimo periodo del 2009 di €16 migliaia.

L'**EBIT al 31 marzo 2010** è negativo per €801 migliaia rispetto a quello negativo al 31 marzo 2009 per €1.647 migliaia.

Il **Risultato prima delle imposte** del primo trimestre del 2010, negativo per €870 migliaia si confronta con quello dell'analogo periodo del precedente trimestre, negativo per € 1.642 migliaia.

Le imposte del periodo riflettono le modalità di calcolo stabilite dai criteri IAS che prevedono l'applicazione del *Tax Rate* previsto alla fine dell'esercizio in corso.

Alla luce di quanto esposto, i primi tre mesi del 2010 chiudono con un **Risultato Netto di periodo** in perdita per € 455 migliaia rispetto alla perdita per € 898 migliaia dello stesso periodo del 2009.

Pertanto, nonostante il traffico in calo nel primo trimestre 2010, riconducibile al fenomeno di una maggiore stagionalità, il Risultato Netto di SAT registra un **miglioramento del 49,3% rispetto all'analogo periodo del 2009** per effetto, come su evidenziato, del contemporaneo incremento dei ricavi operativi e del contenimento dei costi per servizi.

Situazione Patrimoniale Finanziaria

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria** al 31 marzo 2010 e al 31 dicembre 2009:

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

Valori in Euro/000

La variazione delle Attività, in aumento di € 1.825 migliaia deriva principalmente dall'incremento delle Attività non correnti di € 1.444 migliaia a seguito degli incrementi delle immobilizzazioni immateriali in corso (in particolare ai lavori di avanzamento del nuovo Cargo Village).

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

La variazione del Patrimonio Netto, negativa per € 566 migliaia, è principalmente imputabile al risultato di periodo ed alla diminuzione della riserva di *fair value* a seguito della perdita di valore relativa ad una partecipazione azionaria detenuta da SAT. Si rimanda comunque al "Prospetto di riconciliazione delle variazioni nei conti di Patrimonio Netto" per ulteriori dettagli.

Posizione Finanziaria Netta

Nella seguente tabella si riportano informazioni riguardanti la **Posizione Finanziaria Netta** relativamente al 31.12.2009 e al 31.03.2010:

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2009	31.03.2010	var.
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	4.521	2.663	-1.859
Debiti bancari correnti	0	-5.424	-5.424
Pos. Fin. netta corrente (a)	4.521	-2.761	-7.283
Debiti bancari non correnti	-5.839	-7.568	-1.729
Pos. Fin. netta non corrente (b)	-5.839	-7.568	-1.729
Posizione Finanziaria Netta (a+b)	-1.317	-10.330	-9.012

Valori in Euro/000

La variazione della posizione finanziaria netta al 31 marzo 2010 deriva principalmente dal pagamento dei debiti ai fornitori e dagli investimenti di periodo. Si rimanda al “Rendiconto Finanziario” per una più approfondita analisi dell’andamento della stessa.

GLI INVESTIMENTI

Nel corso dei primi tre mesi 2010 sono stati effettuati investimenti per complessivi € 3.026 migliaia di cui € 2.328 migliaia riguardanti immobilizzazioni immateriali e € 698 migliaia relativi ad immobilizzazioni materiali.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente l’acquisto di autoveicoli di rampa (€ 576 migliaia) e l’acquisto di nuove macchine elettroniche (€ 67 migliaia).

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali hanno riguardato principalmente per € 2.249 migliaia la costruzione ed il potenziamento di infrastrutture aeroportuali oggetto della concessione, di cui diritti di concessione per € 661 migliaia ed immobilizzazioni immateriali in corso per € 1.588. In particolare, i diritti di concessione hanno riguardato principalmente la fine dei lavori di riqualificazione della pista secondaria (€ 565 migliaia) e le immobilizzazioni in corso l’avanzamento dei lavori della realizzazione del nuovo “Cargo Village” (€ 1.271 migliaia) e del raccordo Delta (€ 315 migliaia).

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente l’acquisto di attrezzature di rampa per € 594 migliaia.

Secondo quanto previsto dall’art. 10 della L. 72/83 la Società informa che non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

La seguente tabella riporta gli investimenti effettuati nei primi tre mesi del 2010:

Valori espressi in Euro/000	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	Totale
Totale Investimenti al 31.03.2010				3.026
A) Immobilizzazioni Immateriali			2.328	
- software		79		
- diritti di concessione		661		
pista secondaria	565			
altri minori	97			
- immob. in corso		1.588		
realizzazione infrastruttura area cargo village (lotto A)	1.271			
realizzazione raccordo Delta	315			
altri minori	3			
B) Immobilizzazioni Materiali			698	
- terreni e fabbricati (°)		-		
- autoveicoli		12		
mezzi di rampa	12			
- attrezzature ind.li e comm.li		2		
altri minori	2			
- impianti e macchinari		594		
GPU 400hz	298			
towbarless	160			
loader	118			
altri minori	18			
- immob. in corso		9		
realizzazione parcheggi raso remoti (2° lotto)	9			
- altri beni		81		
macchine elettroniche	67			
mobili e arredi	14			

(°) Terreni e fabbricati di proprietà SAT

LE RISORSE UMANE

La seguente tabella illustra l'organico complessivo SAT (espresso in unità) al 31 marzo 2010 e al 31 marzo 2009 e le relative variazioni:

	31.3.2009	31.3.2010	Δ +/-	Δ %
Dirigenti	8	8	-	0,0%
Impiegati	308	320	12	3,9%
Operai	109	103	-6	-5,5%
Totale	425	431	6	1,4%

In particolare, l'incremento totale del periodo in oggetto di 6 unità è la risultante del:

- decremento di 12 unità nelle funzioni "Operations" (assistenza passeggeri, merci e aeromobili);
- incremento 17 unità nella funzione "Security" dovuto all'assunzione anticipata di 19 addetti stagionali al 28 marzo (inizio stagione Summer 2010) e cessazione/trasferimento di 2 unità;
- incremento di 1 unità nelle Funzioni di "Staff".

Tra le funzioni di Staff si rileva la creazione della Funzione "Gare e Appalti", con riporto alla Direzione di Area "Resources and Systems".

Data l'attività svolta da SAT, le funzioni con maggior organico sono quelle operative: Operations (65,9 % dell'organico complessivo) e Security (19,5 %). Le funzioni di Staff comprendono il restante 4,6% del totale dei dipendenti di SAT.

Di seguito l'**organico medio** (espresso in Equivalent Full Time) del primo trimestre 2009 e di quello del 2010 e le relative variazioni:

	I° Trim. 2009	I° Trim. 2010	Δ+/-	Δ%
Dirigenti	8,8	8,0	-0,8	-9,4%
Impiegati	269,4	261,7	-7,6	-2,8%
Operai	106,2	100,3	-6,0	-5,6%
Totale	384,4	370,0	-14,5	-3,8%

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

OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi di quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28.7.2006 si precisa che la Società durante il primo trimestre 2010 non ha effettuato operazioni atipiche o inusuali.

RAPPORTI CON SOCIETÀ COLLEGATE E CORRELATE.

Alla data del 31 marzo 2010, SAT detiene partecipazioni nelle seguenti società:

- **Alatoscana S.p.A.** (società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba) - Partecipazione detenuta da SAT: **29,21%** del capitale sociale. Alla data del 31 dicembre 2009 la collegata Alatoscana Spa ha un Capitale Sociale pari ad € 547.450 ed un Patrimonio Netto pari a € 813.461.

SAT ha in essere al 31 marzo 2010 un contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento *in service* delle attività di staff.

- **Jet Fuel Co. S.r.l.** (società costituita da SAT per la gestione del deposito di carburante centralizzato recentemente ultimato presso lo scalo aeroportuale di Pisa) – Partecipazione detenuta da SAT: **51,00%** del capitale sociale. Jet Fuel Co. S.r.l., costituita il 27 gennaio 2009

ed in attesa di poter iniziare la propria attività, ha, al 31 dicembre 2009, un capitale sociale pari ad €150.000 ed un Patrimonio Netto pari a €127.397.

La controllata non ha in essere contratti con SAT alla data del 31 marzo 2010.

Altri rapporti sono tenuti con le seguenti parti correlate:

- (i) Cassa di Risparmio di Lucca, Pisa, Livorno;
- (ii) Monte dei Paschi di Siena;
- (iii) Last Minute Spa;
- (iv) Regione Toscana.

I rapporti con gli Istituti di Credito suddetti sono relativi a ordinari rapporti di conto corrente. La Cassa di Risparmio di Lucca, Pisa, Livorno, presente con uno sportello al primo piano dell'aerostazione, ha in essere con la società un contratto di sub-concessione per l'utilizzo degli spazi ed un contratto per l'esposizione di un cartello pubblicitario.

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

I rapporti con la Regione Toscana sono relativi ad un contributo in conto investimenti di cui alla Delibera della Regione Toscana n.1.119 del 22/12/2008.

Tutte le operazioni con le parti correlate sono state effettuate a condizioni di mercato ed in base a reali interessi della Società. Gli Amministratori ritengono che non esistano rischi di esigibilità dei crediti descritti vantati verso le parti correlate.

Inoltre, si precisa che nel primo trimestre 2010 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI TRE MESI DELL'ANNO

Lo sviluppo infrastrutturale

- **In data 26 marzo 2010 è stata aperta al traffico civile la pista secondaria dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa.** Grazie agli interventi di adeguamento, la pista secondaria del Galilei è adesso pienamente operativa come pista di volo anche per gli aerei civili e può dunque essere utilizzata, in caso di lavori di manutenzione o di emergenze operative sulla pista principale, per decolli ed atterraggi e non solo per la fase di rullaggio.

L'intervento realizzato ha permesso di spostare sulla seconda pista tutte le operazioni di volo per consentire i lavori, attualmente in fase di ultimazione, di riqualificazione del Raccordo Delta tra la pista principale e la secondaria, senza mai chiudere lo scalo al traffico aereo e senza ridurre quindi la capacità ricettiva dell'Aeroporto. I lavori sulla pista secondaria, che hanno richiesto un investimento complessivo pari a circa 3 milioni di euro, sono la pre-condizione per l'attuazione del più importante piano di investimenti di SAT per ulteriori 16 milioni di euro nel periodo 2010-2012. Tale piano prevede la riqualifica del sistema delle piste sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello impiantistico e consentirà anche la riduzione dell'impatto ambientale delle attività aeroportuali;

- Nel corso del primo trimestre del 2010 sono stati **ultimati i lavori di riqualificazione del parcheggio multipiano ed il rifacimento della segnaletica delle aree di parcheggio del Galilei**;
- E' inoltre proseguita la **realizzazione del nuovo "Cargo Village"** destinato ad ospitare le attività dei vettori "courier" ed il Terminal Merci SAT. La superficie dell'edificio, includendo i magazzini al piano terra, gli uffici ed i servizi ai piani superiori, sarà pari a circa 5.700 mq.. L'intervento e le opere di urbanizzazione interesseranno complessivamente un'area di circa 19.000 mq.. L'investimento assume un carattere particolarmente strategico per SAT per lo sviluppo del traffico merci via aerea, anche alla luce della nuova bretella che ha reso possibile il collegamento diretto tra l'Aeroporto Galileo Galilei e la grande viabilità nazionale. Una prima parte dell'edificio (pari a circa 700 mq e destinata ad accogliere l'operatività di un vettore courier) sarà ultimata entro la fine di maggio, mentre il completamento dell'intervento è previsto entro il mese di luglio 2010.

Atri aspetti

In data 3 febbraio 2010, è stato perfezionato il riacquisto da parte di SAT del 2% del capitale sociale della società **Jet Fuel Co. S.r.l.**, costituita il 29 gennaio 2009 e finalizzata alla gestione del deposito di carburante centralizzato presente presso lo scalo aeroportuale Galileo Galilei di Pisa. A seguito di tale operazione, SAT detiene il 51% del capitale sociale di Jet Fuel Co. S.r.l..

In data **1° marzo 2010**, è stata **siglato** da tutti i soggetti coinvolti Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., FS Sistemi Urbani S.p.A. e SAT S.p.A., **il protocollo di intesa** per il potenziamento dei collegamenti e dell'integrazione modale fra l'Aeroporto Galilei di Pisa e la Stazione di Pisa Centrale attraverso la realizzazione di un **"People mover"** che, nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale del Galilei, prevede il potenziamento dell'accessibilità da e per lo scalo di Pisa tramite la sostituzione dell'attuale collegamento ferroviario tradizionale con un sistema automatizzato. Un collegamento più veloce tra le due stazioni ed una maggiore integrazione intermodale con il centro città, ma anche con la Toscana ed il centro Italia, se si considerano i collegamenti ferroviari che si snodano da Pisa sulle direttrici Pisa - Roma, Pisa - Genova, Pisa - Firenze.

Sempre il **1° marzo 2010**, è stato sottoscritto da Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa e SAT **il protocollo di intesa per gli interventi di delocalizzazione riguardanti aree residenziali adiacenti all'aeroporto** confinanti con la zona est del piazzale aeromobili ed in prossimità della testata nord della pista ausiliaria, nell'ambito delle azioni previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale del Galilei che prevede in tali aree l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili da destinare ad Aviazione Generale.

EVENTI SUCCESSIVI AL 31 MARZO 2010 E PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE PER L'ESERCIZIO IN CORSO

Traffico

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

sui cieli dell'Europa che ha avuto forti ripercussioni sul traffico aereo internazionale nel periodo 15-21 aprile ed ha comportato anche per l'Aeroporto di Pisa la chiusura dello spazio aereo e la cancellazione di voli.

In particolare, durante le festività pasquali il traffico del Galilei di Pisa ha registrato una decisa crescita rispetto all'anno scorso: considerato il weekend di Pasqua 2010 (giovedì 1 aprile – lunedì 5 aprile) il traffico passeggeri ha registrato un +7,3 % rispetto al weekend di Pasqua dell'anno scorso (giovedì 9 aprile 2009 – lunedì 13 aprile 2009).

	Pax 2009	Pax 2010	Var. %	L.F. 2009	L.F. 2010	Var. %
1-14 Aprile	158.114	174.309	10,2%	75,2%	76,7%	1,51%
1 Gen-14 Aprile	839.093	822.717	-2,0%	68,3%	69,6%	1,26%

Per l'Aeroporto di Pisa, il blocco del traffico aereo causato dalle ceneri del vulcano islandese ha determinato la cancellazione di 554 movimenti nel periodo 15-21 aprile, tuttavia l'effetto vulcano" si è fatto sentire negativamente anche nella settimana successiva causando la cancellazione di prenotazioni da parte dei passeggeri timorosi di trovarsi in difficoltà negli spostamenti. A causa dell'evento naturale, SAT stima di aver perduto nel periodo 15-29 aprile circa 78.000 passeggeri. Con la fine di aprile il traffico è tornato alla normalità. I primi giorni di maggio registrano di nuovo segnali di crescita e fattori di riempimento superiori a quelli del 2009.

Conseguentemente, il traffico passeggeri del mese di aprile 2010 è risultato in calo del 13,7% rispetto a quello dello stesso periodo del 2009. Così pure dal 1° gennaio al 30 aprile il calo è stato dell'7,7%;

	Pax 2009	Pax 2010	Δ % 10/09
1-30 Aprile	341.793	295.132	-13,7%
1 gen-30 apr	1.022.772	943.540	-7,7%

Secondo le stime della Società, in assenza delle cancellazioni di voli e prenotazioni a causa della nube vulcanica, il traffico passeggeri del Galilei del periodo 1-30 aprile 2010 sarebbe stato in crescita del 9,0% rispetto a quello dello stesso periodo del 2009, portando così il dato progressivo (1 gennaio-30 aprile 2010) sostanzialmente in linea con quello dello stesso periodo del 2009 (-0,2 %).

	Pax 2009	Pax 2010	Δ % 10/09
1-30 Aprile	341.793	372.655	9,0%
1 gen-30 apr	1.022.772	1.021.063	-0,2%

La stagione estiva 2010

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

In particolare, nell'estate 2010 si concretizza la **strategia di sviluppo verso l'Est** perseguita nel corso degli ultimi anni. Sono 7 le **nuove** destinazioni operative nella Summer che vanno ad aggiungersi a quelle già presenti nel network (Bratislava, Constanta, operate entrambe da Ryanair, e Tirana, operata da Belleair). Di seguito le novità previste:

- **Wizzair**: la compagnia low cost dell'Est Europa ha aperto dal 12 febbraio 2010 il collegamento per **Cluj-Napoca** in Romania con un volo bi-settimanale ed opererà, dal 12 giugno, il volo bi-settimanale per **Bucarest** e, dal 3 luglio, il volo bi-settimanale per **Budapest**. Inoltre, Wizzair, dal 26 marzo al 7 maggio, ha operato il volo trisettimanale per Katowice/Cracovia;

- **WindJet**: nell'ottica di sviluppo della partnership con SAT, WindJet incrementa i propri voli sullo scalo ed apre alla Russia. Gli unici collegamenti di linea dalla Toscana per **Mosca** e **San Pietroburgo** sono già in vendita ed saranno operativi, rispettivamente, dal prossimo 22 e dal 29 maggio;

- I vettori **Star Airways** (3 frequenze settimanali a partire dal prossimo giugno) ed **Albanian Airlines** (3 frequenze settimanali dal 2 luglio) andranno ad aggiungersi al vettore Belle Air che già opera un collegamento da/per Tirana. Nel corso della stagione estiva 2010, la capitale albanese sarà quindi collegata tra le 9 e le 11 (in alta stagione) frequenze settimanali con il Galilei;

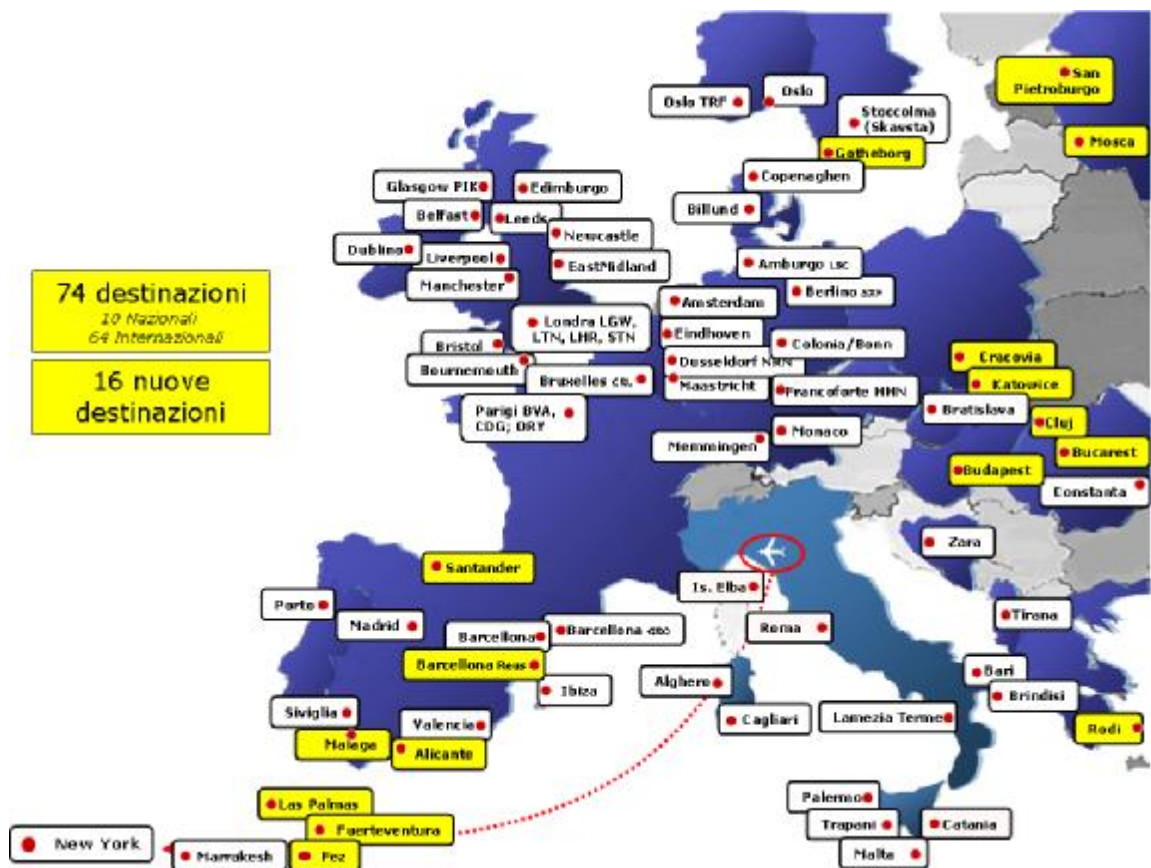
- **Ryanair** ha iniziato ad operare con l'inizio della stagione estiva, 2 frequenze settimanali per **Cracovia** e, dal 24 maggio, opererà il primo volo di linea diretto dalla Toscana per la Grecia (**Rodi**, 2 frequenze settimanali). In alta stagione, Ryanair opererà nuovamente 2 frequenze settimanali per Zara (volo già operativo nella stagione Summer 2009).

Grazie al posizionamento del settimo aeromobile a partire dal 5 aprile 2010, **Ryanair** ha annunciato l'apertura di 12 nuove rotte rispetto alla Summer 2009. Già operativo dal 25 novembre 2009 il volo bi-settimanale per **Gran Canaria** (Las Palmas) al quale si è aggiunto il volo per **Fuerteventura** a dal 2 aprile (2 frequenze settimanali). Dal 1 Marzo ha iniziato ad operare 2 frequenze settimanali per **Alicante**. Con l'apertura della stagione estiva ha iniziato ad operare i nuovi collegamenti per: **Fez** (2 frequenze settimanali ad integrare le 2 frequenze del volo per Marrakesh che opera tutto l'anno) e **Leeds-Bradford** (3 frequenze settimanali), **Madrid** (3 frequenze settimanali). Dal 30 aprile opera il volo per **Santander** (2 frequenze settimanali), dal 1 maggio **Barcellona Reus** (3 frequenze settimanali che vanno ad aggiungersi alle 9 su Barcellona Gerona), dal 4 maggio il volo **Goteborg City** (3 frequenze settimanali) e dal 22 Giugno il volo bi-settimanale per **Malaga**. Si ricordano inoltre i sopracitati voli per **Cracovia** e **Rodi** e operativi rispettivamente dal 30 marzo e dal 24 maggio.

Con il posizionamento del settimo aeromobile Ryanair ha ripreso ad operare le consuete destinazioni stagionali operate negli anni passati, oltre agli incrementi di operativo su rotte già esistenti e consolidate.

Il volo per Pisa-New York operato da **Delta Air Lines**, torna ad operare a partire dall'8 maggio con 4 frequenze settimanali. Dal 1° giugno al 31 agosto il volo diventerà giornaliero per poi tornare a 4 frequenze settimanali in settembre e ottobre;

Sulla base degli operativi ad oggi confermati dalle compagnie aeree a fronte delle 63 destinazioni operate nella stagione estiva 2009, nella Summer 2010 l'Aeroporto di Pisa sarà collegato con 74 destinazioni servite da 20 vettori (8 compagnie tradizionali e 12 low cost); 16 sono le nuove rotte, di cui 7 verso l'Est europeo.



Altri aspetti

27 aprile 2010: l'Assemblea ordinaria degli Azionisti di SAT ha approvato in prima convocazione il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009 e la proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio, pari ad Euro 2.692.661, che prevedeva:

- i) lo stanziamento di Euro 134.633 quale 5% a riserva legale sulla base delle disposizioni statutarie;
- ii) il pagamento di un dividendo pari a Euro 0,11, al lordo delle ritenute di legge, per ciascuna delle 9.860.000 azioni aventi diritto al dividendo, per un ammontare complessivo di dividendo da distribuire pari quindi a circa euro 1.084.600;
- iii) lo stanziamento di Euro 1.473.428 ad integrazione della riserva straordinaria in modo da garantire il cash-flow disponibile per far fronte agli investimenti della Società.

Nonostante il generale scenario di crisi, accentuato per il trasporto aereo dall'impatto della nube vulcanica, la solidità della società è ulteriormente confermata:

- § dal recente conseguimento dei nuovi livelli tariffari 2010 sulla base del Contratto di Programma siglato con ENAC
- § dalla decisione di Ryanair di posizionare il settimo aereo presso la base di Pisa

- § dall'operativo voli confermato dalle compagnie aeree per l'estate 2010
- § dal concretizzarsi della strategia di sviluppo ad Est con 11 collegamenti di linea, di cui 7 per nuove destinazioni a partire dalla stagione estiva 2010
- § dalla ripresa del volo diretto Pisa-New York di Delta Air Lines, operato con frequenza giornaliera a partire dal mese di giugno

In merito all'informativa richiesta dall'art.40 comma 2 lett. d) del D. Las. 127/91, si precisa che SAT non possiede od ha acquistato o alienato nel corso dei primi tre mesi 2010 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Marco Forte, dichiara ai sensi dell'articolo 154-bis, comma 2, del Testo Unico della Finanza, che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Costantino Cavallaro

SCHEMI DI BILANCIO

SAT S.p.A. - CONTO ECONOMICO (importi in Euro)

	31.03.2010	31.03.2009	VARIAZIONE
RICAVI			
Ricavi	10.395.475	9.913.402	482.074
Ricavi per servizi di costruzione	2.249.399	1.223.769	1.025.630
Altri ricavi operativi	138.440	169.109	-30.668
TOTALE RICAVI (A)	12.783.315	11.306.279	1.477.036
COSTI			
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	306.200	237.584	68.616
Costi del personale	5.018.093	5.061.561	-43.468
Costi per servizi	4.260.313	4.809.011	-548.698
Costi per servizi di costruzione	2.142.284	1.165.494	976.791
Altre spese operative	725.862	478.594	247.267
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	52.618	63.712	-11.095
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	736.679	732.338	4.341
Accantonamenti a fondi di ripristino e sostituzione	312.522	296.869	15.652
Accantonamenti e svalutazioni	30.149	107.641	-77.492
TOTALE COSTI (B)	13.584.719	12.952.805	631.914
RISULTATO OPERATIVO (A-B)	-801.404	-1.646.526	845.122
GESTIONE FINANZIARIA			
Proventi finanziari	16.505	37.887	-21.382
Oneri finanziari	-85.243	-32.984	-52.258
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-68.738	4.903	-73.641
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-870.142	-1.641.623	771.481
Imposte di periodo	414.834	744.049	-329.215
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-455.308	-897.575	442.266
Utile (perdita) per azione	-0,046	-0,043	-0,003

SAT S.p.A. - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO (importi in Euro)

	31.03.2010	31.03.2009	VARIAZIONE
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-455.308	-897.575	442.266
Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	-110.595	-231.478	120.883
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DI PERIODO	-565.904	-1.129.053	563.149

SAT S.p.A. - SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro)

ATTIVO	31.03.2010	31.12.2009	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Diritti di concessione	49.465.526	48.700.327	765.199
Diritti di brevetto industriale	207.543	186.659	20.884
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.929.296	4.339.461	589.835
Totale Attività Immateriali	54.602.365	53.226.446	1.375.918
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	1.552.708	1.593.409	-40.702
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	16.848.995	16.525.112	323.883
Totale Attività Materiali	18.401.703	18.118.521	283.182
PARTECIPAZIONI			
Partecipazioni in altre imprese	1.806.702	1.917.297	-110.595
Partecipazioni in imprese Controllate	66.420	0	66.420
Partecipazioni in imprese Collegate	23.804	86.229	-62.425
Totale Partecipazioni	1.896.925	2.003.525	-106.600
ATTIVITA' FINANZIARIE			
Crediti verso altri	2.218.636	2.220.460	-1.824
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	13.946	13.946	0
Totale Attività Finanziarie	2.232.582	2.234.406	-1.824
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	1.068.278	1.174.624	-106.345
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	78.201.853	76.757.523	1.444.330
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	0	0	0
CREDITI			
Crediti verso i clienti	12.748.296	11.670.752	1.077.544
Crediti verso società collegate	102.583	101.292	1.291
Crediti tributari	454.890	260.192	194.698
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	4.520.133	3.689.332	830.802
Totale Crediti Commerciali e diversi	17.825.902	15.721.567	2.104.335
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	855.209	720.545	134.664
Cassa e mezzi equivalenti	2.662.785	4.521.443	-1.858.658
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	21.343.897	20.963.556	380.341
TOTALE ATTIVO	99.545.750	97.721.078	1.824.671

SAT S.p.A. - SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro)

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.03.2010	31.12.2009	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	16.269.000	16.269.000	0
Riserve di capitale	34.695.023	34.695.023	0
Riserva rettifiche IAS	-2.834.444	-2.834.444	0
Riserva di fair value	1.610.803	1.721.398	-110.595
Utili (perdite) portati a nuovo	3.064.842	-48.671	3.113.513
Utile (perdita) di periodo	-455.308	3.113.513	-3.568.822
TOTALE PATRIMONIO NETTO	52.349.916	52.915.820	-565.904
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE			
Passività fiscali differite	324.669	332.812	-8.142
Fondi rischi e oneri	15.978	15.251	727
Fondi di ripristino e sostituzione	6.315.023	6.047.631	267.392
TFR e altri fondi relativi al personale	4.125.101	4.283.311	-158.209
Passività finanziarie	7.568.248	5.838.851	1.729.397
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.344	3.344	0
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	18.352.363	16.521.199	1.831.164
PASSIVITA' CORRENTI			
Scoperti bancari e finanziamenti	5.424.099	0	5.424.099
Debiti tributari	3.043.397	2.785.055	258.342
Debiti verso fornitori	10.214.775	14.805.405	-4.590.630
Debiti verso INPS	1.023.562	1.465.841	-442.280
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.075.154	7.070.621	4.534
Acconti	2.062.484	2.157.138	-94.654
Totale debiti commerciali e diversi	20.375.975	25.499.005	-5.123.030
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	28.843.470	28.284.060	559.410
TOTALE PASSIVITA'	47.195.833	44.805.258	2.390.575
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	99.545.750	97.721.078	1.824.671

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DELLE VARIAZIONI NEI CONTI DI PATRIMONIO NETTO NEI PRIMI TRE MESI DEL 2010 (in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	RISERVA ATTIVITA' FINANZIARIE "AVAILABLE FOR SALE"	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO DI ESERCIZIO/ PERIODO	PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2008 (*)	16.269	18.941	435	1.227	12.352	66	-2.835	2.103	-49	2.660	51.170
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	133	1.540	-	-	-	-	-1.673	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-986	-986
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	-382	-	3.114	2.732
PN al 31 dicembre 2009 (*)	16.269	18.941	435	1.360	13.892	66	-2.835	1.721	-49	3.114	52.916
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	-	-	-	-	-	3.114	-3.114	0
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	-111	-	-455	-566
PN al 31 marzo 2010 (*)	16.269	18.941	435	1.360	13.892	66	-2.835	1.611	3.065	-455	52.350

RENDICONTO FINANZIARIO (importi in migliaia di Euro)

	1 trim. 2010	1 trim. 2009
A- Disponibilità monetarie nette iniziali (Posizione Finanziaria Netta Corrente)	4.521	(344)
B- Flusso monetario da attività dell'esercizio		
Risultato Netto di periodo (°)	(455)	(898)
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	53	64
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	737	732
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto accantonamento (pagamenti)	51 (209)	9 (270)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi	(2.104)	389
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	(28)	(18)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	2.391	(4.800)
Incremento (decremento) dei debiti tributari (°°)	(4.591)	1.089
Incremento (decremento) delle imposte differite	1	(15)
Variazione netta dei fondi di ripristino e sostituzione	(158)	263
Variazione netta dei fondi oneri e rischi	267	56
Totale (B)	(4.047)	(3.397)
C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti	(1.020)	(957)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(1.429)	(406)
Disinvestimenti di Partecipazioni in altre imprese	3.220	(97)
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	2	0
Totale (C)	774	(1.460)
D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie		
Accensione di passività finanziarie a medio/lungo termine	0	639
Distribuzione dividendi	0	0
Totale (D)	0	639
E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)	(3.273)	(4.218)
F- Disponibilità monetarie nette finali (Posizione Finanziaria Netta Corrente) (A+E)	1.248	(4.562)

(°) Il risultato di periodo include interessi passivi per € 30 migliaia (€ 24 migliaia nel primo trim. 2009).

(°°) Le imposte pagate nel primo trim. 2010 sono pari ad € 0 migliaia (€ 0 migliaia nel primo trim. 2009).