

---

**S.A.T. S.p.A.**

---

**BILANCIO  
ESERCIZIO 2011**

Il presente fascicolo è disponibile sul sito internet della Società  
all'indirizzo [www.pisa-airport.com](http://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 euro i.v.

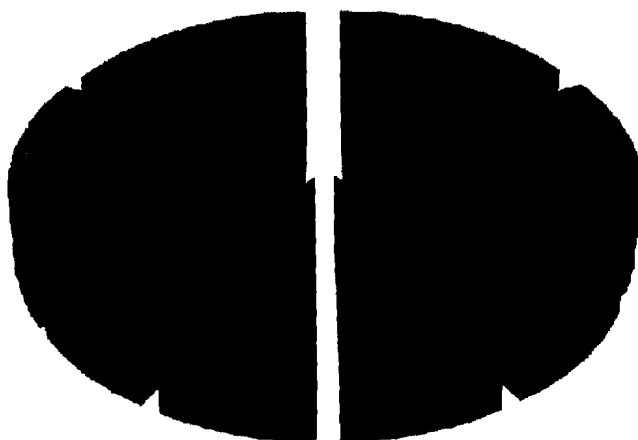
## SOMMARIO

<b>COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE</b>	<b>4</b>
<b>COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI</b>	<b>5</b>
<b><u>RELAZIONE SULLA GESTIONE</u></b>	<b>6</b>
<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Premessa</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Profilo dell'esercizio</b>	<b>6</b>
<b>2. LO SCENARIO MACRECONOMICO DI RIFERIMENTO</b>	<b>8</b>
<b>3. LO SCENARIO AEROPORTUALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE</b>	<b>8</b>
<b>4. IL TRAFFICO DELL'AEROPORTO GALILEO GALILEI</b>	<b>9</b>
<b>5. LE ATTIVITA' "AVIATION"</b>	<b>20</b>
<b>6. LE ATTIVITA' "NON AVIATION"</b>	<b>21</b>
<b>7. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL 2011</b>	<b>24</b>
<b>8. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI SAT E' ESPOSTA</b>	<b>25</b>
<b>9. ANDAMENTO DEL TITOLO</b>	<b>28</b>
<b>10. CORPORATE GOVERNANCE</b>	<b>29</b>
<b>11. RISULTATI DELLA GESTIONE</b>	<b>30</b>
<b>11.1 Conto Economico</b>	<b>30</b>
<b>11.2 Situazione patrimoniale - finanziaria</b>	<b>37</b>
<b>12. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI</b>	<b>40</b>
<b>13. GLI INVESTIMENTI</b>	<b>42</b>
<b>14. OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI</b>	<b>44</b>
<b>15. RAPPORTI CON SOCIETÀ COLLEGATE E CORRELATE</b>	<b>44</b>
<b>16. LE RISORSE UMANE</b>	<b>44</b>
<b>17. SICUREZZA SUL LAVORO</b>	<b>45</b>

<b>18. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY</b>	<b>46</b>
<b>19. QUALITÀ E SODDISFAZIONE DEL CLIENTE</b>	<b>46</b>
<b>20. RICERCA E SVILUPPO</b>	<b>47</b>
<b>21. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART.149-DUODIECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB</b>	<b>48</b>
<b>22. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO</b>	<b>48</b>
<b>23. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE</b>	<b>52</b>
<b>24. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>53</b>
<b>25. SCHEMI DI BILANCIO</b>	<b>54</b>
<b>26. NOTE ILLUSTRATIVE</b>	<b>60</b>
<b>27. ALLEGATI</b>	<b>98</b>
<b>28. ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999</b>	<b>106</b>
<b>29. RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE</b>	<b>107</b>

## COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 13 marzo 2012, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 2% al capitale sociale sottoscritto rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998.



- 16,90% REGIONE TOSCANA
- 15,31% NUTI (NO per il tramite di Finatan S.p.A.
- 9,27% PROVINCIA DI PISA
- 8,45% COMUNE DI PISA
- 5,21% FONDAZIONE CASSA DI RISPARMIO DI PISA
- 7,87% C.C.I.A.A. DI PISA
- 1,04% FADA S.p.A.
- 1,04% SAVIMAG S.r.l.
- 3,96% BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA S.P.A.
- 2,37% PROVINCIA DI LIVORNO
- 2,00% AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.
- 1,58% ALTRI - 2%

### Patti parasociali

- In data 20 luglio 2010, Regione Toscana (16,9%), Provincia di Pisa (9,27%), Provincia di Livorno (2,37%), Provincia di Firenze (1,04%), Provincia di Lucca (1,04%), Comune di Pisa (8,45%), Comune di Livorno (0,74%), Comune di Firenze (0,70%), C.C.I.A.A. di Firenze (1,42%), C.C.I.A.A. di Livorno (0,31%), C.C.I.A.A. di Pisa (7,87%) in qualità di soci di Società Aeroporto Toscano SAT S.p.A. hanno rinnovato per un ulteriore triennio il patto parasociale a decorrere dal 26 luglio 2010. In occasione del rinnovo anche la Fondazione Cassa di Risparmio di Pisa (apportando 513.524 azioni sindacate, pari al 5,21% del capitale sociale di SAT) ha sottoscritto il Patto unitamente ai predetti soci. I soggetti aderenti al nuovo Patto Parasociale hanno complessivamente conferito azioni pari al 55,31% del capitale sociale della Società.
- In data 12 settembre 2011, Finatan S.p.A., Fada S.p.A e Savimag S.r.l. hanno stipulato un patto di sindacato della durata di tre anni. I soggetti aderenti al nuovo patto parasociale risultano detenere complessivamente il 23,39% del capitale sociale della Società.

Il capitale sociale di SAT S.p.A. è pari a 16.269.000 euro, interamente versato e sottoscritto, rappresentato da n. 9.860.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1,65 euro 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
Vando D'ANGIOLO	Consigliere
Sergio LANDI	Consigliere
Raffaele MADONNA	Consigliere
Ivo NUTI	Consigliere

### **Comitato per la remunerazione**

Francesco BARACHINI	Coordinatore
Giuseppe BARSOTTI	Membro
Vando D'ANGIOLO	Membro
Sergio LANDI	Membro

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

Giuseppe BIONDI	Coordinatore
Raffaele MADONNA	Membro
Ivo NUTI	Membro

### **Collegio Sindacale**

Loredana DURANO	Presidente
Fabrizio DENDI	Sindaco effettivo
Emanuela FIAMMELLI	Sindaco effettivo
Antonio MARTINI	Sindaco effettivo
Alessandro NUNDINI	Sindaco effettivo

---

### **Segretario Consiglio di Amministrazione**

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.

---

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

---

### 1. INTRODUZIONE

#### 1.1 Premessa

Il Bilancio al 31 dicembre 2011 di SAT S.p.A., composto dal conto economico, dal conto economico complessivo, dalla situazione patrimoniale- finanziaria, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle presenti note illustrative è redatto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'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").

In ottemperanza al Regolamento Europeo n. 1606 del 19 luglio 2002, a partire dall'esercizio 2006, la Società ha adottato i Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standard Board ("IASB") nella preparazione del proprio bilancio d'esercizio (definito anche "bilancio individuale" in ambito IFRS).

L'attività di revisione contabile del bilancio d'esercizio della SAT è affidata alla società Deloitte & Touche S.p.A.

#### 1.2 Profilo dell'esercizio

Signori Azionisti,

il 2011 è stato un anno particolarmente positivo per SAT sotto molteplici aspetti.

Nonostante il difficile scenario in cui ha dovuto operare, condizionato dal generale rallentamento dell'economia, in particolare di quella italiana, la Società ha confermato la solidità del proprio modello di *business*, continuando a registrare sostenuti livelli di crescita del traffico e dei risultati economici, culminati nel più elevato utile netto mai ottenuto da SAT: 4,4 milioni di euro, in aumento di oltre il 23% rispetto al 2010.

Al contempo, SAT ha proseguito nella implementazione del piano di investimenti che sta trasformando il Galilei in un grande aeroporto regionale.

Sul versante del **traffico passeggeri**, nel 2011 l'aeroporto Galilei di Pisa ha stabilito il nuovo record superando i 4,5 milioni passeggeri. La **crescita** sul 2010 è stata **pari all'11,3%, decisamente**

superiore sia a quella registrata dalla media degli scali nazionali (+6,4%)<sup>1</sup> che di quelli europei (+7,3%)<sup>2</sup>.

Grazie all'importante crescita registrata nel 2011, l'aeroporto Galilei di Pisa (il sesto aeroporto italiano per traffico passeggeri, con l'esclusione dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano<sup>3</sup>) ha ormai nel mirino la decima posizione di Roma Ciampino (4.781.731 passeggeri nel 2011) nella graduatoria assoluta degli aeroporti italiani per traffico complessivo.

Nonostante che nel settore del trasporto aereo la domanda sia normalmente correlata all'andamento del PIL, quindi sensibile a scenari di crisi come quello in atto (le ultime stime degli analisti prevedono per il nostro paese una crescita pari allo 0,4% sul 2010), l'aeroporto di Pisa ha dimostrato anche nel 2011 forte vitalità e capacità di attrazione del traffico.

La resilienza del modello di business della Società è inoltre confermata dal tasso di crescita medio annuo composto (CAGR) del 5,0%, registrato dall'aeroporto Galileo Galilei nel esercizio 2007-2011, caratterizzato dalla grave recessione globale, superiore di oltre il doppio quello del sistema aeroportuale italiano (2,2%).

Altro importante risultato conseguito da SAT nel 2011 è rappresentato dall'apertura della base Air One sul Galilei. A partire dal 1° luglio 2011, Air One ha posizionato sull'aeroporto di Pisa un aeromobile Airbus 320 da 165 posti facendo così del Galilei la sua seconda base (dopo Milano Malpensa) e diventando il secondo vettore basato a Pisa, dopo Ryanair.

**Positivo anche l'andamento del traffico merci e posta** dell'aeroporto Galilei che nel 2011 ha registrato una crescita del 7,5%, nettamente al di sopra di quella del settore aeroportuale italiano, pari al 2,3%.

Relativamente agli **investimenti**, il 2011 ha visto l'ultimazione di un'importante serie di interventi previsti dal piano di sviluppo infrastrutturale della Società per un ammontare complessivo di circa 12 milioni di euro.

Tra i principali, si ricorda l'apertura, a partire dal 23 maggio 2011, del nuovo "Cargo Village", la realizzazione degli interventi di miglioramento della viabilità esterna e dei parcheggi e l'ultimazione della prima tranche dei lavori di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione in area ovest.

**In termini di risultati economico-finanziari SAT ha chiuso il 2011 in forte miglioramento.**

Sostenuti dalla positiva performance del traffico passeggeri, i **ricavi operativi** del 2011 ammontano a 65,1 milioni di euro, **in crescita dell'8,2%** rispetto ai 60,1 milioni di euro del 2010.

In particolare, i ricavi operativi "Aviation", pari a 47,0 milioni di euro, sono incrementati dell'11,4%, in linea con l'aumento del traffico passeggeri.

Malgrado il perdurare della situazione di crisi economica e finanziaria abbia fortemente inciso sulla capacità di spesa del passeggero, SAT ha chiuso il 2011 con un risultato complessivo dei ricavi operativi derivanti dalle attività Non Aviation pari ad oltre 18 milioni di euro, in crescita dello 0,7% rispetto al 2010.

---

<sup>1</sup> Fonte: Assaeroporti

<sup>2</sup> Fonte: ACI Europe

<sup>3</sup> Il sistema aeroportuale di Roma comprende l'aeroporto di Roma Fiumicino e di Roma Ciampino. Il sistema aeroportuale di Milano comprende Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio

Le azioni strategiche attuate dal Management, in termini di controllo dei costi e di focalizzazione sull'efficienza, hanno permesso un **forte miglioramento della redditività. EBITDA e EBIT**, con **tassi di crescita rispettivamente pari al +16,0% e al +24,4%**, rispetto ai valori del 2010, attestandosi rispettivamente a 14,6 e 8,5 milioni di euro.

Nel 2011, l'**incidenza dell'EBITDA sui ricavi è pari al 19,6%**, in **aumento** rispetto al dato del 2010 (17,8%). **L'EBIT rappresenta l'11,4% dei ricavi, contro il 9,4% del 2010.**

Conseguentemente, il 2011 si chiude con un **utile di esercizio pari a 4,4 milioni di euro, in aumento del 23,1%** rispetto al 2010, quando era pari 3,5 milioni di euro.

Inoltre, la solidità finanziaria della Società è confermata dal contenuto livello d'indebitamento attestata dal rapporto **Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto pari a 0,09.**

## **2. LO SCENARIO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO**

Dopo che la prima metà dell'anno era stata caratterizzata dalla ripresa dell'**economia mondiale**, principalmente grazie al contributo alla crescita dei paesi emergenti e in minor misura dei paesi dell'area euro, *Germania in primis*, nel terzo e nel quarto trimestre del 2011 si è registrato un forte rallentamento, in modo particolare nelle economie avanzate. Gli ultimi dati preconsuntivi 2011 del Fondo Monetario Internazionale vedono una crescita del PIL globale pari al 4%, in calo (-0,3) rispetto a quanto comunicato a giugno 2011.

Nel corso del 2011 l'**area euro** ha ridotto il ritmo di sviluppo soprattutto perché indebolita dagli effetti della crisi dei debiti sovrani, in particolare quello greco, e dal peggioramento dello scenario internazionale che ne ha depresso le esportazioni, in primo luogo quelle tedesche. Inoltre, l'**andamento non positivo dei consumi delle famiglie nell'area euro ha risentito delle notevoli difficoltà occupazionali e dei pesanti tagli decisi dai governi.** Relativamente a quest'area, gli ultimi dati del Fondo Monetario Internazionale vedono nel 2011 una crescita del PIL dell'1,6% rispetto al 2010. Anche queste previsioni sono in calo (-0,4) rispetto a quanto precedentemente pubblicato nel mese di giugno

In tale contesto internazionale l'**Italia**, fortemente condizionata dalla crisi di fiducia sul suo debito pubblico, ha particolarmente risentito delle speculazioni e delle relative turbolenze registrate dai mercati finanziari. A ciò si è aggiunto un generale deterioramento del clima di fiducia e un peggioramento dello scenario economico italiano che ha portato nel corso del 2011 al raggiungimento di livelli record del differenziale di rendimento tra Btp e Bund tedeschi. La diminuzione dello 0,7% del PIL registrata nel quarto trimestre del 2011 rispetto al trimestre precedente ha tecnicamente decretato la recessione nel nostro Paese, per la seconda volta in due anni.

## **3. LO SCENARIO AEROPORTUALE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE**

Come rilevato dal consuntivo 2011 di Assaeroporti, il sistema aeroportuale italiano ha registrato nel suo complesso una crescita del traffico passeggeri del 6,4% sull'anno precedente, corrispondente a circa nove milioni di passeggeri in più. In particolare, nel 2011 sono stati 148.781.361 milioni i passeggeri transitati negli scali aeroportuali italiani. Il confronto con l'anno precedente risente



comunque dell'evento eccezionale dell'aprile 2010 relativo alla nube di cenere del vulcano islandese. Nel dettaglio, ad aumentare sono stati soprattutto i passeggeri nazionali (+7,1%), ma è significativa anche la crescita dei passeggeri internazionali (+6,3%). Ai primi tre posti della graduatoria si confermano, nell'ordine, Roma Fiumicino (37,6 milioni di passeggeri, +3,6%), Milano Malpensa (19,3 milioni, +1,8%) e Milano Linate (9,1 milioni, +9,2%). Relativamente al traffico cargo, l'incremento complessivo registrato in Italia rispetto al 2010 è limitato al 2,3%.

L'andamento del settore aereo italiano riflette sostanzialmente la tendenza riscontrata da ACI Europe a livello continentale. Nel 2011 il traffico passeggeri europeo ha visto un incremento del 7,3% rispetto al 2010, mentre quello cargo ha registrato una crescita pari solo all'1,4%. Anche in questo caso il confronto è influenzato dall'impatto della cenere vulcanica verificatasi nel 2010.

A livello mondiale, i dati IATA vedono un incremento del traffico passeggeri rispetto al 2010 del 5,9%. Il fattore di riempimento medio è nel 2011 del 78,1%, in calo dal 78,3% nel 2010. Complessivamente nel mondo il traffico internazionale nel 2011 è cresciuto del 6,9% mentre quello domestico del 4,2%. Dato invece negativo per il traffico cargo a livello mondiale che nel 2011 ha registrato una flessione dello 0,7% rispetto al 2010.

#### **4. IL TRAFFICO DELL'AEROPORTO GALILEO GALILEI**

**Nel 2011 l'aeroporto Galilei di Pisa ha segnato un nuovo record di traffico superando i 4,5 milioni di passeggeri.**

Nel corso del 2011 sono infatti complessivamente transitati presso l'Aeroporto Galileo Galilei 4.526.723 passeggeri per una **crescita dell'11,3%** rispetto all'anno precedente, pari ad un incremento di circa 460.000 mila passeggeri.

Al 31 dicembre 2011, il **Load Factor** progressivo dei voli di linea è stato pari al 77,2%, in **aumento di 2,2 punti percentuali** rispetto al 2010 (75,0%). In particolare, ad una crescita dei posti offerti del 9,23% è corrisposta una crescita più che proporzionale del traffico passeggeri di linea del 12,35%.

Il deciso incremento del traffico registrato nel 2011 dall'aeroporto Galilei, conseguito in uno scenario di crisi come quello attuale, caratterizzato dalla modesta crescita (+0,4%) del PIL del nostro paese nel 2011, conferma la forte vitalità e capacità di attrarre traffico da parte dello scalo pisano.

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico presso l'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa del 2011, rispetto al 2010, suddiviso nelle sue diverse componenti:

<b>TRAFFICO AEROPORTO DI PISA</b>				
	<b>Gen-Dic 2011</b>	<b>Gen-Dic 2010</b>	<b>VAR. 2011/10</b>	<b>VAR.% 2011/10</b>
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>4.519.118</b>	<b>4.058.957</b>	<b>460.161</b>	<b>11,3%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	1.301.771	1.065.201	236.570	22,2%
Internazionali (Linea + Charter)	3.217.347	2.993.756	223.591	7,5%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>7.605</b>	<b>8.055</b>	<b>-450</b>	<b>-5,6%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>4.526.723</b>	<b>4.067.012</b>	<b>459.711</b>	<b>11,3%</b>
	<b>Gen-Dic 2011</b>	<b>Gen-Dic 2010</b>	<b>VAR. 2011/10</b>	<b>VAR.% 2011/10</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>37.891</b>	<b>35.233</b>	<b>2.658</b>	<b>7,5%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	10.774	9.175	1.599	17,4%
Internazionali (Linea + Charter)	26.155	25.120	1.035	4,1%
Cargo	962	938	24	2,6%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>3.785</b>	<b>4.104</b>	<b>-319</b>	<b>-7,8%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>41.676</b>	<b>39.337</b>	<b>2.339</b>	<b>5,9%</b>
	<b>Gen-Dic 2011</b>	<b>Gen-Dic 2010</b>	<b>VAR. 2011/10</b>	<b>VAR.% 2011/10</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>2.417.743</b>	<b>2.237.041</b>	<b>180.702</b>	<b>8,1%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	690.239	578.486	111.753	19,3%
Internazionali (Linea + Charter)	1.664.356	1.592.596	71.760	4,5%
Cargo	63.148	65.959	-2.811	-4,3%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>52.746</b>	<b>55.315</b>	<b>-2.569</b>	<b>-4,6%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>2.470.489</b>	<b>2.292.356</b>	<b>178.133</b>	<b>7,8%</b>
	<b>Gen-Dic 2011</b>	<b>Gen-Dic 2010</b>	<b>VAR. 2011/10</b>	<b>VAR.% 2011/10</b>
Merce via aerea (Kg)	6.641.733	6.016.094	625.639	10,4%
Merce via superficie (Kg)	705.341	820.152	-114.811	-14,0%
Posta (Kg)	131.074	120.973	10.101	8,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>7.478.148</b>	<b>6.957.219</b>	<b>520.929</b>	<b>7,5%</b>
	<b>Gen-Dic 2011</b>	<b>Gen-Dic 2010</b>	<b>VAR. 2011/10</b>	<b>VAR.% 2011/10</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>4.601.504</b>	<b>4.136.584</b>	<b>464.920</b>	<b>11,2%</b>

Come evidenziato dal seguente prospetto, nel 2011 il traffico dell'aeroporto Galilei di Pisa è cresciuto in ciascuno dei dodici mesi rispetto allo stesso mese dell'anno precedente:

	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>Var. n/n-1</b>	<b>Var. % n/n-1</b>
Gennaio	232.187	200.822	31.365	15,6%
Febbraio	209.804	191.409	18.395	9,6%
Marzo	287.744	254.749	32.995	13,0%
Aprile	397.613	295.132	102.481	34,7%
Maggio	415.105	389.986	25.119	6,4%
Giugno	450.743	421.052	29.691	7,1%
Luglio	538.791	489.136	49.655	10,2%
Agosto	560.524	516.993	43.531	8,4%
Settembre	476.389	444.997	31.392	7,1%
Ottobre	438.160	405.936	32.224	7,9%
Novembre	252.158	238.185	13.973	5,9%
Dicembre	267.505	218.615	48.890	22,4%
<b>TOTALE</b>	<b>4.526.723</b>	<b>4.067.012</b>	<b>459.711</b>	<b>11,3%</b>

## Nuovi record di traffico stabiliti nel 2011

Per la prima volta nella storia del Galilei, già nel mese di luglio sono stati **superati i record di traffico, sia mensile che giornaliero**, stabiliti nell'agosto del precedente anno, storicamente il mese con maggior traffico passeggeri per l'aeroporto di Pisa.

Nel 2011, il mese di luglio si è infatti chiuso per la prima volta con il superamento della soglia dei 500.000 passeggeri mensili, battendo così il precedente record storico di traffico mensile stabilito nell'agosto 2010 con 516.993 passeggeri transitati. Inoltre, con 23.450 passeggeri transitati in data 30 luglio 2011, l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha superato il precedente record storico di traffico giornaliero stabilito il 20 agosto 2010 con 22.680 passeggeri.

La crescita del traffico passeggeri dell'aeroporto di Pisa è proseguita nel successivo mese di agosto che ha visto il raggiungimento dei **nuovi record assoluti di traffico giornaliero** (23.481 passeggeri transitati il 13 agosto 2011) e **mensile** (560.524 passeggeri transitati, pari ad un +8,4% su agosto 2010).

## Analisi dell'andamento del traffico passeggeri del Galilei per trimestre

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico passeggeri del Galilei suddiviso nei quattro trimestri del 2011:

	2011	2010	Var. n/n-1	Var. % n/n-1
1° Trimestre	729.735	646.980	82.755	12,8%
2° Trimestre	1.263.461	1.106.170	157.291	14,2%
3° Trimestre	1.575.704	1.451.126	124.578	8,6%
4° Trimestre	957.823	862.736	95.087	11,0%
<b>TOTALE</b>	<b>4.526.723</b>	<b>4.067.012</b>	<b>459.711</b>	<b>11,3%</b>

La crescita del traffico passeggeri complessivamente registrata nel 2011 è distribuita nei quattro trimestri dell'anno, compresi quelli di bassa stagione (il primo in crescita del +12,8% rispetto allo stesso esercizio del 2010 ed il quarto in aumento dell'11%) durante i quali i vettori tendono a contrarre la capacità offerta.

L'elevato tasso di incremento (+14,2%) registrato nel secondo trimestre rispetto allo stesso esercizio del 2010 è solo parzialmente attribuibile all'impatto nel 2010 della nube delle ceneri del vulcano islandese Eyjafjallajökull. Al netto dell' "effetto vulcano" (stimato dal management della Società in circa 86 mila passeggeri), l'incremento sarebbe comunque stato del +6%.

Si noti inoltre come anche nel terzo trimestre, esercizio di altissima stagione, si sia rafforzato il trend di crescita con un incremento del traffico del +8,6%.

## Confronto con l'andamento del traffico del sistema aeroportuale italiano ed europeo

Secondo i dati Assaeroporti, nel 2011 l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa è cresciuto a velocità **praticamente doppia rispetto a quella del settore aeroportuale italiano** (+6,4% contro il +11,3% del Galilei).

Senza considerare i sistemi aeroportuali di Roma e Milano<sup>4</sup>, l'Aeroporto Galilei si conferma nel 2011 il sesto aeroporto italiano per traffico passeggeri.

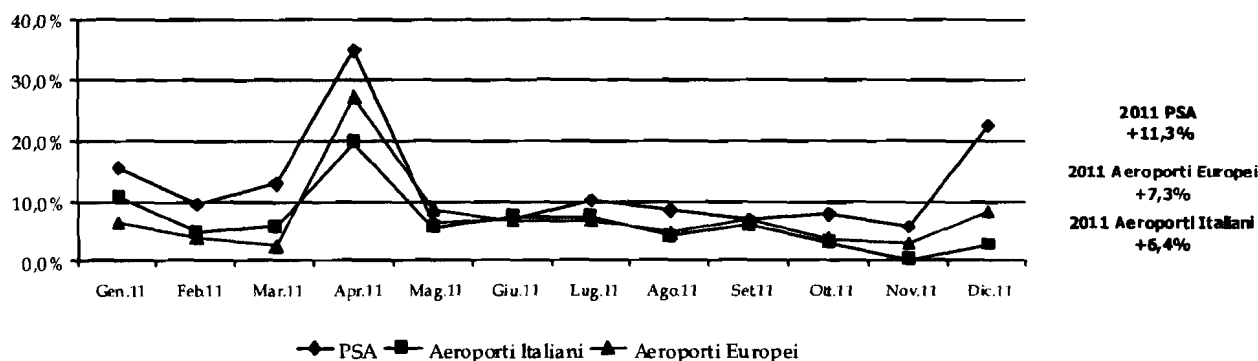
Dopo Venezia e Palermo (i cui risultati sono stati però positivamente influenzati dalle temporanee chiusure di aeroporti vicini<sup>5</sup>), il Galileo Galilei di Pisa è l'aeroporto italiano con oltre 4 milioni di passeggeri che nel 2011 ha registrato il più alto tasso di crescita.

Gennaio-Dicembre 2011			
	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma (Sistema)	42.433.431	3,7
	Milano (Sistema)	36.851.601	5,5
1	Venezia	8.584.651	25,0
2	Catania	6.794.063	7,5
3	Bologna	5.885.884	6,8
4	Napoli	5.768.873	3,3
5	Palermo	4.992.798	14,3
6	Pisa	4.526.723	11,3
7	Bari	3.725.629	9,6
8	Torino	3.710.485	4,2
9	Cagliari	3.698.982	7,4
10	Verona	3.385.794	12,0
11	Lamezia T.	2.301.408	20,1
12	Brindisi	2.058.057	28,1
13	Firenze	1.906.102	9,7
14	Olbia	1.874.696	13,9
15	Alghero	1.514.254	9,1
	<b>TOTALI</b>	<b>148.781.361</b>	<b>6,4</b>

Il tasso di crescita registrato dal traffico passeggeri dell'aeroporto Galilei di Pisa nel 2011 (+11,3%) risulta essere decisamente superiore anche a quello della media degli aeroporti europei (+7,3%<sup>6</sup>).

Di seguito il grafico relativo alle variazioni percentuali del traffico passeggeri registrate dall'aeroporto Galilei di Pisa, dagli aeroporti italiani e da quelli europei in ciascun mese del 2011

Confronto % di crescita traffico passeggeri Aeroporto di Pisa Vs. Media Aeroporti Italiani e Europei



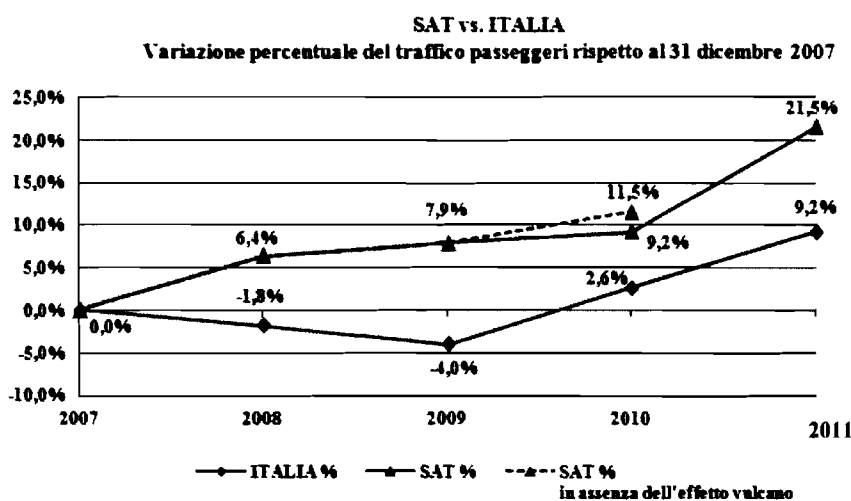
4 Roma Sistema comprende: Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Milano Sistema comprende Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio

5 Sull'aeroporto di Venezia è stato dirottato il traffico passeggeri dell'aeroporto di Treviso, chiuso nel esercizio giugno/dicembre 2011 per lavori di manutenzione alla pista, mentre sull'aeroporto di Palermo è stato trasferito il traffico di Trapani per consentire le operazioni dei veicoli dell'aeronautica militare dei paesi coinvolti nell'intervento in Libia.

rispetto allo stesso esercizio del 2010.

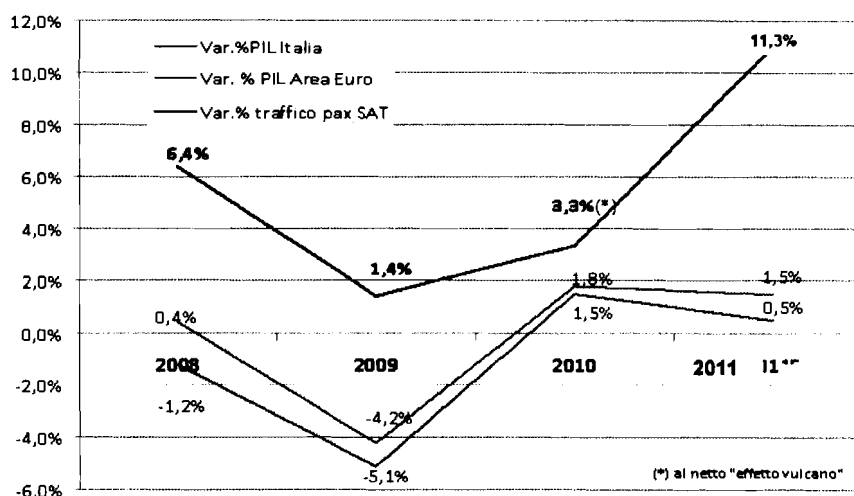
Se ampliamo l'orizzonte temporale agli ultimi dieci anni, notiamo come la crescita del traffico passeggeri dell'aeroporto di Pisa sia ancora maggiore rispetto a quella registrata del settore aeroportuale italiano nello stesso esercizio di tempo. Il CAGR (tasso di crescita annuale composto) del traffico passeggeri registrato dal Galilei nell'esercizio 2001-2011, pari al +12,6%, è infatti oltre il doppio di quello registrato dal sistema aeroportuale italiano nel suo complesso (+5,1%).

Inoltre, anche nel contesto particolarmente difficile che ha caratterizzato gli anni 2007-2011, l'aeroporto di Pisa ha costantemente registrato importanti tassi di crescita rispetto al 2007 (ultimo anno pre-crisi economica), confermando così la **resilienza del proprio modello di business**.



### Correlazione PIL/traffico passeggeri aeroporto Galilei

La domanda di trasporto aereo è normalmente correlata all'andamento del PIL, quindi sensibile a scenari di crisi come quelli in atto. I risultati di traffico registrati dall'aeroporto Galilei di Pisa negli ultimi anni nonostante il difficile contesto economico, dimostrano la correlazione con le scelte strategiche adottate dalla Società più che con l'andamento del PIL.



## Analisi dell'andamento del traffico passeggeri del Galilei nel 2011

### Il traffico nazionale ed internazionale

TRAFFICO PASSEGGIERI AEROPORTO DI PISA				
	Gen-Dic 2011	Gen-Dic 2010	VAR. 2011/10	VAR.% 2011/10
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>4.519.118</b>	<b>4.058.957</b>	<b>460.161</b>	<b>11,3%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	1.301.771	1.065.201	236.570	22,2%
Internazionali (Linea + Charter)	3.217.347	2.993.756	223.591	7,5%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>7.605</b>	<b>8.055</b>	<b>-450</b>	<b>-5,6%</b>
<b>TOTALE PASSEGGIERI</b>	<b>4.526.723</b>	<b>4.067.012</b>	<b>459.711</b>	<b>11,3%</b>

La crescita complessiva del traffico passeggeri registrata nel 2011 dall'aeroporto Galilei di Pisa (pari a +460.161 passeggeri) è pressoché equamente ripartita tra traffico nazionale (+236.570 pax) ed internazionale (+ 223.591 pax).

Di seguito i principali elementi che hanno contribuito alla crescita dello scalo:

- **AirOne, smart carrier** del gruppo Alitalia, ha inaugurato a Pisa, in data 1° luglio, la sua seconda base in Italia dopo Milano Malpensa aprendo, con il posizionamento del 1° aeromobile sullo scalo 8 nuove destinazioni: Catania (volo giornaliero), Lamezia Terme (3 frequenze settimanali) Olbia (4 frequenze settimanali, volo operato fino a metà settembre), Atene (4 frequenze settimanali sino al 16 ottobre), Palma di Maiorca (3 frequenze settimanali fino al 10 settembre), Minorca (3 frequenze settimanali fino all'11 settembre) e Tirana (3 frequenze settimanali). A partire dal 13 settembre è operativo il nuovo volo da/per Praga (3 frequenze settimanali). Con la stagione invernale AirOne ha incrementato le frequenze su Lamezia Terme (da 3 frequenze settimanali a 4) e Catania (da volo giornaliero a 12 frequenze settimanali).
- **Ryanair ha posizionato sulla base di Pisa il quinto aeromobile sin da marzo 2011, in anticipo sulla stagione estiva**, ed ha così incrementato il numero di frequenze operate sui voli nazionali (Brindisi, da 5 a 7 voli/settimana, Palermo, da 7 a 9 voli/settimana) ed

internazionali (Londra Stansted da 11 a 16 voli/settimana, Bruxelles Charleroi, da 7 a 9 voli/settimana e Dublino da 2 a 4 voli settimana, ed ha anticipato l'inizio delle operazioni per Rodi, 2 frequenze settimanali). **Con l'avvio della stagione estiva ed il posizionamento del 6° e del 7° aeromobile**, sono inoltre ripresi i collegamenti per le destinazioni stagionali e gli incrementi relativi alle destinazioni servite tutto l'anno.

- **Germanwings: nuovo vettore su Pisa.** Lo *smart carrier* del gruppo Lufthansa ha iniziato ad operare sul Galilei nella *Summer* 2011 con 5 frequenze settimanali da/per Colonia/Bonn, e 3 nella stagione *Winter*.
- **Delta Air Lines:** ha operato dal 9 giugno al 28 ottobre l'unico collegamento diretto da/per New York JFK con la Toscana. Il volo ha operato in altissima stagione con 6 frequenze settimanali.
- **WindJet:** ripresi ad aprile gli **unici collegamenti di linea diretti tra la Toscana e la Russia** operati da WindJet per Mosca e San Pietroburgo. Su Mosca il vettore italiano ha esteso l'operatività dei voli (aprile-ottobre) e il numero di frequenze, fino a 2, il martedì e il sabato.
- **easyJet:** nella stagione estiva 2011 **ha incrementato il numero della frequenze** rispetto a quelle del 2010 sulle rotte di Parigi Orly e Londra Gatwick, registrando anche un più elevato fattore di riempimento.
- **Wizzair:** piena operatività 2011 dei voli da/per Cluj (2 frequenze settimanali dal 12 febbraio 2010), Bucarest (2 frequenze settimanali dal 12 giugno 2010) e Budapest (2 frequenze settimanali dal 1 luglio 2010).
- **Air France:** a partire dal 27 febbraio 2011 ha sostituito gli aeromobili CRJ-200 da 50 posti con i più capienti e confortevoli CRJ-700 da 72 posti, registrando un incremento del 34,5% dei passeggeri trasportati nel 2011 rispetto al 2010.
- **Jet2.com:** il vettore inglese con base Leeds ha incrementato le operazioni sulle 4 destinazioni servite: Leeds-Bradford, Newcastle, Belfast e Manchester. Su quest'ultima Jet2.com ha esteso inoltre il esercizio di operatività anticipando di un mese l'avvio dei voli (21 aprile 2011 contro il 27 maggio 2010).
- **British Airways:** la compagnia di bandiera della Gran Bretagna, oltre ad aver regolarmente operato nel esercizio gennaio-marzo 2011 i due voli giornalieri per Londra Heathrow, ha registrato nel 2011 una crescita del fattore di riempimento voli superiore rispetto a quello del 2010.
- **Finnair:** il vettore di bandiera finlandese ha operato su Pisa 2 frequenze settimanali per Helsinki dal 13 maggio al 12 agosto.
- **Albanian Airlines:** pieno impatto nel esercizio in esame del volo da/per Tirana che ha iniziato ad operare dal 21 dicembre 2010 con 2 frequenze settimanali, salite a 3 nella stagione estiva.

### 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 al 2011 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 al 2010:

TRAFFICO PASSEGGERI AEROPORTO DI PISA				
	Gen-Dic 2011	Gen-Dic 2010	VAR. 2011/10	VAR.% 2011/10
<b>Passeggeri Linea</b>	<b>4.401.907</b>	<b>3.917.900</b>	<b>484.007</b>	<b>12,4%</b>
<i>Linea Iata</i>	552.954	513.317	39.637	7,7%
<i>Linea Low Cost</i>	3.848.953	3.404.583	444.370	13,1%
<b>Passeggeri Charter</b>	<b>97.525</b>	<b>126.192</b>	<b>-28.667</b>	<b>-22,7%</b>
<b>Dirottati e Aviazione Generale</b>	<b>27.291</b>	<b>22.920</b>	<b>4.371</b>	<b>19,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>4.526.723</b>	<b>4.067.012</b>	<b>459.711</b>	<b>11,3%</b>

La tabella evidenzia come la crescita dell'11,3% (+ 459.711 passeggeri) sia legata all'aumento del traffico low cost (+13,1% pari a + 444.370 passeggeri) e, in misura minore, dei vettori IATA (+7,7%, pari a +39.337 passeggeri).

Per quanto riguarda il traffico IATA, si ricorda il già sopracitato incremento di posti offerti effettuato da Air France a partire dal 27 febbraio 2011, gli ottimi riempimenti dei voli British Airways per Londra e la presenza del nuovo volo da/per Tirana operato da Albanian Airlines a partire dal 21 dicembre 2010.

Sul fronte Low Cost, si ricordano le nuove operazioni AirOne e Germanwings ed i già citati incrementi di operatività di Ryanair, Wizzair, easyJet e Jet2.com.

Il calo del traffico charter (28.667 passeggeri trasportati in meno rispetto al 2010, pari al -22,7%) è da imputare principalmente all'interruzione in un primo tempo e successiva riduzione dei voli da/per l'Egitto (-28.000 passeggeri, pari al -47,2%) e da/per la Tunisia (circa 5.900 passeggeri in meno) a causa dell'instabilità politica registrata nei paesi del nord Africa a partire dal mese di febbraio ed i cui effetti si sono protratti per tutto il 2011. Da notare la crescita del traffico charter da/per la Gran Bretagna (+1.900 passeggeri, pari al +14,7%), e da/per la Grecia (+1.008 passeggeri, pari al +12,5%).

### Il network delle destinazioni

**Il network dei voli di linea dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa per la stagione estiva 2011 registra quindi, rispetto al 2010, un incremento sia del numero delle destinazioni (78 contro le 74 della Summer 2010) che di quello delle frequenze (441 contro le 421 della stagione estiva 2010).**



ANNO	N. FREQ/SETT
1994	126
1995	126
1996	112
1997	137
1998	172
1999	182
2000	189
2001	203
2002	227
2003	280
2004	281
2005	300
2006	360
2007	418
2008	388*
2009	419
2010	421
2011	441

8 nuove destinazioni

78 destinazioni  
10 Nazionali  
68 Internazionali

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



Anche il numero delle compagnie aeree che hanno operato voli di linea passeggeri sull'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa è aumentato, passando dalle 18 del 2010 alle 19 del 2011. Di seguito è riportato il loro elenco, suddiviso tra IATA (8) e Low Cost (11):

IATA		Low Cost	
			
			
			
			
			
			

### Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Le nazioni regolarmente collegate all'aeroporto di Pisa con servizio aereo di linea sono 23. L'Italia è il primo mercato e rappresenta il 29,3% del totale traffico di linea, a seguire la Gran Bretagna (19,4%), la Spagna (13,7%), la Francia (8,8%) e la Germania (7,1%).

La seguente tabella evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel 2011 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto allo stesso esercizio del 2010:

Traffico pax di linea	2011	2010	Δ 11/10	Δ % 11/10	% su Tot
Italia	1.291.577	1.058.388	233.189	22,0%	29,3%
Gran Bretagna	855.334	839.578	15.756	1,9%	19,4%
Spagna	601.758	493.885	107.873	21,8%	13,7%
Francia	385.927	318.002	67.925	21,4%	8,8%
Germania	313.184	329.623	-16.439	-5,0%	7,1%
Paesi Bassi	176.016	169.777	6.239	3,7%	4,0%
Belgio	144.248	134.626	9.622	7,1%	3,3%
Albania	95.126	55.227	39.899	72,2%	2,2%
Romania	85.106	67.078	18.028	26,9%	1,9%
Marocco	63.270	59.891	3.379	5,6%	1,4%
Irlanda	57.960	54.840	3.120	5,7%	1,3%
Svezia	43.157	46.064	-2.907	-6,3%	1,0%
Malta	39.931	38.746	1.185	3,1%	0,9%
Grecia	35.894	13.196	22.698	172,0%	0,8%
Danimarca	35.317	59.980	-24.663	-41,1%	0,8%
Stati Uniti	33.448	48.418	-14.970	-30,9%	0,8%
Norvegia	33.347	44.447	-11.100	-25,0%	0,8%
Ungheria	27.223	13.461	13.762	102,2%	0,6%
Finlandia	23.626	0	23.626		0,5%
Polonia	19.145	19.435	-290	-1,5%	0,4%
Portogallo	18.295	19.090	-795	-4,2%	0,4%
Russia	16.428	9.104	7.324	80,4%	0,4%
Repubblica Ceca	6.376	0	6.376		0,1%
Altri	214	25.044	-24.830	-99,1%	0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>4.401.907</b>	<b>3.917.900</b>	<b>484.007</b>	<b>12,4%</b>	<b>100,0%</b>

Nel 2011 il traffico nazionale (Italia) cresce del 22,0% rispetto al 2010, la più alta crescita in termini assoluti, +233.189 passeggeri, grazie all'apertura della base AirOne e gli sviluppi di Ryanair.

Il mercato britannico registra una lieve crescita rispetto al 2010 (+1,9%) confermandosi così il primo mercato estero grazie agli incrementi di easyJet e Ryanair su Londra e di Jet2.com sul restante mercato U.K. .

Cresce il mercato spagnolo (+21,8%) che registra la più alta crescita in termini assoluti tra i mercati esteri (+107.873 passeggeri) grazie agli incrementi dei voli effettuati da Ryanair su Madrid e Barcellona Gerona, da Vueling su Barcellona ed alle nuove rotte operate da Air One su Palma di Maiorca e Minorca.

Relativamente al mercato francese (+21,4%), si ricorda l'incremento di capacità offerta operata da Air France da fine febbraio 2011 alla quale si aggiunge l'aumento del numero di voli su Parigi Beauvais operato da Ryanair a partire da marzo 2011 e di easyJet su Parigi Orly in alta stagione estiva.

Per quanto riguarda il mercato Germania, condizionato nel 2011 dall'introduzione di tasse aeroportuali governative, il nuovo collegamento per Colonia Bonn, operato dalla compagnia low cost tedesca Germanwings, ha parzialmente compensato la cancellazione del volo per Memmingen e la sospensione nella stagione invernale dei voli per Amburgo Lubecca e Dusseldorf-Weeze operati da Ryanair.

Prosegue la crescita dei mercati cosiddetti "etnici" (legati cioè a logiche di ricongiungimenti familiari) quali la Romania (+26,9%) servita da Ryanair (2 voli/settimana per Constanta) e Wizzair (2 voli/settimana per Cluj-Napoca e Bucarest) e l'Albania (+72,2%) servita con collegamenti diretti su Tirana da AirOne (3 voli/settimana), Albanian Airlines (3 voli/settimana) e Belle Air (fino a 7 voli/settimana).

Importanti anche le crescite registrate dal mercato finlandese (+23.626 passeggeri), grazie al nuovo volo di Ryanair per Tampere (operato con due frequenze settimanali a partire dal 16 marzo 2011) e di Finnair per Helsinki (2 frequenze settimanali operate in alta stagione estiva), e da quello greco (+22.698 passeggeri +172,0%) grazie al volo bi-settimanale per Rodi operato da Ryanair e al nuovo collegamento stagionale quadri-settimanale di Air One da/per Atene.

### Traffico Merci e Posta

Il traffico merci e posta registra nel 2011 una **crescita del +7,5%**, decisamente superiore a quella registrata dalla media degli aeroporti italiani (+2,3%<sup>7</sup>). Escludendo i già citati sistemi di Milano e Roma, l'aeroporto di Pisa occupa la sesta posizione anche nella classifica della merce trasportata dagli aeroporti italiani.

Traffico Merce e Posta	Gen-Dic 2011	Gen-Dic 2010	VAR. 2011/10	VAR.% 2011/10
Merce via aerea (Kg)	6.656.097	6.017.214	638.883	10,6%
<i>Merce Voli Courier Cargo (Kg)</i>	<i>5.812.575</i>	<i>4.934.607</i>	<i>877.968</i>	<i>17,8%</i>
<i>Merce Voli Charter Cargo (Kg)</i>	<i>361.573</i>	<i>509.549</i>	<i>- 147.976</i>	<i>-29,0%</i>
<i>Merce Voli Cargo Dirottati (Kg)</i>		<i>8.395</i>	<i>- 8.395</i>	<i>-</i>
<i>Merce Voli Misti (Kg)</i>	<i>481.949</i>	<i>564.663</i>	<i>- 82.714</i>	<i>-14,6%</i>
Merce via superficie (Kg)	690.977	819.032	- 128.055	-15,6%
Posta (Kg)	131.074	120.973	10.101	8,3%
<b>Totale Merce e Posta</b>	<b>7.478.148</b>	<b>6.957.219</b>	<b>520.929</b>	<b>7,5%</b>

La positiva performance registrata dai voli Courier Cargo (+877.968 kg, pari a +17,8%) ha più che compensato la riduzione del traffico charter (nel 2010 erano stati operati dal Galilei dei voli charter a seguito dell'emergenza per il terremoto verificatosi nell'isola di Haiti), di quello via superficie e dei voli misti (causa lo slittamento di un mese dell'operatività del volo da/per New York rispetto al 2010).

<sup>7</sup> Fonte: Assaeroporti

## 5. LE ATTIVITA' "AVIATION"

Nel 2011 le attività "Aviation" hanno generato ricavi complessivi per 47,0 milioni di euro, in crescita dell'11,4% rispetto al 2010. I ricavi regolamentati si sono attestati a 31,2 milioni di euro, in aumento del 13,9% rispetto al 2010, mentre i ricavi "Handling" sono pari a 15,8 milioni di euro, in crescita del 6,8% sullo scorso anno. Per maggiori dettagli relativi ai ricavi operativi "Aviation" si rinvia all'apposito paragrafo a pag. 31 della presente relazione.

Nell'ambito delle attività di Handling, il 2011 ha visto l'avvio delle operazioni della compagnia Airone - Smart Carrier del Gruppo Alitalia - che ha aperto la sua seconda base a Pisa posizionando un aeromobile Airbus 320 a partire dal 1° luglio 2011. In tempi brevi è stata quindi attivata la piattaforma informatica richiesta dalla compagnia aerea ed il personale è stato prontamente addestrato per rispondere agli standard attesi dal nuovo modello "Smart Carrier".

Inoltre, è continuata l'azione di ottimizzazione dei processi di Handling con effetti positivi sugli indici di produttività e sulla qualità dei servizi erogati, in particolare l'introduzione del common check-in, a partire dalla Summer 2011, ha portato una più efficiente gestione delle attività di check-in per i voli Ryanair.

In risposta alle richieste pervenute dalle compagnie aeree ed al fine di garantire una migliore fruibilità della sala VIP da parte dei passeggeri, dal 15 febbraio 2011 la Sala VIP è accessibile solo ed esclusivamente dal nuovo ingresso situato in area airside oltre i controlli di sicurezza. L'occasione dello spostamento ha portato a miglioramenti nel layout della stessa sala e la dotazione di servizi toilette interni riservati ai soli utenti della sala.

A giugno 2011, ENAC e il Ministero degli Interni hanno emanato la nuova normativa relativa al rifornimento di carburante con passeggeri a bordo adeguando l'Italia agli standard già implementati in Europa. Sono state quindi riviste le procedure locali in coordinamento con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco di Pisa, ENAC, le compagnie rifornitrici e i vettori. Conseguentemente, le nuove procedure sono state inserite nel Manuale di Aeroporto ed è stata effettuata la formazione prevista per l'espletamento delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo a tutto il personale aeroportuale. A partire dal mese di ottobre 2011, Pisa è stato il primo aeroporto italiano ad attuare la nuova normativa dopo la sua entrata in vigore, avvenuta nel mese di luglio 2011, rispondendo così alle esigenze pressanti delle compagnie aeree *low cost*.

Nel mese di maggio l'intero settore Merci, unitamente al varco carrabile, sono stati trasferiti presso il nuovo "Cargo Village". Tale trasferimento ha determinato un notevole miglioramento della viabilità nell'area fronte aerostazione passeggeri. La nuova infrastruttura gode di una posizione logisticamente strategica ed è facilmente accessibile dagli utenti cargo. Il nuovo edificio, interamente dedicato al settore cargo, ospita quindi, oltre all'agenzia merci e magazzino SAT, anche le sorting station dei vettori Courier basati a Pisa (DHL e Fedex), l'Agenzia delle Dogane, il Punto di Ispezione Frontaliero (ufficio periferico del Ministero della Salute) Pisa - Livorno e gli uffici di alcuni dei principali spedizionieri toscani. La nuova infrastruttura è stata progettata e realizzata in risposta alle esigenze operative dei principali operatori (Courier) nel pieno rispetto delle misure di sicurezza richieste dalla normativa vigente.

A seguito delle variazioni climatiche che hanno visto la comparsa di precipitazioni nevose anche nell'area di Pisa, è stato elaborato uno studio per la determinazione della tipologia e del numero adeguato di mezzi per rispondere a questa emergenza congruente con gli standard previsti dall'ICAO (International Civil Association Organization). Sono stati quindi acquistati, ad ottobre 2011, quattro lame spazzaneve, una turbina soffiante, un mezzo combinato lama/spazzolone

soffiante e modificate due spazzatrici aeroportuali per il montaggio delle lame spazzaneve. Conseguentemente è stato rivisto il Piano Neve aeroportuale in coordinamento con la 46a Brigata Aerea per la gestione delle fasi di allerta in funzione della disponibilità dei nuovi mezzi. Nel corso del 2012 è previsto il completamento dell'investimento con l'acquisto di un ulteriore mezzo combinato lama/spazzolone soffiante.

Nel corso del 2011 sono state effettuate con esito positivo le visite di mantenimento per SA8000, ISO14001, ISO 9001, certificazione aeroportuale e gli standard del servizio erogato sono stati confermati dagli audit effettuati dalle compagnie aeree.

## 6. LE ATTIVITA' "NON AVIATION"

Le attività "Non Aviation" hanno generato nel 2011 ricavi per 18,1 milioni di euro, in crescita dello 0,7% rispetto al 2010.

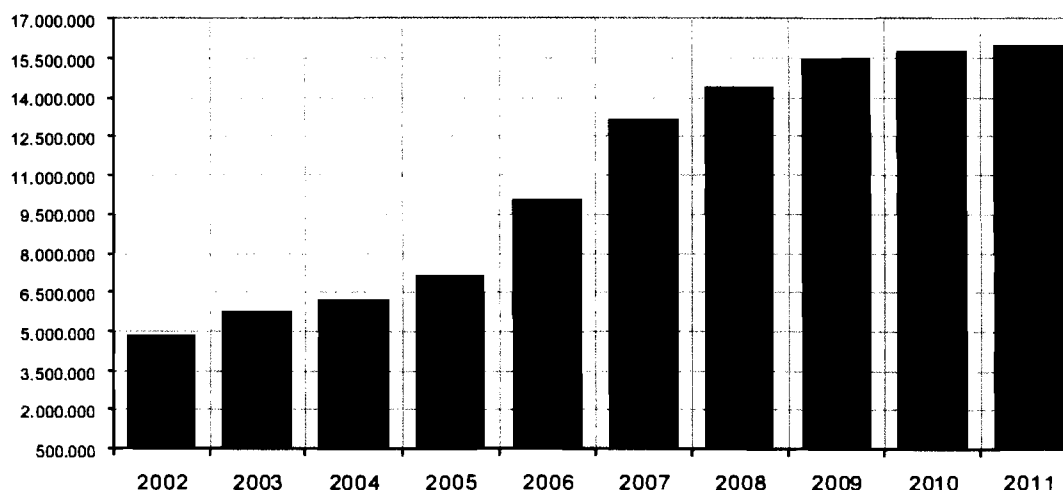
Il dato acquista ancor più rilievo soprattutto alla luce del persistere della crisi globale che ha negativamente inciso sulla propensione all'acquisto. Il comparto Retail nel 2011 ha infatti registrato in Italia un calo dell'1,3%<sup>8</sup>, peggior dato dal 2009.

Per maggiori dettagli relativi ai ricavi "Non Aviation" si rimanda all'apposito paragrafo a pag. 32 della presente relazione.

### I Servizi Commerciali<sup>9</sup>:

A fronte di un contesto macroeconomico negativo, nel 2011 i ricavi derivanti dai Servizi Commerciali di SAT hanno raggiunto i 16 milioni di euro, in aumento dell'1,0% rispetto al 2010.

Il seguente grafico evidenzia il consolidamento del forte sviluppo avvenuto nel decennio del trend di crescita registrato dai ricavi derivanti dai Servizi Commerciali di SAT.



(valori €)

<sup>8</sup> Fonte dati: Istat "Commercio al dettaglio - dicembre 2011" del 24 febbraio 2012.

<sup>9</sup> I "Servizi Commerciali" rappresentano l'insieme delle attività relative a: Retail (esercizi commerciali), Food (ristorazione), Autonoleggi, Sub-concessione di aree (spazi locativi), Altre sub-concessioni (attività minori), Gestione degli spazi pubblicitari/Advertising e Gestione dei Parcheggi.

L'incremento complessivo dei ricavi dei Servizi Commerciali, nasce da:

- la positiva *performance* delle attività “**Food**”. Infatti, nel 2011, i ricavi derivanti da queste attività hanno superato i 2 milioni di euro, in aumento del **22,8%** rispetto all'esercizio 2010. Tale incremento è il risultato di una pianificata strategia commerciale che ha visto negli ultimi tre anni attuare la graduale sostituzione di alcune attività “Retail” con punti di ristoro “Food”. In particolare, l'esercizio 2011 ha visto operare a pieno regime la bisticcheria in area **landside** ed il Wine Bar in area **airside**, attività entrambe avviate a metà del 2010;
- la flessione registrata nel segmento “**Retail**” (-8,7%) è imputabile alla sopracitata strategia commerciale che ha portato alla sostituzione di alcuni esercizi “Retail” con punti di ristorazione;
- i ricavi derivanti dalle attività in sub concessione agli **autonoleggi**, pari nel 2011 a 3,7 milioni di euro, registrano un aumento dello 0,9% rispetto al 2010. Questo risultato è stato ottenuto malgrado le generali difficoltà registrate a partire dal 2009 dal comparto “Rent a Car”. A fronte di un fenomeno di generale riduzione degli **yield** per gli autonoleggi. Il trend positivo dei ricavi “Rent a Car” ottenuto da SAT nel 2011 è stato possibile anche grazie all'ingresso di un nuovo operatore presso l'aeroporto Galilei di Pisa, avvenuto nell'aprile 2011.
- i ricavi derivanti dall'attività “**Parking**”, pari nel 2011 ad oltre 4,5 milioni di euro, hanno registrato una sostanziale stabilità (+0,1%) rispetto al valore del 2010. Il mantenimento degli stessi risultati economici, nonostante il contesto generale molto critico in termini di attenzione alla spesa, è stato ottenuto principalmente a seguito dei seguenti macro fattori:
  - l'importante incremento del traffico passeggeri registrato dal Galilei nel 2011 (+11,3% sul 2010);
  - la riqualificazione della viabilità **landside** che ha permesso l'eliminazione della sosta selvaggia ed una più razionale gestione degli spazi di sosta di tutti i veicoli compreso i bus urbani ed extraurbani;
  - la nuova viabilità che ha consentito di incrementare di circa 40 posti auto il parcheggio “Sosta Breve P3” (posizionato sul fronte del terminal passeggeri) e di realizzare un nuovo parcheggio “Sosta Breve P8” con circa 70 nuovi posti auto;
  - l'avvio, nel mese di aprile, di un parcheggio per la “lunga sosta” in concorrenza con i parcheggi privati. Ciò ha comportato:
    - l'attivazione di una tariffa giornaliera competitiva rispetto ai parcheggi nelle vicinanze dello scalo gestiti da soggetti privati;
    - l'introduzione di un sistema di prenotazioni on line della sosta nel parcheggio remoto “P4”, utilizzato da oltre 8.000 utenti nel esercizio maggio-settembre 2011;
    - un'adeguata campagna di comunicazione informativa installata nell'area del sedime aeroportuale ed in particolare sulla viabilità di accesso all'aeroporto;
    - l'incremento della capienza sino a 1.600 posti auto del parcheggio remoto “Lunga Sosta P4”. Nel periodo 14 agosto 2011–12 settembre 2011 questo parcheggio ha registrato il tutto esaurito;
    - la revisione tariffaria avviata nel mese di marzo in tutte le aree di sosta. Le tariffe sono state riviste andando a premiare in tutti i parcheggi le soste più lunghe, mantenendo comunque le nuove tariffe in linea con quelle medie degli aeroporti regionali nazionali.

Relativamente alle **sub concessioni di locative**, il 2011 ha visto l'avvio, dal mese di maggio, del **nuovo Cargo Village** dell'aeroporto Galilei di Pisa presso il quale si sono progressivamente trasferiti i vettori courier già presenti sull'aeroporto Galilei ed insediate nuove agenzie di spedizioni. Alla data del 31 ottobre 2011, il 98% delle superfici commerciali disponibili nel nuovo Cargo Village era già stata commercializzata<sup>10</sup>.

Anche l'edificio multifunzionale adiacente al Terminal passeggeri denominato "Edificio A", ha registrato nel corso del 2011 l'apertura di una nuova attività (laboratorio di pasticceria), primariamente dedicata ai bar del Galilei, che è andata ad occupare circa 500 mq. dell'immobile. Inoltre, con l'ultimazione dei lavori del nuovo varco pedonale, sono state realizzate quattro Sale VIP per i clienti dei voli di Aviazione Generale, delle quali una gestita direttamente da SAT e le altre sub concesse ad operatori terzi. .

I ricavi derivanti dalla gestione diretta degli **spazi pubblicitari** hanno avuto nel 2011 un andamento sostanzialmente in linea (+0,4%) con quello del 2010. A fronte dell'andamento del mercato nazionale delle affissioni pubblicitarie che nel 2011 ha registrato un calo, pari al -15,2%<sup>11</sup>.

Tra le nuove iniziative "Retail" che nel 2011 hanno contribuito allo sviluppo dei Servizi Commerciali, segnaliamo:

Area "Landside":

- nel mese di gennaio 2011 è stata incrementata la superficie commerciale del negozio di articoli di piccola pelletteria, passando dagli originali 20 mq. agli attuali 55 mq.
- nel mese di luglio 2011, ha preso avvio la nuova gestione del negozio di parrucchiere situato al primo piano dell'Aerostazione;
- sempre a luglio, nello spazio verde antistante l'aerostazione (landside), è stata aperta una gelateria. La felice posizione di questa attività ha consentito, pur in una fase di start up, il conseguimento di positivi risultati di vendita.

La tabella che segue evidenzia il numero delle attività commerciali, suddivise tra aree di appartenenza e macro settori merceologici, nel esercizio 2007-2011. La riduzione di tre attività nel 2011 è riconducibile alle strategie di cui sopra menzionate.

Tipologia Area	Nr. attività 2007	Nr. attività 2008	Nr. attività 2009	Nr. attività 2010	Nr. attività 2011
Attività Retail Landside	16	17	16	16	14
Attività Retail Airside	5	6	11	11	8
Attività FOOD	5	8	8	10	12
<b>Totali</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>34</b>

Per maggiori dettagli relativi ai ricavi "Non Aviation" si rimanda all'appositivo paragrafo a pag. 32 della presente relazione.

<sup>10</sup> Le vecchie aree cargo, ora dismesse, saranno utilizzate a breve per l'espansione del Terminal passeggeri lato Est.

<sup>11</sup> Fonte: Report "Watch Insights - Novembre 2011" pubblicato da The Nielsen Company (Italy) S.r.l., 5 dicembre 2011.

## 7. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL 2011

### Lo sviluppo infrastrutturale

#### Progetto people Mover – aggiornamento.

Nel 2011 il progetto People Mover è entrato nella sua fase attuativa. In data 22 settembre 2011 il progetto è stato presentato alla Commissione Europea, dove ha avuto una valutazione estremamente positiva ed è stato trasmesso alla stessa Commissione in anticipo rispetto ai tempi previsti. PisaMo S.p.A., società in house del Comune di Pisa e soggetto attuatore del progetto, ha pubblicato in data 21 ottobre 2011 il bando di gara per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera. Il 7 marzo è stata pubblicata la graduatoria e l'aggiudicazione della gara è prevista entro la fine del mese di marzo 2012. L'inizio dei lavori è previsto per il 2013 e la messa in opera dell'opera entro il 31 dicembre 2015.

Si ricorda che il progetto People Mover ha lo scopo di trasformare l'attuale collegamento ferroviario tra l'Aeroporto e la Stazione di Pisa Centrale in una connessione ad altissima frequenza, con standard di servizio europei, e migliorerà la mobilità cittadina con l'introduzione di una fermata in corrispondenza dei Parcheggi Scambiatori di Via Aurelia e Via di Goletta. Si tratta di un'importante opera pubblica, il cui costo è complessivamente stimato in circa 82 milioni di euro, di cui 27,8 milioni erogati dalla Regione Toscana attraverso fondi UE. Il resto sarà a carico dell'azienda che si aggiudicherà la gara d'appalto dell'opera e lo gestirà in concessione per un massimo di quarant'anni<sup>12</sup>.

In base all'Accordo di Programma (sottoscritto da tutti i soggetti coinvolti: SAT, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.p.A.), che non prevede oneri finanziari a carico della Società, SAT si è impegnata a rendere disponibili le aree oggetto dell'intervento People Mover, già previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato ai competenti uffici dell'ENAC, per consentire le attività di progettazione e realizzazione delle opere nei tempi previsti dal crono programma.

#### Principali investimenti ultimati nel 2011

- E' stato **completato e reso pienamente operativo dal 23 maggio 2011, il nuovo "Cargo Village"**. L'edificio ospita le attività dei vettori courier DHL e Fedex ed il Terminal Merci SAT, l'Agenzia delle Dogane, il Punto di Ispezione Frontaliero Pisa-Livorno e gli uffici di altri operatori cargo. La superficie dell'edificio, includendo i magazzini al piano terra, gli uffici ed i servizi ai piani superiori, è pari a circa 5.700 mq.. L'intervento e le opere di urbanizzazione hanno interessato complessivamente un'area di circa 19.000 mq. Il nuovo Cargo Village è direttamente collegato con la grande viabilità nazionale tramite la nuova bretella stradale che consente la totale separazione del traffico merci da quello passeggeri.
- Nel mese di giugno è stata ultimata l'attività di **verifica e bonifica da ordigni bellici** lungo le fasce laterali della pista principale e del nuovo raccordo tra le due piste. Questa attività è preliminare agli **interventi su infrastrutture di volo e pista principale** che prevedono opere di

---

<sup>12</sup> In particolare, la forma di Partenariato Pubblico Privato scelta è un contratto DBFO (Design, Build, Finance and Operate) che si regge sull'istituto giuridico della concessione di costruzione e gestione e che prevede un finanziamento project financing.



potenziamento delle infrastrutture di volo e di adeguamento normativo, finalizzato anche alla mitigazione dell'impatto acustico sulla città.

- Nel mese di agosto, e' stata completata la prima *tranche* dei lavori di **ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione in area ovest** che prevedono l'ampliamento e la redistribuzione degli spazi tra l'area del Check-in A e quella del Check-in B e lo spostamento delle attività aeroportuali e commerciali verso la ferrovia, già in logica di People Mover. In particolare, i lavori completati hanno principalmente riguardato il trasferimento del varco pedonale riservato allo staff ed ai passeggeri dei voli privati di Aviazione Generale all'interno dell'edificio A, la riallocazione delle postazioni degli operatori di rampa e la realizzazione di quattro nuove sale di attesa VIP dedicate all'Aviazione Generale. I lavori sono proseguiti nel corso dell'anno con la realizzazione del collegamento strutturale tra l'aerostazione passeggeri e l'edificio A, la collocazione della biglietteria nello spazio connettivo creatosi tra i check-in A e B e la riconfigurazione delle vie di fuga. I lavori hanno visto anche la riqualificazione e l'ampliamento dei servizi igienici a disposizione del pubblico posti al piano terra del Terminal passeggeri.
- Nel mese di agosto, sono stati ultimati gli interventi di miglioramento della viabilità esterna e dei parcheggi a raso. I lavori hanno consentito, tra l'altro, di **aumentare la capacità di circa 120 posti auto dei parcheggi a pagamento situati in prossimità dell'aerostazione**. Nell'ambito dell'intervento è stata inoltre riqualificata l'area che ospita i bus turistici e lo *shuttle-bus* per il terminal degli autonoleggi. Inoltre, a seguito del successo riscontrato dall'iniziativa legata alla promozione tariffaria del parcheggio remoto "P4 – long term" e da quella relativa al servizio di prenotazione del posto auto on-line, è stato necessario ampliare la capacità di tale parcheggio, portandola a circa 1.600 posti auto.

## 8. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI SAT E' ESPOSTA

### RISCHI OPERATIVI

### RISCHI CONNESSI ALLE CONDIZIONI GENERALI DELL'ECONOMIA

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale la Società opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio. La congiuntura negativa che ha coinvolto l'economia nazionale ed internazionale, iniziata nella seconda metà del 2008, ha continuato a far sentire i propri effetti anche nel 2011. In particolare, le economie di alcuni paesi in cui la Società opera risultano ancora affette da recessione o stagnazione economica. Qualora tali condizioni di debolezza dovessero persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica della Società.

### RISCHIO NORMATIVO

SAT, nell'ambito della concessione per la gestione totale dell'Aeroporto di Pisa, svolge la propria attività in un settore regolato da numerose disposizioni normative a livello nazionale ed internazionale. L'eventuale modifica, ad oggi non prevedibile, dell'attuale quadro normativo, potrebbe avere un impatto negativo sui risultati economici della Società.

Tuttavia, al riguardo si fa presente che SAT ha stipulato con ENAC, in data 6 agosto 2009, il Contratto di Programma per la nuova regolazione tariffaria dei servizi offerti in regime di esclusiva nell'Aeroporto di Pisa nel esercizio 2009-2012, che prevede, attraverso la dinamica tariffaria, il riconoscimento a SAT di maggiori oneri che potrebbero derivare da eventuali modifiche normative.

## **RISCHI CONNESSI ALLA DIMINUZIONE DEL TRAFFICO PRESSO L'AEROPORTO GALILEO GALILEI ED ALLA CONCENTRAZIONE SU ALCUNI VETTORI**

Così come per gli altri operatori del settore, anche per SAT l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico-finanziaria degli stessi, potrebbe avere un impatto significativo sui risultati economici di SAT.

Al 31 dicembre 2011, l'importo totale dei ricavi dei primi tre vettori è pari al 47,4% (47,3% al 31 dicembre 2010). In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 38,64% (38,57% al 31 dicembre 2010) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 5,50% (5,41% al 31 dicembre 2010) ed al 3,27% (3,31% al 31 dicembre 2010). Si segnala inoltre che i ricavi suddetti si riferiscono per il 98,7% al settore aviation (98,2% al 31 dicembre 2010).

SAT ha stipulato anche con i suddetti vettori accordi commerciali pluriennali che prevedono l'impegno degli stessi ad effettuare attività di marketing e pubblicitaria, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli su Pisa a fronte dell'impegno SAT a contribuire alle relative spese nonché ad erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi ("success fees"). Tali accordi prevedono l'applicazione di penali nel caso di cancellazioni che non siano state determinate da cause di forza maggiore.

Peraltro, sulla base dell'esperienza maturata in passato e seppure non vi possa essere alcuna certezza al riguardo, la Società ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di uno o più vettori con la probabile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'aeroporto e della capacità di SAT di attrarre nuovi vettori.

SAT, allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori, persegue, pur nel contesto del settore del trasporto aereo caratterizzato da processi di integrazione e di fusione tra vettori, una strategia di diversificazione delle Compagnie Aeree operanti sul Galileo Galilei di Pisa.

Tuttavia non può escludersi che possa trascorrere un determinato lasso di tempo fra il momento dell'interruzione dei voli e quello della loro sostituzione da parte di altri vettori e che tale interruzione possa comunque avere un impatto sostanzialmente negativo sull'operatività e sui risultati economici della Società.

## **RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE**

La Società ritiene di essersi dotata di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Inoltre, la Società ha avviato un processo di valorizzazione delle risorse umane in ottica preparatoria all'adozione di un piano di successione. Tuttavia, qualora una o più figure chiave della Società, quali l'Amministratore Delegato e Direttore Generale ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione con la Società, si potrebbero avere effetti negativi sulle prospettive, attività e risultati economici e finanziari di SAT.

## RISCHI FINANZIARI

### RISCHIO DI CREDITO

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industriali hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti della Società. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei e dei subconcessionari.

La Società ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti attualmente ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Società richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute). Dal gennaio 2012 SAT ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

La Società, inoltre, ha stipulato da dicembre 2011 un'assicurazione sul credito di tipo "excess of loss" con la quale viene coperto il rischio di mancato incasso di crediti nei casi di procedure concorsuali (insolvenza di diritto) in cui può venirsi a trovare il cliente.

### RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Alla data del 31 dicembre 2011, SAT ha una posizione finanziaria netta corrente positiva per 9,7 milioni di euro ed ha incrementato l'utilizzo del finanziamento a medio termine (14,9 milioni di euro al 31 dicembre 2011) concesso nel dicembre 2008 dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) che garantisce a SAT il finanziamento fino a 40 milioni di euro per importanti investimenti infrastrutturali effettuati e programmati per i prossimi anni. Il contratto di finanziamento, con scadenza il 15 settembre 2027, prevede un esercizio di preammortamento di 4 anni, un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari per i quali al 31 dicembre 2011 non emerge alcun tipo di criticità

La Società ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa, consentiranno alla Società di soddisfare i propri fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

### RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

L'esposizione al rischio del tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi di interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico di SAT, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e di investimento.

Alla data del 31 dicembre 2011, SAT è soggetta al rischio di tasso di interesse delle operazioni di finanziamento derivante dall'indebitamento a medio termine evidenziato dalla Posizione Finanziaria Netta non corrente pari ad 14,9 milioni di euro al 31 dicembre 2011 (13,6 milioni di euro al 31 dicembre 2010). L'Indebitamento Finanziario Netto pari ad 5,2 milioni di euro (11 mila

euro al 31/12/10) ed il quoziente di indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto), pari a 0,09 (pari a zero al 31/12/10), confermano la solidità finanziaria della società.

La Società effettua un costante monitoraggio del rischio in oggetto anche attraverso l'esecuzione di specifiche analisi di sensitività, che ad oggi non evidenziano criticità degne di rilievo.

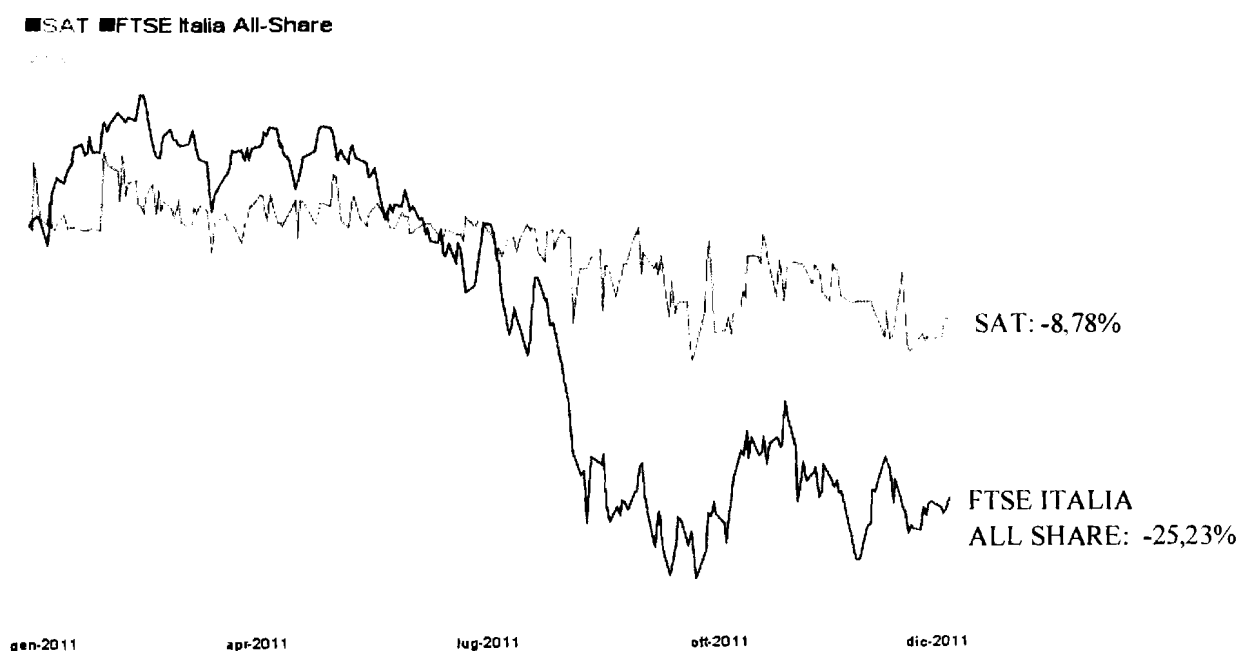
## RISCHIO DI CAMBIO

SAT non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

## 9. ANDAMENTO DEL TITOLO

La crisi del debito sovrano della zona euro, deflagrata in Grecia, ha pesantemente condizionato la seconda metà del 2011 portando i mercati finanziari del vecchio continente a chiudere l'anno con pesanti perdite. L'indice Eurostoxx, che raggruppa le principali piazze europee, ha chiuso il 2011 in ribasso del 18%. Scendendo nel dettaglio degli indici dei singoli paesi, il FTSE Italia All Share ha registrato la peggiore performance tra gli indici dei principali paesi europei (-25%). Parigi (-17%), Francoforte (-15%) e Madrid (-14%) hanno migliorato di poco la media mentre si sono quasi salvate Londra (-6%) e Zurigo (-8%).

Il grafico seguente riporta la performance del titolo SAT rispetto all'indice FTSE Italia All Share (Borsa di Milano) nel corso del 2011:



Si riportano di seguito i principali dati relativi ai prezzi ufficiali per il titolo SAT nell'esercizio 3 gennaio 2011-30 dicembre 2011:

### **Prezzo dell'azione**

Prezzo apertura (3 gennaio 2011)	€ 10,02
Prezzo minimo (21 settembre 2011)	€ 8,77
Prezzo massimo (2 febbraio 2011)	€ 10,07
Prezzo chiusura (30 dicembre 2011)	€ 9,14
Prezzo medio (*)	€ 9,81
Capitalizzazione di Borsa al 31/12/2011	€90M

(\*) Media aritmetica prezzo ufficiale dal 03/01/2011 al 30/12/2011

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 si sono concluse alcune importanti transazioni fuori mercato di titoli SAT S.p.A:

- 9 febbraio 2011: trasferimento di 596.550 azioni, pari al 6,05% del capitale sociale di SAT, dal socio Cassa di Risparmio Lucca Pisa Livorno (Gruppo Banco Popolare) ad Ivo Nuti. Il prezzo per ciascuna azione è stato fissato dalle parti in € 14,75.
- 16 giugno 2011: trasferimento di complessive 796.550 azioni, pari all'8,08% del capitale sociale di SAT, da Ivo Nuti a SAVIMAG S.r.l. e FADA S.p.A., che sono così divenuti azionisti rilevanti della Società con un 4,04% ciascuno. La transazione è avvenuta al prezzo medio di € 14,14 per azione.
- 14 novembre 2011: trasferimento della partecipazione complessivamente detenuta dai soci Comune di Pistoia e Provincia di Pistoia (n. 170.400 azioni, pari all'1,73% del capitale sociale di SAT) alla Fondazione Cassa di Risparmio di Pisa a seguito dell'aggiudicazione da parte della stessa, avvenuta al prezzo di € 13,05 per ciascuna azione, della gara pubblica per la cessione della partecipazione.

### **Attività Investor Relations 2011**

Nel corso del 2011 SAT ha consolidato l'attività di Investor Relations allo scopo di rafforzare le relazioni tra la Società e mercato finanziario proseguendo il continuo processo di miglioramento della comunicazione finanziaria nei confronti degli azionisti ed ai potenziali investitori italiani ed internazionali.

Nel corso dell'anno sono state organizzate tre presentazioni plenarie "Company Presentation", di cui una all'estero (Lugano), due *conference call* pubbliche in occasione della pubblicazione dei dati trimestrali e semestrali ed una serie di incontri (one-to-one meetings) con investitori istituzionali ed analisti.

## **10. CORPORATE GOVERNANCE**

La Società ha in essere un modello di Corporate Governance che recepisce quanto previsto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A., in linea con le raccomandazioni formulate da Consob e con le *best practices* in ambito internazionale. Sono da tempo operativi il "Comitato per il controllo interno" ed il "Comitato per la remunerazione".

Per ulteriori informazioni si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari", annualmente redatta in ottemperanza agli obblighi normativi, che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato da SAT e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Autodisciplina, ivi incluse le principali pratiche di governance applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in

relazione al processo di informativa finanziaria. La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet [www.pisa-airport.com](http://www.pisa-airport.com), sezione "Investor Relations".

Azioni detenute da Amministratori, Sindaci, Direttore Generale e Dirigenti con Responsabilità strategiche (Art. 79 Regolamento Consob delibera n° 11971 del 14.5.1999.)

Cognome e nome	Ruolo	Numero azioni possedute al 31.12.2010	Numero azioni acquistate nel 2011	Numero azioni cedute nel 2011	Numero azioni detenute al 31.12.2011
Ivo Nuti	Consigliere	1.680.709		170.757	1.509.952

## 11. RISULTATI DELLA GESTIONE

### 11.1 CONTO ECONOMICO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati del Conto Economico al 31 dicembre 2011 e quelli del Conto Economico al 31 dicembre 2010:

(valori in migliaia di euro)	31-dic-11	%	31-dic-10	%	Var.	Var. %
Ricavi "Aviation"	46.991	63,3%	42.195	59,7%	4.797	11,4%
Ricavi "Non Aviation"	18.096	24,4%	17.977	25,5%	119	0,7%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>65.088</b>	<b>87,6%</b>	<b>60.172</b>	<b>85,2%</b>	<b>4.916</b>	<b>8,2%</b>
<b>Ricavi per servizi di costruzione</b>	<b>9.204</b>	<b>12,4%</b>	<b>10.451</b>	<b>14,8%</b>	<b>-1.247</b>	<b>-11,9%</b>
<b>Ricavi</b>	<b>74.292</b>	<b>100%</b>	<b>70.623</b>	<b>100%</b>	<b>3.669</b>	<b>5,2%</b>
Mat. prime, suss. di cons. e merci	993	1,3%	1.132	1,6%	-139	-12,3%
Costi per servizi	24.190	32,6%	21.808	30,9%	2.382	10,9%
Altre spese operative	4.522	6,1%	4.058	5,7%	464	11,4%
Costi del personale	21.239	28,6%	21.104	29,9%	135	0,6%
<b>Costi operativi</b>	<b>50.943</b>	<b>68,6%</b>	<b>48.102</b>	<b>68,1%</b>	<b>2.841</b>	<b>5,9%</b>
<b>Costi per servizi di costruzione</b>	<b>8.766</b>	<b>11,8%</b>	<b>9.954</b>	<b>14,1%</b>	<b>-1.188</b>	<b>-11,9%</b>
<b>Costi</b>	<b>59.709</b>	<b>80,4%</b>	<b>58.056</b>	<b>82,2%</b>	<b>1.653</b>	<b>2,8%</b>
<b>EBITDA (Margine Operativo Lordo)</b>	<b>14.583</b>	<b>19,6%</b>	<b>12.567</b>	<b>17,8%</b>	<b>2.016</b>	<b>16,0%</b>
Ammortamenti ed accantonamenti	4.149	5,6%	3.941	5,6%	208	5,3%
Acc.ti a fondi di ripristino e sost.ne	1.952	2,6%	1.810	2,6%	142	7,8%
<b>EBIT (Risultato Operativo)</b>	<b>8.482</b>	<b>11,4%</b>	<b>6.816</b>	<b>9,7%</b>	<b>1.666</b>	<b>24,4%</b>
Gestione finanziaria	-675	-0,9%	-313	-0,4%	-363	115,9%
<b>PBT (Risultato ante imposte)</b>	<b>7.807</b>	<b>10,5%</b>	<b>6.503</b>	<b>9,2%</b>	<b>1.304</b>	<b>20,0%</b>
Imposte di esercizio	-3.456	-4,7%	-2.969	-4,2%	-487	16,4%
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>4.351</b>	<b>5,9%</b>	<b>3.535</b>	<b>5,0%</b>	<b>816</b>	<b>23,1%</b>

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.

Di seguito si espongono le voci di conto economico che hanno determinato i risultati reddituali del esercizio in esame.

## RICAVI

I ricavi totali, in aumento del +5,2%, sono passati da 70,6 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a 74,3 milioni di euro al 31 dicembre 2011.

Tale variazione è la risultante dell'incremento di 4,9 milioni di euro dei ricavi operativi e della riduzione di 1,2 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione. Si rammenta che questi ultimi, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, sono stati rilevati a fronte dei costi sostenuti per la costruzione e l'ampliamento dei beni in concessione maggiorati di un *mark-up* del 5%.

## RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi del 2011 ammontano a 65,1 milioni di euro, in aumento dell'8,2% rispetto al 2010. Di seguito l'analisi dell'andamento dei ricavi operativi delle due *business unit*, "Aviation" e "Non Aviation", della Società.

### Ricavi operativi "Aviation"

I ricavi operativi "Aviation" del 2011 ammontano a 47 milioni di euro, in aumento dell'11,4% rispetto al 2010, quando erano pari a 42,2 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportati le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" del 2011 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2010:

(Euro /000)	31 dic 2011	31 dic 2010	2011 / 2010	
			Var. Ass.	Var. %
Diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili	6.236	5.193	1.043	20,1%
Diritti di imbarco per i passeggeri	15.139	13.597	1.542	11,3%
Corrispettivi P.R.M.	764	682	82	12,0%
Tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate	385	200	185	92,8%
Corrispettivi security	8.049	7.158	891	12,4%
Altri servizi security	48	25	23	90,6%
Royalties carburanti	610	571	40	7,0%
Handling	15.760	14.752	1.009	6,8%
Ricavi straordinari	0	18	-18	-100,0%
<b>Totale</b>	<b>46.991</b>	<b>42.195</b>	<b>4.797</b>	<b>11,4%</b>

L'incremento dell'11,4%<sup>13</sup> dei ricavi operativi "Aviation" di SAT è principalmente ascrivibile all'aumento del traffico passeggeri (+11,3%), del tonnellaggio aeromobili (+7,8%) ed, in misura minore, all'incremento dei livelli tariffari di alcuni diritti regolamentati fissati dal Contratto di Programma per l'anno 2011.

L'incremento dei ricavi legati alla tassa erariale sulle merci, +92,8% sul 2010, deriva sia dall'incremento del traffico merci consuntivato nel 2011 (+10,4% al netto del traffico merce via superficie) che dall'incremento del livello tariffario.

I ricavi derivanti dall'attività di Handling registrano, rispetto al 2010, un incremento del 6,8%, in linea con l'aumento dei movimenti aerei (+5,9%) e del tonnellaggio assistito (+7,8%).

#### Ricavi operativi "Non Aviation"

Al 31 dicembre 2011, i ricavi operativi "Non Aviation" sono pari a 18,1 milioni di euro, in aumento (+0,7%) rispetto al 2010. Tale risultato assume maggior rilievo alla luce del difficile contesto macroeconomico generale che anche nel corso del 2011 ha continuato ad incidere negativamente sui consumi.

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 (Retail/Esercizi Commerciali, Food/Ristorazione Autonoleggi, sub-concessione di aree ed altre sub-concessioni);
- ii. in regime di gestione diretta (Pubblicità, Parcheggi, Business Centre, Welcome Desk e sala VIP, Biglietteria area ed Agenzia Merci)

<sup>13</sup> Questo incremento è solo parzialmente attribuibile all'impatto sul 2010 della nube delle ceneri del vulcano islandese Eyjafjallajökull. Infatti, al netto di tale impatto, stimato dal management della Società in circa 740 mila euro in termini di minori ricavi operativi "Aviation", l'incremento dei ricavi operativi "Aviation" del 2011 risulterebbe comunque pari a 4.057 mila euro, pari al +9,6% sullo stesso esercizio del 2010.



Nel 2011 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 57,0% dei ricavi operativi "Non Aviation" mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 43,0%. Questi valori sono sostanzialmente in linea con quelli del 2010, quando erano pari, rispettivamente, al 56,3% ed al 43,7%.

#### Attività "Non Aviation" svolte in sub-concessione

Nel prospetto che segue sono riportati le voci che compongono i ricavi operativi "Non Aviation" relativi alle attività svolte in sub-concessione del 2011 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2010:

(Euro/000)	31 dic 2011	31 dic 2010	2011 / 2010	
			Var. Ass.	Var. %
Retail (esercizi commerciali)	2.444	2.678	-234	-8,7%
Food (ristorazione)	2.065	1.682	383	22,8%
Autonoleggi	3.651	3.619	32	0,9%
Sub-concessioni di aree	1.192	1.207	-15	-1,2%
Altre sub-concessioni	850	861	-11	-1,3%
Ricavi straordinari	87	74	13	17,4%
<b>Totale</b>	<b>10.289</b>	<b>10.122</b>	<b>167</b>	<b>1,7%</b>

Di rilievo l'ottima performance (+383 mila euro, pari al +22,8% sul 2010) registrata dai ricavi derivanti dalle attività "Food". Tale incremento è il risultato di una pianificata strategia commerciale che ha visto negli ultimi tre anni attuare la graduale sostituzione di alcune attività "Retail" con punti di ristoro.

La flessione registrata nel segmento "Retail" (-8,7%) è principalmente imputabile alla sopracitata strategia commerciale che ha portato alla sostituzione di alcuni esercizi "Retail" con punti di ristorazione.

Relativamente all'attività "Autonoleggi", la variazione (+0,9%) riflette la sostanziale stabilità dei fatturati delle compagnie di autonoleggio presenti sull'aeroporto di Pisa che, nel 2011, hanno registrato un incremento del numero delle auto noleggiate ed una contemporanea riduzione delle tariffe medie applicate.

I ricavi derivanti dalla "sub-concessione di aree", pari al 31 dicembre a 1.192 mila euro, hanno registrato un andamento sostanzialmente in linea (-1,2%) con quello del 2010.

I ricavi straordinari si riferiscono principalmente alla fatturazione di interessi di mora ed al recupero di costi di competenza di esercizi passati.

#### Attività "Non Aviation" svolte in regime di gestione diretta

Nel prospetto che segue sono riportati le voci che compongono i ricavi operativi "Non Aviation" relativi alle attività svolte in gestione diretta del 2011 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2010:

(Euro/000)	31 dic 2011	31 dic 2010	2011 / 2010	
			Var. Ass.	Var. %
Gestione degli spazi pubblicitari	1.258	1.252	6	0,4%
Gestione dei parcheggi	4.506	4.502	4	0,1%
Gestione del Business Center, Welcome Desk e sala VIP	222	152	70	46,3%
Biglietteria aerea	667	756	-89	-11,8%
Attività agenzia merci	457	518	-62	-11,9%
Altri ricavi	665	573	91	15,9%
Ricavi straordinari	33	102	-69	-67,6%
<b>Totale</b>	<b>7.807</b>	<b>7.855</b>	<b>-48</b>	<b>-0,6%</b>

Nel 2011 i ricavi di pubblicità di SAT hanno avuto un andamento sostanzialmente in linea (+0,4%) con quelli del 2010, nonostante in Italia il settore dell'advertising abbia registrato nel 2011 una forte contrazione (-15,2%) anche nel segmento delle affissioni pubblicitarie<sup>14</sup>.

Relativamente ai ricavi derivanti dall'attività di gestione dei parcheggi, è da evidenziare come il successo delle iniziative (promozione tariffaria per il parcheggio remoto *long term* ed il nuovo servizio di prenotazione *on line* disponibile sul sito web della Società) attuate a partire dallo scorso mese di aprile abbia reso possibile il recupero del dato progressivo al 30 giugno 2011 (-4% rispetto al 2010) ad un valore in linea (+0,4%) con quello al 31 dicembre 2010. Per maggiori dettagli relativi alle iniziative attuate nell'ambito delle attività "Parking" realizzate nel 2011 si rimanda all'appositivo paragrafo a pag. 22 della presente relazione.

Il deciso incremento dei ricavi della sala VIP (+46,3%) deriva principalmente dalla riqualificazione della sala che ha consentito un miglioramento della qualità del servizio offerto ai passeggeri.

La riduzione dei ricavi legati alla "biglietteria aerea" (-11,8%) è da ricondurre al sempre maggior utilizzo dei sistemi "on-line" di prenotazione da parte dei passeggeri.

La flessione dei ricavi dell'agenzia merci (-11,9%) è da imputare al calo della merce trasportata via superficie (-14,0%) nonché allo slittamento di un mese sull'operatività del volo Delta Air Lines per New York rispetto al 2010 (da giugno anziché da maggio) che ha ritardato l'avvio delle spedizioni cargo sul volo passeggeri.

Gli "altri ricavi", in aumento del 15,9% rispetto al 2010, si riferiscono principalmente al recupero di utenze e di servizi vari di scalo.

I ricavi straordinari si riferiscono principalmente alla fatturazione di interessi di mora ed al recupero di costi di competenza di esercizi passati.

Per maggiori dettagli relativi alle iniziative "Non Aviation" realizzate nell'esercizio 1° gennaio-31 dicembre 2011 si rimanda all'appositivo paragrafo a pag. 21 della presente relazione.

<sup>14</sup> Fonte: Report "Watch Insights – Novembre 2011" pubblicato da The Nielsen Company (Italy) S.r.l., 5 dicembre 2011.

### Ricavi per servizi di costruzione

Come riportato dal seguente prospetto, al 31 dicembre 2011 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 9,2 milioni di euro (10,4 milioni di euro al 31 dicembre 2010).

(Euro/000)	31 dic 2011	31 dic 2010	2011 / 2010	
			Var. Ass.	Var. %
Ricavi per servizi di costruzione Aviation	7.242	5.077	2.165	42,6%
Ricavi per servizi di costruzione Non Aviation	1.962	5.374	-3.412	-63,5%
<b>Totale</b>	<b>9.204</b>	<b>10.451</b>	<b>-1.247</b>	<b>-11,9%</b>

Il decremento di tale voce è conseguente ai minori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2011 rispetto al 2010. In particolare, il 2010 era stato caratterizzato dall'importante investimento per la realizzazione del Cargo Village, ultimato poi nel secondo trimestre del 2011.

### COSTI

Al 31 dicembre 2011, i **costi totali** ammontano a 59,7 milioni di euro in aumento del 2,8% rispetto al 31 dicembre 2010, quando erano pari a 58,1 milioni di euro.

Tale variazione è conseguente all'incremento dei **costi operativi**, passati da 48,1 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a 50,9 milioni di euro al 31 dicembre 2011 (+5,9%) ed alla contemporanea diminuzione dei **costi per servizi di costruzione**, passati da 9,9 milioni di euro a circa 8,8 milioni di euro (-11,9%).

### COSTI OPERATIVI

I "Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci" al 31 dicembre 2011 sono pari a 993 mila euro, in diminuzione del 12,3%, a seguito di una maggiore efficienza della gestione dei materiali consumo per i servizi di assistenza.

Al 31 dicembre 2011, i "Costi per servizi" ammontano a 24,2 milioni di euro, in aumento del 10,9% rispetto al 31 dicembre 2010. L'incremento è principalmente riconducibile all'aumento dei costi per servizi esterni di facchinaggio, per servizi di assistenza passeggeri a ridotta mobilità (PRM), per utenze, per attività di *co-marketing* e per prestazioni professionali.

Al 31 dicembre 2011 le "Altre spese operative" ammontano a 4,5 milioni di euro, in aumento dell'11,4% rispetto al 31 dicembre 2010. Il loro incremento è principalmente imputabile all'aumento del canone aeroportuale e del contributo al servizio antincendio per effetto del maggior traffico passeggeri consuntivato nel 2011 rispetto al 2010.

Il "Costo del personale" al 31 dicembre 2011 è pari a 21,2 milioni di euro, in aumento di 134 mila euro rispetto al dato 2010 (+0,6%), per un'incidenza sui ricavi diminuita dal 29,9% del 2010 al 28,6% del 2011. La riduzione dell'incidenza del costo del personale sui ricavi risulta ancora più significativa in considerazione dell'incremento dell'11,2% in termini di unità di traffico registrato nel esercizio dall'aeroporto Galilei.

## **COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE**

Come la corrispondente voce di ricavo, i **“Costi per servizi di costruzione”**, pari al 31 dicembre 2011 ad 8,8 milioni di euro, hanno registrato una diminuzione dell’11,9% rispetto al 31 dicembre 2010. La variazione, pari a 1,2 milioni di euro, è conseguente ai minori investimenti consuntivati nell’esercizio. In particolare il 2010 era stato caratterizzato dall’importante investimento per la costruzione del Cargo Village.

**L’EBITDA (Margine Operativo Lordo)** del 2011 ammonta a 14,6 milioni di euro, **in crescita del 16,0%** rispetto al dato il precedente esercizio, in cui era pari a 12,6 milioni di euro. **In miglioramento l’incidenza sui ricavi totali, passata dal 17,8% del 31 dicembre 2010 al 19,6% del 2011.**

Gli **“ammortamenti ed accantonamenti”**, pari a 4,1 milioni di euro, registrano un incremento del 5,3% rispetto all’esercizio 2010, quando erano pari a 3,9 milioni di euro, per effetto combinato dell’incremento degli ammortamenti (+447 mila euro) a seguito degli investimenti effettuati e di minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti (-239 mila euro).

La voce **“accantonamenti a fondi di ripristino e sostituzione”**, pari a circa 2 milioni di euro al 31 dicembre 2011, risulta in aumento di 142 mila euro rispetto al 31 dicembre 2010, principalmente per effetto di maggiori accantonamenti previsti per interventi di ripristino su piazzali aeromobili.

L’**EBIT** al 31 dicembre 2011 si attesta a 8,5 milioni di euro, registrando una **crescita del 24,4%** rispetto al dato dell’esercizio precedente (6,8 milioni di euro). **L’incidenza dell’EBIT sui ricavi è pari all’11,4%, in aumento di 1,7 punti percentuali** rispetto al dato del 2010 quando era pari al 9,7%.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 313 mila euro del 31 dicembre 2010 ad un valore, anch’esso negativo, di 675 mila euro del 2011. La variazione, pari a 363 mila euro, è principalmente dovuta all’attualizzazione del Fondo TFR e del Fondo ripristini e sostituzioni per complessivi 326 mila euro.

Il **risultato ante imposte** al 31 dicembre 2011 è pari a 7,8 milioni di euro, **in miglioramento del 20,1%** rispetto all’esercizio precedente, quando ammontava a 6,5 milioni di euro. **L’incidenza del risultato ante imposte sui ricavi è pari al 10,5%, in aumento di 1,3 punti percentuali** rispetto al 9,2% del 2010.

Le imposte dell’esercizio 2011 ammontano a 3,5 milioni di euro (3 milioni euro al 31 dicembre 2010). Il tax rate del 2011 si è attestato al 44,3% in calo rispetto al 45,6% del 31 dicembre 2010.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, **l’esercizio 2011 chiude con un Utile Netto pari a 4,4 milioni di euro, in aumento del 23,1%** rispetto ai 3,5 milioni di euro del 2010. Al 31 dicembre 2011, l’utile netto rappresenta il 5,9% dei ricavi, contro il 5,0% del 2010.

## 11.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria** al 31 dicembre 2011 e al 31 dicembre 2010:

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	31.12.2011	31.12.2010	Var. Ass. 2011/2010
Attività correnti	26.247	27.573	-1.326
Attività non correnti	93.816	85.452	8.364
<b>Totale Attività</b>	<b>120.062</b>	<b>113.025</b>	<b>7.038</b>
Passività correnti	34.883	33.949	934
Passività a medio/lungo termine	27.309	24.119	3.191
<b>Totale Passività</b>	<b>62.192</b>	<b>58.068</b>	<b>4.124</b>
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>57.870</b>	<b>54.957</b>	<b>2.914</b>
<b>Totale Passività e Patrimonio Netto</b>	<b>120.062</b>	<b>113.025</b>	<b>7.038</b>

*Valori in Euro/000*

La variazione delle Attività, in aumento di 7 milioni di euro, deriva principalmente dall'aumento fra le attività non correnti delle attività immateriali (+7,8 milioni di euro) per effetto degli investimenti effettuati nel 2011 e dalla riduzione delle attività correnti (-1,3 milioni di euro) in conseguenza principale della diminuzione della liquidità (-3,9 milioni di euro) utilizzata sia per la gestione corrente che di investimento.

Le Passività registrano un incremento di 4,1 milioni di euro principalmente a seguito dell'aumento delle passività non correnti (+3,2 milioni). In particolare, l'incremento delle passività non correnti è principalmente conseguente all'aumento del "Fondo di ripristino e sostituzione" (+2 milioni di euro) e delle passività finanziarie a lungo (+1,3 milioni di euro) a parziale copertura degli investimenti infrastrutturali di esercizio.

La variazione del Patrimonio Netto, positiva per 2,9 milioni di euro, è conseguente al pagamento del dividendo 2010 deliberato dall'Assemblea dei Soci (-1,3 milioni di euro), al decremento della riserva di *fair value* (-156 mila euro) ed al risultato di esercizio (4,35 milioni di euro).

Si rimanda comunque al "Prospetto di riconciliazione delle variazioni nei conti di Patrimonio Netto" per ulteriori dettagli.

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del **Capitale Investito** al 31 dicembre 2011 ed al 31 dicembre 2010 ed i principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	31.12.2011	31.12.2010	Var. Ass. 2011/2010
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	93.816	85.452	8.364
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-18.300	-19.920	1.620
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-12.439	-10.564	-1.875
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>63.077</b>	<b>54.968</b>	<b>8.109</b>
PATRIMONIO NETTO	57.870	54.957	2.914
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	5.206	11	5.195

Le attività immobilizzate, come in precedenza commentato, incrementano di circa 8,4 milioni di euro principalmente a seguito degli investimenti effettuati dalla Società nell'esercizio che hanno portato le attività materiali ed immateriali a crescere di circa 8,4 milioni di euro.

La variazione del Capitale Circolante Netto di circa 1,6 milioni di euro deriva sostanzialmente dall'aumento dei crediti (2,9 milioni di euro) per effetto dell'incremento dei ricavi compensato dall'incremento dei debiti verso fornitori (1,6 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine decrementano di circa 1,9 milioni di euro per effetto principale dell'aumento della parte non corrente del Fondo di ripristino (2 milioni di euro).

Per effetto di quanto suddetto, il Capitale investito della Società al 31 dicembre 2011 incrementa di 8,1 milioni di euro (+14,9%) rispetto al 31 dicembre 2010.

### Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta è passata da un situazione debitoria registrata al 31 dicembre 2010 pari a 11 mila euro ad una situazione, sempre debitoria, al 31 dicembre 2011, pari a 5,2 milioni di euro.

Valori in Euro/000	31.12.2011	31.12.2010	Var. Ass. 2011/2010
A. Cassa	13	11	2
B. Altre disponibilità liquide	9.651	13.533	-3.882
C. Titoli detenuti per la negoziazione	0	0	0
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>9.664</b>	<b>13.544</b>	<b>-3.880</b>
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
F. Debiti bancari correnti	0	0	0
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	0	0	0
H. Altri debiti finanziari correnti	0	0	0
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F)+(G)+(H)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)</b>	<b>-9.664</b>	<b>-13.544</b>	<b>3.880</b>
K. Debiti bancari non correnti	14.870	13.555	1.315
L. Obbligazioni emesse	0	0	0
M. Altri debiti non correnti	0	0	0
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>14.870</b>	<b>13.555</b>	<b>1.315</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)</b>	<b>5.206</b>	<b>11</b>	<b>5.195</b>

Il peggioramento di 5,2 milioni di euro è sostanzialmente ascrivibile all'assorbimento finanziario a seguito degli investimenti effettuati nell'esercizio (12,1 milioni di euro), peraltro compensato dalla generazione di liquidità della gestione operativa (*cash flow netto* pari a +8,3 milioni di euro).

Per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa, si rimanda al prospetto di "Rendiconto finanziario".

## Evoluzione dei principali indici di bilancio

Di seguito vengono presentati, in aggiunta agli indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, alcuni indicatori alternativi di *performance*. Per ciascun singolo indicatore viene esposto il relativo metodo di calcolo.

<b>SAT Spa</b>	<b>esercizio</b>	<b>esercizio</b>	<b>esercizio</b>
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Gli indici di redditività</b>			
<b>ROE</b> Risultato netto / Patrimonio netto	5,88%	6,43%	7,52%
<b>ROI</b> Risultato operativo / Capitale Investito Netto <sup>(2)</sup>	11,36%	12,40%	13,45%
<b>ROS</b> Risultato operativo / Ricavi <sup>(1)</sup>	10,92%	11,23%	12,94%
<b>RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI</b> Oneri finanziari/Ricavi <sup>(1)</sup>	0,87%	0,88%	1,29%
<b>RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI</b> EBITDA/Oneri finanziari	21,7	23,5	17,3
<b>Gli indici patrimoniali</b>			
<b>QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'</b> Attività correnti / Passività correnti	0,73	0,81	0,75
<b>QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b> Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,025	0,0002	0,09
<b>RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA</b> Indebitamento (PFN) / EBITDA	0,123	0,001	0,357
<b>QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA</b> Patrimonio netto / Attività non correnti	0,69	0,64	0,62

1) Ricavi e costi al netto dei ricavi e costi da costruzioni (con solo mark-up da costruzioni)

2) Capitale Investito Netto = Attività non correnti + CCN (Capitale Circolante Netto) - Passività a medio/lungo (non finanziarie)

CCN = Attività correnti - Cassa e mezzi equivalenti - Passività correnti + Scoperti bancari e fin.ti a breve

Il bilancio della Società al 31 dicembre 2011 rispetta ampiamente i *covenants* previsti dal contratto di finanziamento a lungo termine in corso di utilizzo. Al 31 dicembre 2011, non sono in essere altri *covenants* o *negative pledges*.

## 12. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

SAT opera in due settori di business (Strategic Business Unit) definite “SBU Aviation” e “SBU Non Aviation”.

**SBU “Aviation”:** comprende attività di natura aeronautica 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 della SBU “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.

**SBU “Non Aviation”:** comprende attività non aeronautiche pur inerenti alla gestione dell’aeroporto. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi auto, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip. I ricavi della SBU “Non Aviation” sono costituiti: dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dai proventi della gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) i costi non direttamente attribuibili.

### Informativa per settore di attività

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	31-dic-11	31-dic-10	31-dic-11	31-dic-10	31-dic-11	31-dic-10	31-dic-11	31-dic-10
<b>Conto economico</b>								
Ricavi operativi	46.991	42.195	18.096	17.977	0	-	65.088	60.172
Ricavi per serv. costruz.	7.243	5.077	1.961	5.374	-	0	9.204	10.451
<b>Totale Ricavi di settore</b>	<b>54.235</b>	<b>47.272</b>	<b>20.057</b>	<b>23.351</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>74.292</b>	<b>70.623</b>
Costi operativi (*)	28.511	26.783	15.469	14.229	6.964	7.091	50.943	48.102
Costi per serv. costruz.	6.898	4.835	1.867	5.118	-	-	8.766	9.954
Ammort.ti e accanton.ti	4.335	3.971	1.033	832	733	948	6.101	5.751
<b>Risultato operativo</b>	<b>14.491</b>	<b>11.683</b>	<b>1.688</b>	<b>3.172</b>	<b>-7.696</b>	<b>-8.038</b>	<b>8.482</b>	<b>6.816</b>
Gestione finanziaria	-	-	-	-	675	313	-675	-313
<b>Ris. ante imposte</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.807</b>	<b>6.503</b>
Imposte di esercizio	-	-	-	-	3.456	2.969	-3.456	-2.969
<b>Ris. netto di esercizio</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.351</b>	<b>3.535</b>
<b>Situazione patrimoniale- finanziaria</b>								
Attività correnti	8.607	8.498	6.009	3.532	11.631	15.543	26.247	27.573
Attività non correnti	60.912	53.603	29.865	28.908	3.039	2.941	93.816	85.452
<b>Altre informazioni</b>								
Investimenti	9.288	6.616	2.456	6.021	405	360	12.150	12.997

(\*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 2.731 migliaia al 31 dicembre 2011 (ripartiti per € 1.662 migliaia al settore Aviation e per € 1.069 migliaia al settore Non Aviation) ed € 2.390 migliaia al 31 dicembre 2010 (ripartiti per € 1.268 migliaia al settore Aviation ed € 1.122 migliaia al settore Non Aviation).



## **SBU "AVIATION"**

I ricavi operativi della SBU "Aviation" del 2011, pari a 47 milioni di euro, risultano in aumento dell'11,4% rispetto al 2010. La variazione positiva è principalmente conseguente all'aumento del traffico passeggeri dell'11,3%.

I ricavi per servizi di costruzione, in aumento del 42,7%, riflettono i maggiori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali aviation in concessione effettuati nel 2011 rispetto al 2010. In particolare, il 2011 è stato caratterizzato da importanti investimenti relativi al miglioramento delle aree di manovra, alla riqualifica di check-in ed aree interne all'aerostazione passeggeri, alla riqualifica di aree esterne relative alla viabilità fronte aerostazione.

I costi operativi, pari a 28,2 milioni di euro, sono incrementati del 5,4% rispetto al 2010. Tale incremento è principalmente dovuto all'aumento dei costi per utenze (in conseguenza di incrementi tariffari), per prestazioni di terzi e del canone aeroportuale (per effetto del maggior traffico consuntivato), parzialmente compensato dai minori costi sostenuti per materiali di consumo e per i servizi di assistenza.

I costi per servizi di costruzione, aumentati del 42,7% come per i ricavi, seguono l'andamento degli investimenti oggetto di concessione incrementati, nel settore Aviation, per un importo di 2.063 mila euro rispetto al 2010.

La voce "ammortamenti e accantonamenti" è incrementata del 9,2% per effetto di maggiori ammortamenti e accantonamenti al Fondo di ripristino per prossimi interventi relativi ad infrastrutture di volo e piazzali aeromobili.

Conseguentemente, il risultato operativo di settore del 2011 registra un miglioramento del 26,4% rispetto al 2010, passando dai 11,7 milioni di euro del 31 dicembre 2010 ai 14,8 milioni di euro del 31 dicembre 2011.

## **SBU "NON AVIATION"**

I ricavi operativi della SBU "Non Aviation", pari al 31 dicembre 2011 a 18,1 milioni di euro, registrano un incremento sul 2010 pari allo 0,7%, come già descritto in dettaglio nel paragrafo relativo ai ricavi operativi "Non Aviation."

I ricavi per servizi di costruzione registrano minori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2011 rispetto al 2010 (-3,4 milioni di euro). In particolare, l'importo del 2010 rifletteva lo stato di avanzamento degli importanti lavori per la realizzazione del Cargo Village.

I costi operativi, pari a 15,5 milioni di euro al 31 dicembre 2011, hanno registrato, principalmente a seguito dell'incremento delle attività di co-marketing, un aumento del 8,7%.

Il decremento dei costi per servizi di costruzione, come per l'analogica voce di ricavo, è in calo del 63,5%, in conseguenza dei minori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali non aviation in concessione effettuati nel 2011 rispetto al 2010.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti aumentano (+24,1%) a seguito di maggiori ammortamenti (entrata in funzione del nuovo Cargo Village).

Conseguentemente, il risultato operativo di settore registra una diminuzione del 46,8% rispetto al 2010.

#### POSTE NON ALLOCATE (CORPORATE)

I valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente costi di Corporate non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, il costo del lavoro del personale di staff, quota parte di prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali e di categoria, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

I costi operativi hanno registrato un incremento del 2,2% derivante principalmente dall'incremento del costo del lavoro (incr. Organici) e delle utenze.

Al 31 dicembre 2011, la voce ammortamenti e accantonamenti registrano una diminuzione del 22,7%, principalmente per effetto di minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti.

### 13. GLI INVESTIMENTI

**Gli investimenti realizzati dalla Società nel 2011 ammontano a 12,1 milioni di euro**, di cui 9,8 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 2,3 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Gli investimenti in software ed infrastrutture in concessione (**immobilizzazioni immateriali**), realizzati per 8,0 milioni di euro ed in corso di esecuzione per 1,8 milioni di euro, hanno riguardato in massima parte (9,2 milioni di euro) la costruzione ed il potenziamento di infrastrutture aeroportuali oggetto della concessione. In particolare, fra gli investimenti realizzati si segnala la riqualifica parcheggi e viabilità fronte aerostazione passeggeri (1,6 milioni di euro), il potenziamento dei gruppi elettrogeni di emergenza (1 milione di euro), il nuovo varco pedonale di servizio (857 mila euro), il completamento dell'infrastruttura (1 milione di euro) Cargo Village ed il relativo acquisto e posa in opera di attrezzature specifiche (722 mila euro).

Relativamente alle immobilizzazioni in corso di esecuzione, è stato consuntivato un ulteriore avanzamento dei lavori per il miglioramento delle aree di manovra (929 mila euro) e dell'area dedicata al check-in dei passeggeri (797 mila euro).

Gli altri investimenti (**immobilizzazioni materiali**) hanno riguardato principalmente l'acquisto di autoveicoli/attrezzature di rampa (770 mila euro), attrezzature e mezzo anti-neve (511 mila euro), di macchine/attrezzature radiogene (101 mila euro) e macchine elettroniche (190 mila euro).

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 il dettaglio degli investimenti effettuati nel 2011:

Valori espressi in Euro/000	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	Totale
<b>Totale Investimenti al 31.12.2011</b>				<b>12.150</b>
<b>A) Immobilizzazioni Immateriali</b>			<b>9.795</b>	
- <i>software</i>		591		
pianificazione e ottimizzazione risorse aeroportuali (Resource Brain)	168			
sistema di gestione dei documenti elettronici doganali per import/export	94			
potenziamento sw di business Intelligence ed aggiornamento				
Applicazioni Contabili Gestionali	68			
integrazione sistema gestione presenze con Resource Brain ed				
aggiunta modulo gestione competenze (skill)	67			
altri minori	193			
- <i>diritti di concessione</i>		7.404		
riqualifica parcheggi e viabilità fronte aerostazione pax	1.618			
gruppi elettrogeni emergenza aeroporto	1.017			
nuovo varco pedonale di addetti aerop.	857			
attrezzature Cargo Village	722			
realizzazione infrastruttura area Cargo Village (lotto A)	527			
riqualifica servizi igienici aerostazione passeggeri	520			
realizzazione infrastruttura area Cargo Village (lotto B)	495			
riqualifica aree Fabbricato A	361			
macchine radiogene per ampliamento BHS	278			
pozzo artesiano	152			
riqualifica aree interne ed impianti aerostazione pax	134			
efficientamento energetico aerostazione	125			
riqualifica area punto di vista	105			
riqualifica area a verde fronte aerostazione passeggeri	104			
riqualifica sala VIP	68			
interventi di miglioramento pista secondaria	62			
altri minori	260			
- <i>immob. in corso</i>		1.800		
interventi di miglioramento aree di manovra (strip & resa)	929			
interventi di miglioramento area check-in passeggeri	797			
nuova area arrivi (lotto 1)	72			
altri minori	3			
<b>B) Immobilizzazioni Materiali</b>			<b>2.355</b>	
- <i>terreni e fabbricati (*)</i>		510		
acquisizione aree private	310			
riqualifica area parcheggi zona "rent a car"	95			
altri minori	105			
- <i>autoveicoli</i>		651		
attrezzature e mezzo anti-neve	511			
mezzi ed autoveicoli di rampa	119			
altri minori	22			
- <i>attrezzature ind.li e comm.li</i>		23		
- <i>impianti e macchinari</i>		917		
scale passeggeri	243			
riqualifica mezzi di rampa	197			
transporter	125			
botte acqua	64			
attrezzature radiogene varchi passeggeri	54			
impianti pubblicitari	74			
attrezzature nuove aree passeggeri	54			
macchine radiogene per BHS	47			
altri minori	59			
- <i>immob. in corso</i>		6		
- <i>altri beni</i>		247		
macchine elettroniche (HW)	190			
mobili e arredi	57			

(\*) Terreni e fabbricati di proprietà SAT.

#### 14. 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 l'anno non ha effettuato operazioni atipiche o inusuali.

#### 15. RAPPORTI CON SOCIETÀ COLLEGATE E CORRELATE.

Alla data del 31 dicembre 2011, SAT detiene partecipazioni nelle seguenti società:

- **Alatoscana S.p.A.** (società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba) - Partecipazione detenuta da SAT: **8,18%** del capitale sociale. Alla data del 31 dicembre 2011 la collegata Alatoscana Spa ha un Capitale Sociale pari ad 686.046 euro, ha chiuso il bilancio 2011 con una perdita di 608 mila euro a fronte di un Patrimonio Netto di 78 mila euro. In data 28/02/2012 i soci hanno deliberato un aumento di capitale di 280 mila euro il cui termine finale di sottoscrizione è stato fissato al 10/4/2012.

Sempre alla data del 31 dicembre 2011, SAT ha in essere un contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento *in service* delle attività di staff e servizi di security durante i mesi estivi per un valore complessivo pari a circa 47 mila euro.

- **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. Costituita il 27 gennaio 2009 ed in attesa di poter iniziare la propria attività, ha, al 31 dicembre 2011, un capitale sociale pari ad 150 migliaia euro, ed ha chiuso il bilancio 2011 con una perdita di 53 mila euro a fronte di un Patrimonio Netto di 97 mila euro. Al 31 dicembre 2011, la controllata non ha in essere contratti con SAT.

Alla data del 31 dicembre 2011 SAT ha in essere rapporti con la Regione Toscana 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.

Si precisa inoltre che nel 2011 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate.

#### 16. LE RISORSE UMANE

##### Gli organici SAT

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo espresso in *Equivalent Full Time* relativo al 2011 e le variazioni assolute rispetto al 2010 :

	2010	2011	Δ +/-
Dirigenti	8,0	8,2	+0,2
Impiegati	286,1	290,4	+4,3
Operai	104	100,8	-3,2
<b>Totale</b>	<b>398,1</b>	<b>399,4</b>	<b>+1,3</b>

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

Rispetto all'anno precedente, nel 2011 il numero medio dei dipendenti è rimasto sostanzialmente invariato (+0,3%).

In particolare, si evidenzia che la variazione di organico nel esercizio in oggetto è la risultante del:

- decremento di 5,9 EFT nella funzione "Operations" (-2,2%);
- incremento di 5,7 EFT nella funzione "Security" (+9,0%);
- incremento di 1,5 EFT unità nelle funzioni di "Staff" (+2,4%).

In questo contesto, si rileva un incremento della produttività nel 2011 rispetto al 2010, intesa come rapporto tra Unità di Traffico (1 Unità di Traffico equivale ad 1 passeggero o 100 kg di merce e posta) ed EFT, pari al 10,9%, ottenuta grazie a correlate azioni di efficientamento del sistema organizzativo. A fronte di un incremento delle Unità di Traffico dell'11,2%, si registra, infatti, un aumento degli organici medi (EFT) dello 0,3%.

Rispetto all'anno precedente, il numero dei dirigenti è incrementato di una unità a seguito della nomina del "Commercial Aviation Executive Manager" avvenuta nel mese di ottobre 2011.

Anche nel 2011, si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando le previste forme di flessibilità.

Nel corso del 2011 si è avuto un "turnover" di 7 unità, di cui 2 dimissioni, 4 pensionamenti ed una cessazione di contratto.

Il costo del Personale del 2011 risulta pari a 21,2 milioni di euro, sostanzialmente in linea (+0,6%) col valore al 31 dicembre 2010.

### **Formazione e Addestramento Tecnico**

La Società, in un'ottica di miglioramento continuo nella organizzazione e pianificazione delle attività di formazione e addestramento tecnico, che rappresentano fondamentale leva strategica organizzativa nonché strumento cardine di valorizzazione delle persone, ha definito nell'anno 2011 *policies* di formazione/addestramento strutturate ed omogenee. In termini quantitativi, nell'anno 2011 sono state complessivamente realizzate 10.528 ore di addestramento (a fronte delle 7.423 ore del 2010, pari ad un incremento del 41,8%), di cui 5.249 ore addestramento tecnico in relazione alle funzioni operative.

## **17. SICUREZZA SUL LAVORO**

Nel 2011 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di SAT ha continuato a presidiare gli aspetti più rilevanti in materia di prevenzione e sicurezza, adeguando, ove necessario, il documento di valutazione dei rischi (effettuazione dei rilievi e valutazione del rischio vibrazioni e rumore) svolgendo una attività di propulsione e proposizione relativamente alle aree di competenza, in conformità al D.lgs. 81/2008.

Sono state riviste e revisionate alcune procedure interne tra le quali quella sulla compilazione e distribuzione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (DUVRI).

In occasione dell'apertura del Cargo Village e dei nuovi locali in air side destinati ad operai e rampisti, il SPP ha effettuato i rilievi preventivi con i tecnici, la "line" ed i sopralluoghi sugli

ambienti di lavori e sulle attrezzature presenti congiuntamente ai RLS, verificandone la conformità alle norme di legge.

In tale contesto, si sono effettuati nel 2011 nuovi rilievi ambientali sulla qualità dell'aria in rampa, con particolare attenzione alle aree lavorative prospicienti al Cargo Village.

Sui numerosi cantieri aperti sul sedime aeroportuale, si è inoltre costantemente verificata la presenza o meno di rischi interferenziali tra le attività delle varie ditte con le attività svolte da SAT, fornendo ove necessario i DUVRI alle società appaltatrici.

Sono stati inoltre effettuati sopralluoghi negli ambienti di lavoro su richieste degli RLS (es. aree di lavoro Security, varco pedonale, aree dello smistamento bagagli) anche con la partecipazione del Medico Competente e dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza, e, alla presenza degli stessi e del Datore di Lavoro delegato, si è svolta nel mese di dicembre l'annuale riunione del Servizio di Protezione e Prevenzione ex art. 35.

E' stata effettuata una nuova verifica di conformità legislativa degli ambienti di lavoro ed a fronte dei sopralluoghi effettuati sono stati elaborati piani di miglioramento (revisione dpi, interventi manutentivi, ecc.) e tempificate azioni correttive ove necessario.

Anche nel 2011 è stata organizzata l'annuale prova di gestione dell'emergenza ed evacuazione disposta dal D.M. 10/03/98 e si è dato supporto agli Enti di Stato (Enac, Polaria) nell'organizzazione di prove sull'attuazione del Piano di emergenza aeroportuale.

Relativamente ai programmi di formazione nel 2011, sono stati formati e certificati dai Vigili del Fuoco n° 7 dipendenti come nuovi addetti alla gestione delle emergenze (cd. Addetti AGE) e si sono effettuate le consuete sessioni formative relative alla prevenzione e sicurezza sul lavoro sui neoassunti nei settori operativi e sul personale di staff.

## **18. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX D.Lgs. N. 196 DEL 30/6/2003**

In ottemperanza agli obblighi derivanti dal D.Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003 ed in particolare quelle di cui al punto 26 del Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza-allegato B, si dà atto che il Documento Programmatico sulla Sicurezza 2010 è stato redatto in data 31 marzo 2011 e depositato presso la sede sociale. Tale documento contiene l'elenco dei trattamenti sui dati personali effettuati dall'azienda, la distribuzione dei compiti, l'analisi dei rischi, tutte le misure minime ed idonee adottate per garantire la sicurezza dei dati, la previsione di interventi formativi degli incaricati al trattamento e quant'altro previsto, in particolare, al punto 19 del Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza - allegato B della predetta legge.

## **19. QUALITA' E SODDISFAZIONE DEL CLIENTE**

Nell'aprile del 2011 ENAC ha approvato la versione della Carta dei Servizi SAT 2011-2012, disponibile sul sito Internet della Società.

Nel corso dell'anno si sono inoltre svolte, con esito positivo, gli audit periodici di conformità al Sistema di Gestione Integrato Qualità/Ambiente e Responsabilità Sociale. Det Norke Veritas ha evidenziato, come elementi di forte positività:

- la disponibilità e completezza delle registrazioni previste dal Sistema di Gestione Ambientale (libretti caldaie, controllo emissioni veicoli) nell'area Manutenzione;
- la presenza di obiettivi di risparmio energetico e idrico sfidanti e coinvolgenti l'intera organizzazione, sia per quanto riguarda le soluzioni tecniche che per quanto riguarda il comportamento virtuoso dei singoli;

- la disponibilità e completezza delle informazioni relative al monitoraggio del rumore esterno nelle aree del sedime aeroportuale;
- la gestione dei fornitori;
- la realizzazione infrastrutture e piani di sviluppo;
- il rinnovamento dei processi di gestione delle Risorse umane.

Nel maggio 2011, Enac ha effettuato la visita di rinnovo della certificazione ottenuta da SAT come Prestatore di Servizi di Assistenza a Terra emettendo, in data 5 maggio 2011 il nuovo certificato, che ha durata triennale.

Nel corso del 2011 le indagini di *customer care* hanno evidenziato un forte miglioramento dei risultati sia in termini di soddisfazione del passeggero che dei tempi di attesa. Alcuni dei parametri di qualità, pubblicati annualmente sulla Carta dei Servizi, ed i più importanti indicatori ambientali, sono inseriti anche nel Contratto di Programma.

Come considerazione generale, relativamente alla soddisfazione dei passeggeri, gli intervistati nel corso del 2011 hanno confermato un giudizio positivo in merito al servizio ricevuto in aerostazione, con un indice in ulteriore aumento rispetto al 2010. Sui 50 indicatori monitorati, 42 presentano una soddisfazione superiore al 90%.

Sul piano degli indicatori di qualità evidenziamo che:

- i ritardi in partenza imputabili a SAT sono stati inferiori allo 0,7%;
- il numero di bagagli disguidati è stato inferiore a 0,2 ogni 1.000 passeggeri in partenza;
- i tempi di attesa alla security sono stati nel 90% dei casi inferiori a 4 minuti.

## 20. RICERCA E SVILUPPO

L'anno 2011 ha visto SAT continuare nel piano degli investimenti in una serie di aree con lo scopo di raggiungere un'affidabilità sempre maggiore dei propri sistemi.

In particolare, nel corso del 2011, SAT ha:

- implementato sul sito web della Società il nuovo servizio di prenotazione *on line* per i parcheggi dell'aeroporto Galilei. Con questo nuovo strumento, SAT intende rispondere al meglio alle esigenze del passeggero sempre più abituato a programmare ogni parte della propria vacanza tramite l'utilizzo di internet;
- acquisito e messo in esercizio un nuovo sistema di Bastion Host di protezione e controllo degli accessi da e verso Internet. Il nuovo sistema acquisito dispone anche di un sofisticato meccanismo di IPS (Intrusion Prevention System) che, sulla base di costanti aggiornamenti provenienti dalla rete, identifica traffico anomalo o malevolo ed è in grado di bloccarlo, in funzione dei livelli di classificazione a cui tali tipologie di traffico appartengono. Questo meccanismo innalza ulteriormente il già elevato sistema di protezione dei dati, fornendo ulteriori garanzie di riservatezza e salvaguardia degli stessi;
- Potenziato il sistema di gestione dati in ottica di Business Continuity, mediante l'acquisizione di soluzioni di elaborazione dati, che, sfruttando le repliche degli stessi implementate nel precedente

anno, permetteranno di disporre di ambienti di elaborazione “replicati”, in grado di entrare in funzione in modo semi-automatico a fronte di gravi guasti che si dovessero verificare;

- potenziato il portale web in termini di infrastrutture, al fine di garantire un livello di servizio elevato anche in presenza di eventi eccezionali (ad esempio in presenza di eventi meteorologici importanti) che comportano un incremento esponenziale di contatti sul sito web della Società.

## **21. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 149-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB**

L'Allegato f, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2011 per i servizi di revisione, e per quelli diversi dalla revisione, resi alla Società dalla Società di revisione ed eventualmente da entità appartenenti alla sua rete.

## **22. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2011**

### **Traffico passeggeri**

#### Andamento traffico passeggeri nel 2012

L'aeroporto Galileo Galilei di Pisa SAT ha chiuso il primo **bimestre 2012** con un totale di 468.916 passeggeri trasportati, in aumento del **6,1%** rispetto all'analogo periodo del 2011.

Scendendo nel dettaglio, nel mese di **gennaio 2012** l'aeroporto Galilei di Pisa ha consuntivato 246.119 passeggeri, registrando **aumento del 6,0%** rispetto allo stesso mese del 2011. Il dato è in **decisa controtendenza con l'andamento registrato dal sistema aeroportuale italiano** che ha chiuso il mese di gennaio 2012 in **calo dello 0,4%**. Inoltre, nel mese di febbraio 2012 l'aeroporto di Pisa ha registrato un totale di 222.797 passeggeri, in **crescita del +6,2** rispetto allo stesso mese del 2011.

**Nel primo bimestre del 2012 anche il traffico merci e posta dell'aeroporto di Pisa ha registrato un andamento decisamente positivo.** Nel mese di **gennaio 2012**, fronte di una flessione del sistema aeroportuale italiano del -7,2%, il traffico merci e posta del Galilei ha registrato una crescita del 16,0%. Il trend di crescita dell'aeroporto Galilei è proseguito nel mese di febbraio 2012 (+12,8 % sul febbraio 2011), portando così il dato progressivo del primo bimestre 2012 ad un 14,4% sull' analogo periodo del 2011.

#### Stagione estiva 2012

Nonostante uno scenario macroeconomico critico (PIL europeo previsto dal FMI in contrazione dello 0,5% nel 2012) ed il settore del trasporto aereo che sta attraversando una fase di consolidamento (si ricordano l'acquisizione da parte di Alitalia delle compagnie aeree Windjet e Blue Panorama ed il recente fallimento del vettore Spanair), **la stagione estiva 2012 dell'aeroporto Galilei si presenta con l'apertura di nuovi collegamenti e con rafforzamento di rotte preesistenti.** A tal riguardo, particolarmente significativi e di rilievo sono i segnali di crescita che provengono dall'UK, principale mercato estero dell'aeroporto di Pisa.



Le principali novità del network dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa per la Summer 2012 sono:

**Ryanair:** sono già aperti alla vendita, ciascuno con 2 frequenze settimanali, gli **otto nuovi collegamenti** operati dal vettore irlandese nella stagione estiva 2012 dall'aeroporto di Pisa. Breslavia (Polonia), Cefalonia e Kos (Grecia), Chania (Creta), Paphos (Cipro), Malmo (Svezia), Haugusend (Norvegia) e Cork (Irlanda).

**AirOne:** Nuovo volo per Reggio Calabria (3 frequenze settimanali) a partire dal 26 aprile 2012. Il collegamento si aggiunge a quello già attivo tra Pisa e Lamezia Terme (4 frequenze settimanali).

**Delta Air Lines:** sarà nuovamente operativo dal prossimo 24 maggio l'unico collegamento diretto dalla Toscana per New York JFK.

**WizzAir:** la low cost ungherese rafforza il collegamento con Bucarest, passando dalle 2 frequenze settimanali della Summer 2011 alle 3 della stagione estiva 2012.

**Vueling:** la low cost spagnola incrementa i voli per Barcellona passando dalle 4 frequenze settimanali (5 in altissima stagione) dell'estate 2011 alle 5 frequenze a partire già da giugno 2012.

**BellAir:** aumento del numero dei voli offerti su Tirana. Il collegamento passa dalle 4 frequenze settimanali (7 in altissima stagione) del 2011 alle 7 frequenze settimanali dell'intera stagione estiva 2012 (fino ad un massimo di 10 in altissima stagione).

#### **Focus su mercato UK**

- **British Airways:** rafforzamento del servizio offerto su Londra con l'introduzione di un quarto volo per Londra al sabato, portando a due i voli giornalieri sull'aeroporto di Heathrow che si aggiungono ai due su Gatwick.
- **easyJet:** incremento del servizio su Londra Gatwick. Durante la Summer 2012 questa destinazione sarà servita dal vettore britannico con 10 frequenze settimanali (che saliranno a 12 in altissima stagione) invece delle 8 della stagione estiva 2011.
- **Jet2.com:** incremento di operatività dei collegamenti su Manchester e Newcastle che saranno attivi sino al 6 novembre 2012 (con una crescita dei voli pari al 16,7%). Apertura del nuovo collegamento per East Midlands operativo il sabato dal 5 maggio 2012.

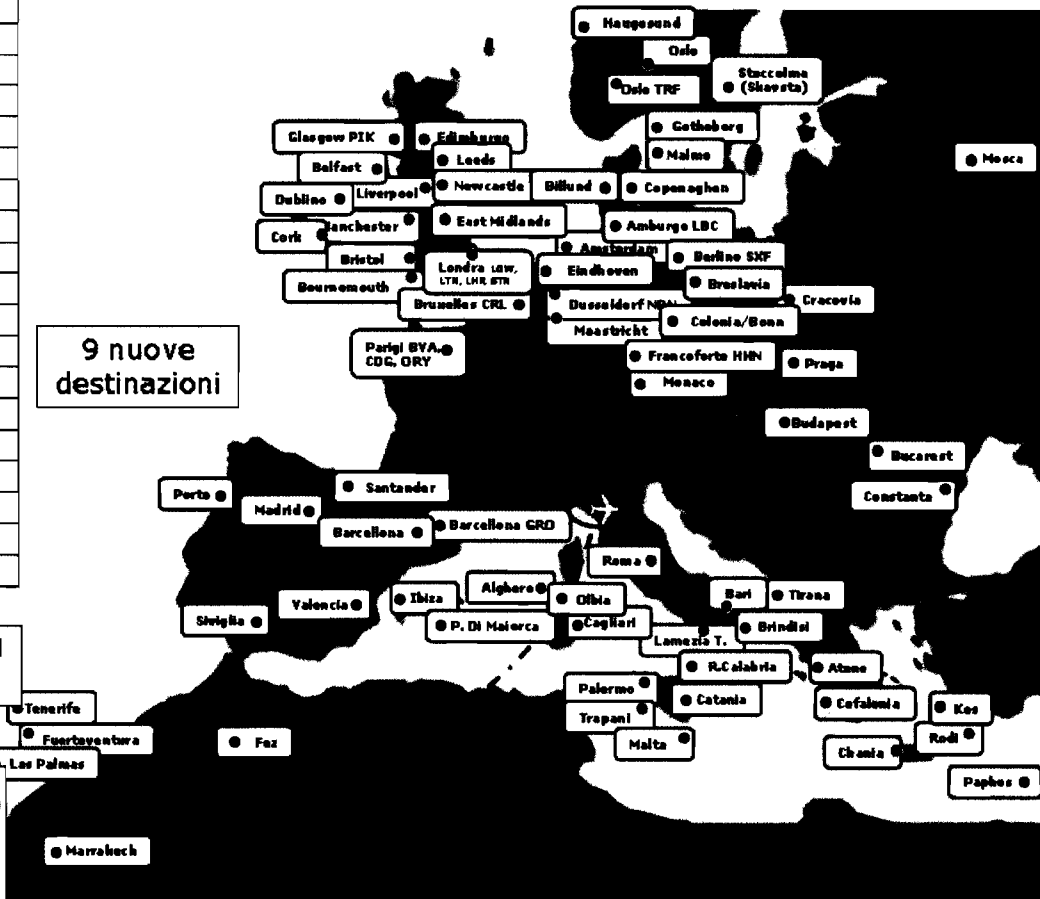
**Il network dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa per la stagione estiva 2012 evidenzia, rispetto al 2011, una stabilità del numero delle destinazioni (78, di cui 67 internazionali e 11 nazionali) ed un incremento delle frequenze (445 contro le 441 della Summer 2011).**

ANNO	N. FREQ/SETT
1994	126
1995	126
1996	112
1997	137
1998	172
1999	182
2000	189
2001	203
2002	227
2003	280
2004	281
2005	300
2006	360
2007	418
2008	388*
2009	419
2010	421
2011	441
2012	445

9 nuove destinazioni

**78 destinazioni**  
 11 Nazionali  
 67 Internazionali

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

## Lo sviluppo infrastrutturale

Si riportano di seguito i principali investimenti il cui inizio o la cui ultimazione è prevista nel 2012:

- **Riqualificazione del Terminal lato Ovest.** Nel mese di marzo 2012 si sono conclusi i lavori di riqualificazione dell'aerostazione verso ovest. Tali lavori hanno consentito l'unificazione tra i check-in A e B, il miglioramento delle vie d'accesso e hanno reso disponibile una nuova area commerciale di circa 290 mq. all'interno dell'area check-in. L'intervento, inoltre, è propedeutico all'integrazione dell'aerostazione con le infrastrutture che saranno realizzate per il People Mover.
- **Potenziamento delle infrastrutture di volo e della pista principale.** Gli interventi consistono nella riqualificazione della pavimentazione della pista principale ed nel rifacimento degli aiuti visivi luminosi, compresa la realizzazione di un nuovo raccordo testate sud. Queste opere comporteranno il prolungamento della corsia di decollo degli aeromobili di circa 410 metri e di conseguenza il raddoppio della quota di sorvolo della città, con il risultato di ridurre considerevolmente l'impatto acustico sull'abitato. L'inizio dei lavori è previsto per l'ultimo trimestre dell'anno.

- **Trigenerazione.** Nell'ambito delle strategie di efficienza energetica previste da SAT, nel quarto trimestre del 2012 è previsto l'inizio dei lavori per la realizzazione di un impianto a metano per l'autoproduzione di energia elettrica.

**Le principali iniziative "Non Aviation" previste per l'anno 2012 riguardano:**

### ***Attività "Retail"***

#### *Area Landside*

Nel primo trimestre dell'anno, a seguito del completamento dei lavori, saranno consegnate le aree commerciali ricavate nell'ampliamento (290 mq.) e la riqualificazione della zona Ovest del Terminal passeggeri.

Nei nuovi locali troveranno collocazione una nuova attività retail (60 mq.), la farmacia (110 mq.), che viene trasferita dal primo piano al piano terra fornendo all'attività una maggiore visibilità e fruibilità, oltre a spazi vendita più ampi, un nuovo punto Food di circa 100 mq. che conferirà all'intera ovest area una maggiore connotazione commerciale rispetto allo scenario attuale. Inoltre, sempre nelle aree ovest (esterno al Terminal) sarà avviata l'attività di lavanderia con la formula del pick up point. Tutte le suddette attività saranno avviate entro la fine di aprile 2012.

Con il trasferimento della Farmacia al piano terra, nei locali collocati al piano primo (75 mq.) da aprile è previsto l'inserimento di una nuova attività retail.

#### *Airside*

L'evento più significativo che interessa tale area aeroportuale, ha già previsto, da gennaio, l'ingresso nella gestione del Duty Paid/Duty Free (airside) di Travel Retail Italiana (gruppo tedesco Heinemann) che subentra a Servair Airchef. L'operatore tedesco è leader mondiale nel segmento dei Duty Paid/Duty Free aeroportuali.

### ***Attività "Parking"***

Grazie al successo riscontrato nel 2011 con l'iniziativa che ha visto recuperare importanti quote di mercato nella sosta a tariffe Low Cost, anche per il 2012 (da aprile) è prevista la prosecuzione di tutte le azioni di promozione e prenotazioni on line, per la Lunga Sosta a tariffe low cost.

Nel esercizio estivo, in previsione di un incremento della domanda di posti auto per la Lunga Sosta, da giugno è previsto un ulteriore ampliamento della capienza del parcheggio remoto P4 che prevederà un totale di circa 1.800 stalli auto (+250 rispetto al 2011).

Per il parcheggio Multipiano collocato sul fronte del Terminal passeggeri, al fine di migliorare ulteriormente il servizio offerto alla clientela business, si prevede l'attivazione del sistema Telepass per gli ingressi e le uscite da tale infrastruttura. Il sistema consente di ridurre notevolmente i tempi per l'uscita in quanto viene evitata la procedura di pagamento della sosta che viene calcolato e trattenuto dalla Società Telepass Spa.

### ***Attività “Autonoleggi” e servizi collegati***

Con il 2012 (febbraio), all'interno del Terminal dedicato agli autonoleggi, si inserisce una nuova società di autonoleggio spagnola. Sono pertanto undici le società che nel 2012 opereranno in tale infrastruttura confermando, il ruolo di primo piano a livello nazionale nell'Aeroporto di Pisa su tale segmento di mercato.

Da giugno 2012 verrà inoltre sub concessa a un soggetto terzo specializzato, un'area di circa 5000 mq. all'interno della quale saranno effettuate le attività preliminari per l'approntamento delle vetture destinate al noleggio da parte di società presenti al Galilei.

### ***Advertising***

SAT conferma anche per il 2012 la gestione diretta della commercializzazione degli spazi pubblicitari interni ed esterni alla struttura aeroportuale, pur avvalendosi anche della collaborazione di agenzie media specializzate nella raccolta pubblicitaria in settori specifici (es. moda, telefonia).

In particolare, con la riqualificazione della viabilità landside terminata ad agosto 2011, nel corso del 2012 sono previste installazioni di impianti pubblicitari a messaggio variabile, collocati sulla stessa, visibili anche da un elevatissimo numero di utenti in transito nell'area anche se non diretti in Aeroporto.

## **23. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE**

La crisi economica e finanziaria che ha caratterizzato anche l'anno 2011, continuerà a far sentire i suoi effetti nel 2012. Le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale prevedono per il 2012 un calo del PIL dell'Italia del 2,2% e dell'area Euro dello 0,5%<sup>15</sup>. Questo scenario non può non influenzare l'andamento del trasporto aereo, in Italia ed in Europa.

Tuttavia, nonostante questo difficile contesto macroeconomico, la solidità della Società è comunque confermata dal

- positivo andamento del traffico del primo bimestre dell'anno (+6,04% rispetto allo stesso esercizio del 2011);
- nuovi livelli tariffari stabiliti dal Contratto di Programma per l'anno 2012;
- diversificazione dei vettori operanti sull'aeroporto di Pisa, rafforzata nel 2012 dalla piena operatività sull'anno della base Air One, aperta nel luglio 2011;
- operativo voli confermato dalle compagnie aeree per l'estate 2012.

La Società è quindi in grado di guardare con fiducia al conseguimento degli obiettivi di crescita per il 2012, sia in termini di traffico che di risultati gestionali

---

<sup>15</sup> Fonte: Fondo Monetario Internazionale, “World Economic Outlook Update” del 24 gennaio 2012.

## 24. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2011 redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa.

Proponiamo che l'utile netto di esercizio di **4.350.954 euro** sia destinato per:

- **217.548 euro** quale 5% a riserva legale sulla base delle disposizioni statutarie;
- **1.577.600 euro** da distribuire come dividendo agli azionisti (€ 0,16 per azione);
- **2.555.806 euro** ad integrazione della riserva straordinaria in modo da garantire il cash-flow disponibile per far fronte agli 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



**SCHEMI DI BILANCIO**

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

	Note	31.12.2011	31.12.2010	VARIAZIONE
<b>RICAVI</b>				
Ricavi operativi	1	64.313.504	59.417.664	4.895.841
Ricavi per servizi di costruzione	2	9.203.898	10.451.361	-1.247.463
Altri ricavi	3	774.407	754.123	20.284
<i>di cui verso parti correlate</i>		47.443	58.893	-11.450
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		119.667	193.262	-73.595
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>		<b>74.291.809</b>	<b>70.623.147</b>	<b>3.668.662</b>
<b>COSTI</b>				
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	4	993.337	1.132.177	-138.839
Costi del personale	5	21.238.572	21.103.870	134.702
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		69.600	503.559	-433.959
Costi per servizi	6	24.189.509	21.807.959	2.381.550
Costi per servizi di costruzione	7	8.765.617	9.953.677	-1.188.060
Altre spese operative	8	4.521.883	4.058.265	463.618
<i>di cui per operazioni non ricorrenti</i>		195.239	131.961	63.278
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	9	1.975.317	1.611.153	364.164
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10	1.741.118	1.658.682	82.436
Accantonamenti a fondi di ripristino e sostituzione	11	1.951.851	1.810.002	141.849
Accantonamenti e svalutazioni	12	432.397	671.296	-238.900
<b>TOTALE COSTI (B)</b>		<b>65.809.602</b>	<b>63.807.081</b>	<b>2.002.520</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (A-B)</b>		<b>8.482.208</b>	<b>6.816.066</b>	<b>1.666.141</b>
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>				
Attività d'investimento	13	10.288	12.860	-2.572
Proventi finanziari	14	157.617	208.658	-51.041
Oneri finanziari	15	-843.293	-534.297	-308.996
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>-675.389</b>	<b>-312.780</b>	<b>-362.609</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>7.806.819</b>	<b>6.503.286</b>	<b>1.303.532</b>
Imposte di esercizio	16	-3.455.865	-2.968.665	-487.199
<b>UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO</b>		<b>4.350.954</b>	<b>3.534.621</b>	<b>816.333</b>
Utile (perdita) per azione	17	0,441	0,358	0,083

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

	Note	31.12.2011	31.12.2010	VARIAZIONE
<b>UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO</b>		<b>4.350.954</b>	<b>3.534.621</b>	<b>816.333</b>
Utile (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")		-155.605	-408.945	253.340
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DI ESERCIZIO</b>		<b>4.195.349</b>	<b>3.125.676</b>	<b>1.069.673</b>

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

<b>ATTIVO</b>	<b>Nota</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>				
<b>ATTIVITA' IMMATERIALI</b>				
Diritti di concessione	18	66.346.461	51.077.198	15.269.264
Diritti di brevetto industriale	19	568.511	290.981	277.530
Immobilizzazioni in corso e acconti	20	2.299.168	10.026.059	-7.726.891
<b>Totale Attività Immateriali</b>		<b>69.214.141</b>	<b>61.394.238</b>	<b>7.819.903</b>
<b>ATTIVITA' MATERIALI</b>				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	21	1.274.429	1.433.430	-159.002
Immobili, impianti e macchinari di proprietà		17.986.076	17.218.753	767.324
<b>Totale Attività Materiali</b>		<b>19.260.505</b>	<b>18.652.183</b>	<b>608.322</b>
<b>PARTECIPAZIONI</b>				
Partecipazioni in altre imprese	22	1.352.728	1.508.352	-155.624
Partecipazioni in imprese Controllate	23	51.628	0	51.628
<b>Totale Partecipazioni</b>		<b>1.404.357</b>	<b>1.508.352</b>	<b>-103.995</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE</b>				
Depositi cauzionali	25	2.235.963	2.225.295	10.668
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	26	1.159.854	1.159.854	0
<b>Totale Attività Finanziarie</b>		<b>3.395.817</b>	<b>3.385.149</b>	<b>10.668</b>
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	27	540.998	511.930	29.069
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>93.815.817</b>	<b>85.451.851</b>	<b>8.363.966</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>				
Rimanenze	28	0	0	0
<b>CREDITI</b>				
Crediti verso i clienti	29	12.487.529	9.974.811	2.512.718
Crediti verso società collegate	30	237.209	187.545	49.664
Crediti tributari	31	326.310	169.884	156.426
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	32	2.297.092	2.122.986	174.106
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>351.086</i>	<i>1.048.849</i>	<i>-697.763</i>
<b>Totale Crediti Commerciali e diversi</b>		<b>15.348.140</b>	<b>12.455.227</b>	<b>2.892.914</b>
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	33	1.234.842	1.573.888	-339.047
Cassa e mezzi equivalenti	34	9.663.636	13.543.588	-3.879.951
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>26.246.619</b>	<b>27.572.703</b>	<b>-1.326.084</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>120.062.436</b>	<b>113.024.554</b>	<b>7.037.882</b>



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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2011	31.12.2010	VARIAZIONE
<b>CAPITALE E RISERVE</b>				
Capitale	35	16.269.000	16.269.000	0
Riserve di capitale	36	38.555.905	36.303.084	2.252.821
Riserva rettifiche IAS	37	-2.834.444	-2.834.444	0
Riserva di fair value	38	1.156.848	1.312.453	-155.605
Utili (perdite) portati a nuovo	39	372.188	372.188	0
Utile (perdita) di esercizio	40	4.350.954	3.534.621	816.333
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>57.870.452</b>	<b>54.956.903</b>	<b>2.913.549</b>
<b>PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>				
Passività fiscali differite	41	284.250	293.074	-8.824
Fondi rischi e oneri	42	38.654	20.857	17.797
Fondi di ripristino e sostituzione	43	6.574.970	4.543.032	2.031.939
TFR e altri fondi relativi al personale	44	3.723.044	3.896.125	-173.082
Passività finanziarie	45	14.869.962	13.554.561	1.315.400
Altri debiti esigibili oltre l'anno	46	1.818.356	1.810.943	7.414
<b>TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>		<b>27.309.237</b>	<b>24.118.592</b>	<b>3.190.644</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>				
Scoperti bancari e finanziamenti	47	0	0	0
Debiti tributari	48	4.074.015	4.095.237	-21.222
Debiti verso fornitori	49	18.818.027	17.484.073	1.333.954
Debiti verso Istituti previdenziali	50	1.372.892	1.405.234	-32.342
Altri debiti esigibili entro l'anno	51	8.433.606	8.103.377	330.229
Fondi di ripristino e sostituzione	43	1.800.000	2.476.003	-676.003
Acconti	52	384.208	385.135	-927
Totale debiti commerciali e diversi		30.808.733	29.853.822	954.911
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>34.882.747</b>	<b>33.949.059</b>	<b>933.689</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>62.191.984</b>	<b>58.067.651</b>	<b>4.124.333</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>120.062.436</b>	<b>113.024.554</b>	<b>7.037.882</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO (importi 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
<b>PN al 31 dicembre 2009</b>	<b>16.289</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>1.360</b>	<b>13.902</b>	<b>66</b>	<b>-2.834</b>	<b>1.721</b>	<b>-49</b>	<b>3.114</b>	<b>62.916</b>
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	135	1.473	-	-	-	421	-2.029	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.085	-1.085
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	-409	-	3.535	3.126
<b>PN al 31 dicembre 2010</b>	<b>16.289</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>1.495</b>	<b>15.388</b>	<b>66</b>	<b>-2.834</b>	<b>1.312</b>	<b>372</b>	<b>3.535</b>	<b>64.957</b>
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	177	2.076	-	-	-	-	-2.253	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.282	-1.282
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	-156	-	4.351	4.195
<b>PN al 31 dicembre 2011</b>	<b>16.289</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>1.671</b>	<b>17.442</b>	<b>66</b>	<b>-2.834</b>	<b>1.157</b>	<b>372</b>	<b>4.351</b>	<b>67.870</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO (importi in migliaia di Euro)

	31.12.2011	31.12.2010
<b>A- Disponibilități monetare nete inițiale (Poziție Finanziară Netă Corrente)</b>	<b>13.544</b>	<b>4.521</b>
<b>B- Flusso monetario da attività di periodo</b>		
Risultato netto di esercizio (°)	4.351	3.535
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	1.975	1.611
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.741	1.659
Svalutazioni di partecipazioni in imprese collegate	25	86
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto accantonamento	173	251
(pagamenti)	(346)	(638)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi	(2.893)	2.116
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	310	(191)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	1.638	3.686
Incremento (decremento) dei debiti tributari (°°)	(21)	1.310
Incremento (decremento) delle imposte differite	(9)	(40)
Variatione netta dei fondi di ripristino e sostituzione	1.356	971
Variatione netta dei fondi oneri e rischi	18	6
<b>Totale (B)</b>	<b>8.318</b>	<b>14.362</b>
<b>C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento</b>		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti	(2.349)	(2.192)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(9.795)	(9.779)
(Investimenti) Disinv. di Partecipazioni in altre imprese	(77)	0
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	(11)	0
<b>Totale (C)</b>	<b>(12.232)</b>	<b>(11.971)</b>
<b>D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie</b>		
Accensione di passività finanziarie a medio/lungo termine	1.315	7.716
Distribuzione dividendi	(1.282)	(1.085)
<b>Totale (D)</b>	<b>34</b>	<b>6.631</b>
<b>E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)</b>	<b>(3.880)</b>	<b>9.022</b>
<b>F- Disponibilități monetare nete finali (Poziție Finanziară Netă Corrente) (A+E)</b>	<b>9.664</b>	<b>13.544</b>

(°) Il risultato di esercizio include interessi passivi per € 351 migliaia (€ 175 migliaia nel 2010).

(°°) Le imposte pagate nel 2011 sono pari ad € 3.757 migliaia (€ 2.402 migliaia nel 2010).

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO 2011**

---

## NOTE ILLUSTRATIVE

---

### PREMESSA

SAT è una Società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. L'indirizzo della sede legale e delle località in cui sono condotte le principali attività di SAT è: Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A., via dell'Aeroporto G. Galilei, 56121 Pisa. Le principali attività della Società sono descritte nella Relazione sulla gestione da pag. 6 a pag. 53.

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 contabili indicati nelle note che seguono.

In ottemperanza al Regolamento Europeo n. 1606 del 19 luglio 2002, a partire dall'esercizio 2006, la Società ha adottato i Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standard Board ("IASB") nella preparazione del proprio bilancio d'esercizio (definito anche "bilancio individuale" in ambito IFRS).

L'informativa richiesta dall'IFRS 1 - Prima adozione degli IFRS, relativa agli effetti conseguenti alla transizione agli IFRS, era stata riportata nell'apposita Appendice al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2006, cui si rimanda.

L'attività di revisione contabile del bilancio d'esercizio della SAT è affidata alla società Deloitte & Touche S.p.A.

### STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio al 31 dicembre 2011 di SAT SpA, composto dal conto economico, dal conto economico complessivo, dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal rendiconto finanziario, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dalle presenti note illustrative è redatto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea.

Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'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").

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2011

I seguenti principi contabili, emendamenti ed interpretazioni sono stati applicati per la prima volta da SAT a partire dal 1° gennaio 2011.

IAS 24 – *Informativa di bilancio sulle Parti Correlate* – che semplifica il tipo di informazioni richieste nel caso di transazioni con parti correlate controllate dallo Stato e chiarisce la definizione di parti correlate.

I seguenti emendamenti, improvement e interpretazioni, efficaci dal 1° gennaio 2011, disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno del Gruppo alla data della presente Relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni o accordi futuri:

- Emendamento allo IAS 32 – Strumenti finanziari: Presentazione: Classificazione dei diritti emessi;
- Emendamento all'IFRIC 14 – Versamenti anticipati a fronte di clausole di contribuzione minima;
- IFRIC 19 – Estinzione di una passività attraverso emissione di strumenti di capitale;
- Improvement agli IAS/IFRS (2010).

### Principi contabili e emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 9 – *Strumenti finanziari* lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010. Il principio, applicabile dal 1° gennaio 2015 in modo retrospettivo, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie e per l'eliminazione (*derecognition*) dal bilancio delle attività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate negli Altri utili e perdite complessive e non transiteranno più nel conto economico.

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore all'IFRS 1 – *Prima adozione degli International Financial Reporting Standard (IFRS)* per eliminare il riferimento alla data del 1° gennaio 2004 in esso contenuta e descritta come data di transizione agli IFRS e per fornire una guida sulla presentazione del bilancio in accordo con gli IFRS dopo un esercizio di iperinflazione. Tali emendamenti sono applicabili dal 1° luglio 2011 in modo prospettico.

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo IAS 12 – *Imposte sul reddito* che richiede all'impresa di valutare le imposte differite derivanti da un'attività in funzione del modo in cui il valore contabile di tale attività sarà recuperato (attraverso l'uso continuativo

oppure attraverso la vendita). Conseguentemente a tale emendamento il SIC-21 – *Imposte sul reddito – Recuperabilità di un'attività non ammortizzabile rivalutata* non sarà più applicabile. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2012.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – *Bilancio Consolidato* che sostituirà il SIC-12 *Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo)* e parti dello IAS 27 – *Bilancio consolidato e separato* il quale sarà ridenominato *Bilancio separato* e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio muove dai principi esistenti, individuando nel concetto di controllo, secondo una nuova definizione dello stesso, il fattore determinante ai fini del consolidamento di una società nel bilancio consolidato della controllante. Esso fornisce, inoltre, una guida per determinare l'esistenza del controllo laddove sia difficile da accertare (controllo di fatto, voti potenziali, società a destinazione specifica, ecc.). Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 11 – *Accordi di compartecipazione* che sostituirà lo IAS 31 – *Partecipazioni in Joint Venture* ed il SIC-13 – *Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo*. Il nuovo principio fornisce dei criteri per l'individuazione degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. A seguito dell'emanazione del principio lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – *Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese* che è un nuovo e completo principio sulle informazioni aggiuntive da fornire su ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle su imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – *Misurazione del fair value* che chiarisce come deve essere determinato il fair value ai fini del bilancio e si applica a tutti i principi IFRS che richiedono o permettono la misurazione del fair value o la presentazione di informazioni basate sul fair value. Il principio è applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – *Presentazione del bilancio* per richiedere alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che esse possano o meno essere riclassificate successivamente a conto economico. L'emendamento è applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – *Benefici ai dipendenti* che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, ed il riconoscimento separato nel conto economico delle

componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio della passività e attività tra gli Altri utili/(perdite) complessivi. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle stesse. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni aggiuntive da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013.

Alla data della presente Relazione finanziaria annuale gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e principi sopra descritti.

In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio IFRS 7 – *Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive*, applicabile per i periodi contabili che avranno inizio il o dopo il 1° luglio 2011. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento (derecognition) delle attività finanziarie, inclusa la comprensione dei possibili effetti derivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tali attività. Gli emendamenti inoltre richiedono maggiori informazioni nel caso in cui un ammontare sproporzionato di tali transazioni sia posto in essere in prossimità della fine di un esercizio contabile. L'adozione di tale modifica non produrrà alcun effetto dal punto di vista della valutazione delle poste di bilancio.

### **Forma dei prospetti contabili**

Gli schemi di bilancio di SAT al 31 dicembre 2011 sono stati predisposti sulla base della versione aggiornata dello IAS 1 "Presentazione del Bilancio", omologata con il Regolamento n. 1274/2008 emesso dalla Commissione Europea in data 17 dicembre 2008 ed in vigore dal 1° Gennaio 2009. Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili: prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario e note illustrative. 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 classificazione per natura, in quanto tale classificazione è stata ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

In particolare, si rileva che lo schema di conto economico adottato, conforme a quanto consentito dallo IAS 1, evidenzia i seguenti risultati intermedi, non definiti come misura contabile nell'ambito dei Principi Contabili IFRS (pertanto i criteri di definizione di tali risultati intermedi potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altre società), in quanto gli Amministratori ritengono che costituiscano un'informazione significativa ai fini della comprensione dei risultati economici della Società:

- a. **Risultato Operativo**: è costituito dall'utile netto dell'esercizio, al lordo delle seguenti voci: 1) imposte sul reddito; 2) oneri finanziari; 3) proventi finanziari; 4) attività d'investimento.



- b. Risultato ante imposte: è costituito dall'utile netto dell'esercizio, al lordo delle imposte sul reddito.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento: (i) i componenti di reddito (positivi e/o negativi) derivanti da eventi od operazioni il cui accadimento risulta non ricorrente ovvero da quelle operazioni o fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività, (ii) gli effetti dei rapporti con parti correlate. Con riferimento alle operazioni non ricorrenti, la Società interpreta in modo estensivo il concetto di non ricorrente includendo in tale categoria anche gli ammontari relativi a sopravvenienze attive e passive.

### **Conto Economico Complessivo**

Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici, prevista dalle nuove disposizioni, la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo", che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto.

### **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 tali voci 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.

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

### **Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto**

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

## **PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE**

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio al 31 dicembre 2011.

Il bilancio è redatto sulla base del principio del costo storico, modificato come richiesto per la valutazione di alcuni strumenti finanziari, nonché sul presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio è redatto sulla base del principio del costo storico, modificato come richiesto per la valutazione di alcuni strumenti finanziari. Gli Amministratori hanno inoltre valutato l'applicabilità

del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio, concludendo che tale presupposto è adeguato in quanto non sussistono dubbi sulla continuità aziendale.

### **Attività Immateriali**

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (c.d. metodo dell'attività immateriale) in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato nel costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre ad un mark-up del 5% rappresentativo della stima della remunerazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da SAT) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12.

La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il *fair value* dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi forniti (*fair value* dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

Le attività di ripristino o sostituzione non vengono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo descritto in seguito.

I Beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario; a tal riguardo si precisa che si è tenuto conto del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/1993 n. 537 (gestione totale), nonché successivamente del fatto che SAT ha ottenuto la Concessione Totale quarantennale attraverso la firma del Decreto Interministeriale (Ministero dei Trasporti, Economia e Difesa) avvenuta in data 7 dicembre 2006. Lo stesso decreto è stato registrato alla Corte dei Conti in data 8 febbraio 2007.

Il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

Qualora si verificano eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo "valore di recupero" è imputata a conto economico.

Un'attività immateriale acquistata o 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 all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso.

La Società ha adottato il mantenimento del costo storico, in alternativa al *fair value*, come criterio di valutazione per le attività immateriali successivamente all'iscrizione iniziale.

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

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'attività viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita.

## **Attività Materiali**

### ***Immobili, impianti, macchinari***

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) 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.

Si tratta delle attività per le quali non sono applicabili i concetti descritti in precedenza per quanto riguarda i diritti in concessione.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*").

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.

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.

### ***Beni in leasing***

I beni acquisiti tramite contratti di locazione finanziaria, contabilizzati secondo la metodologia finanziaria quando la Società acquisisce la sostanza di tutti i rischi e benefici, sono iscritti tra le Attività materiali o immateriali, con iscrizione al passivo di un debito finanziario di pari importo. Il debito viene progressivamente ridotto in base al piano di rimborso delle quote capitale incluso nei canoni contrattualmente previsti, mentre il valore del bene iscritto tra le immobilizzazioni viene sistematicamente ammortizzato in funzione della vita economico-tecnica del bene stesso, oppure se inferiore in base ai termini di scadenza dei contratti di locazione.

### ***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. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo della svalutazione (test di "impairment"). 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 un'attività (o di un'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 direttamente 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.

### **Partecipazioni in imprese collegate**

Si tratta di partecipazioni in società nelle quali SAT esercita un'influenza notevole (ex art. 2359 c.c.). Il bilancio di SAT include la quota di pertinenza dei risultati delle collegate, contabilizzata con il metodo del patrimonio netto, a partire dalla data in cui inizia l'influenza notevole fino al momento in cui tale influenza notevole cessa di esistere. Qualora l'eventuale quota di pertinenza di

SAT delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui SAT abbia l'obbligo di risponderne.

#### **Attività finanziarie**

Le attività 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. Non risulta necessario procedere ad alcuna attualizzazione essendo i residui crediti in denaro o crediti di imposta su TFR.

#### **Rimanenze**

SAT non ha rimanenze 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, al fine di approssimare il loro *fair value*. Tale fondo è calcolato sulla base delle valutazioni di recupero effettuate mediante analisi delle singole posizioni e della rischiosità complessiva del monte crediti. Poiché la riscossione del corrispettivo non è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, non è stato necessario ricorrere all'attualizzazione del credito.

#### **Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura**

Il presente bilancio della Società non annovera tale fattispecie.

#### **Cassa e mezzi equivalenti**

La voce relativa a cassa e mezzi equivalenti include cassa e conti correnti bancari e depositi rimborsabili a domanda (conti correnti postali) che per loro natura sono soggetti ad un rischio non significativo di variazione di valore.

#### **Passività 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 utilizzando il metodo dell'interesse effettivo.

I finanziamenti sono classificati tra le passività correnti a meno che la Società abbia il diritto incondizionato di differire l'estinzione di tale passività di almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

#### **Fondi rischi e oneri**

SAT 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 esercizio 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 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 di ripristino o sostituzione dei beni in concessione*

Come descritto in precedenza, in base ai dettami introdotti dall'IFRIC 12 il concessionario non ha i requisiti per iscrivere nel proprio bilancio l'infrastruttura come immobili, impianti e macchinari ed il trattamento contabile degli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assume diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

- interventi riferibili alla normale attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione e manutenzione programmata ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute anche in adozione dell'IFRIC 12.

I secondi, considerato che L'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione del bene fisico infrastruttura, ma di un diritto, dovranno essere rilevati sulla base dello IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali, che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il "Fondo di ripristino o sostituzione dei beni in concessione" coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

#### **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 ai 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 esercizio.

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 esercizio.

Si segnala che in seguito alle modifiche apportate dalla regolamentazione del TFR dalla legge 27 dicembre 2006 n.196 ("Legge Finanziaria 2007") e dai successivi Decreti e Regolamenti attuativi, i criteri di contabilizzazione applicati alle quote di TFR maturate al 31 dicembre 2006 e a quelle maturande dal 1° gennaio 2007, sono stati modificati a partire dal precedente esercizio, secondo le modalità previste dallo IAS 19 e le interpretazioni definite dagli organismi tecnici nazionali competenti.

Per effetto della Riforma della previdenza complementare di cui al suddetto Decreto, le quote di TFR maturate fino al 31 dicembre 2006 continueranno a rimanere in azienda configurando un piano di benefici definiti (obbligazione per i benefici maturati soggetta a valutazione attuariale), mentre le quote maturande a partire dal 1° gennaio 2007, per effetto delle scelte operate dai dipendenti nel corso del 2007, sono destinate a forme di previdenza complementare o trasferite dall'azienda al fondo di tesoreria gestito dall'INPS, configurandosi a partire dal momento in cui la scelta è formalizzata dal dipendente, come piani a contribuzione definita (non più soggetti a valutazione attuariale).

Alla luce delle nuove disposizioni normative si è reso necessario rideterminare in esercizi precedenti l'importo delle passività maturate al 31 dicembre 2006 al fine di adeguare il modello di valutazione attuariale precedentemente utilizzato per determinare la quota dell'obbligazione futura dell'azienda (Projected Unit Credit Method), in funzione delle nuove ipotesi attuariali (tasso di rivalutazione di legge previsto per tale Istituto in luogo delle stime di incremento salariale) senza considerare, data l'ormai sostanziale completa maturazione dell'obbligazione, il pro-rata del servizio prestato sulle quote di futura maturazione.

Attraverso la valutazione attuariale si imputano al conto economico nella voce "costo del lavoro" il current service cost che definisce l'ammontare dei diritti maturati nell'esercizio dai dipendenti e l'interest cost che costituisce l'onere figurativo che l'impresa sosterebbe chiedendo al mercato un finanziamento di importo pari al TFR.

#### **Imposte anticipate/differite**

Le imposte anticipate/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 anticipate 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 passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel esercizio 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.

### *Ricavi da servizi in concessione*

I ricavi maturati nel esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della “percentuale di completamento” e sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un mark-up del 5% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l’attività di coordinamento generale dell’esecuzione dei lavori svolta da SAT.

### **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, in conformità con l’IFRIC 12 come un diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall’utilizzo effettivo dell’infrastruttura stessa (metodo dell’attività finanziaria).

SAT contabilizza tali contributi secondo questa impostazione contabile.

### **Costi**

I costi sono imputati a conto economico quando ne è divenuta certa l’esistenza, è determinabile in modo obiettivo l’ammontare e quando nella sostanza dell’operazione è possibile riscontrare che l’impresa ha sostenuto tali costi in base al principio di competenza.

### **Oneri finanziari**

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell’interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell’accantonamento annuale al fondo ripristini.

Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l’attività pronta per l’uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

### **Dividendi**

I dividendi iscritti al conto economico dell’esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono 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.

### **Criteri di conversione dei valori espressi in valuta**

I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al



31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.

Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa - della valuta prescelta nella negoziazione.

### **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 l'esercizio.

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 diluitivo (ad esempio i piani di *stock option* ai dipendenti).

In base sia alle prescrizioni dello IAS 33 sia al fatto che la Società ha in circolazione solo azioni ordinarie non si è provveduto al calcolo dell'utile diluito in quanto non esistono effetti di diluizione per l'esercizio 2011, così come per l'esercizio 2010.

### **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 i rischi su crediti, ammortamenti, svalutazioni di attivo, benefici ai dipendenti, imposte, altri accantonamenti e fondi, con particolare riguardo al fondo ripristino. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a conto economico.

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

## **PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA**

Si riporta di seguito una descrizione dei principali rischi finanziari e delle azioni mitiganti messe in atto dalla Società.

### **1) Rischio di credito**

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industriali hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci

delle compagnie aeree, principali clienti della Società. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei e dei subconcessionari.

La Società ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti attualmente ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Società richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute). Dal gennaio 2012 SAT ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

La Società, inoltre, ha stipulato da dicembre 2011 un'assicurazione sul credito di tipo "excess of loss" con la quale viene coperto il rischio di mancato incasso di crediti nei casi di procedure concorsuali (insolvenza di diritto) in cui può venirsi a trovare il cliente.

## **2) Rischio di liquidità**

Alla data del 31 dicembre 2011, SAT ha una posizione finanziaria netta corrente positiva per 9,7 milioni di euro ed ha incrementato l'utilizzo del finanziamento a medio termine (14,9 milioni di euro al 31 dicembre 2011) concesso nel dicembre 2008 dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) che garantisce a SAT il finanziamento fino a 40 milioni di euro per importanti investimenti infrastrutturali effettuati e programmati per i prossimi anni. Il contratto di finanziamento, con scadenza il 15 settembre 2027, prevede un esercizio di preammortamento di 4 anni, un tasso d'interesse parametrato all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari per i quali al 31 dicembre 2011 non emerge alcun tipo di criticità

La Società ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa, consentiranno alla Società di soddisfare i propri fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

## **3) Rischio di tasso d'interesse**

L'esposizione al rischio del tasso di interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi di interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico di SAT, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e di investimento.

Alla data del 31 dicembre 2011, SAT è soggetta al rischio di tasso di interesse delle operazioni di finanziamento derivante dall'indebitamento a medio termine evidenziato dalla Posizione Finanziaria Netta non corrente pari ad 14,9 milioni di euro al 31 dicembre 2011 (13,6 milioni di euro al 31 dicembre 2010). L'Indebitamento Finanziario Netto pari ad 5,2 milioni di euro (11 mila euro al 31/12/10) ed il quoziente di indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto), pari a 0,09 (pari a zero al 31/12/10), confermano la solidità finanziaria della società.

La Società effettua un costante monitoraggio del rischio in oggetto anche attraverso l'esecuzione di specifiche analisi di sensitività, che ad oggi non evidenziano criticità degne di rilievo.

## **4) Rischio di cambio**

SAT non è soggetta al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

## **INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI**

Dal 1° gennaio 2009 è divenuta obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 8 – Settori operativi, che richiede che i settori operativi siano identificati sulla base del sistema di reportistica interno che il management utilizza per allocare le risorse e per valutare le performances.

Sono riportate pertanto di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta da SAT non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker".

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati: Aviation e Non Aviation.

- 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, 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 le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) i costi non attribuibili direttamente ai due segmenti. In particolare le principali tipologie di costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

## Informativa per settore di attività

(vabri in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	<u>31-dic-11</u>	<u>31-dic-10</u>	<u>31-dic-11</u>	<u>31-dic-10</u>	<u>31-dic-11</u>	<u>31-dic-10</u>	<u>31-dic-11</u>	<u>31-dic-10</u>
<b><i>Conto economico</i></b>								
Ricavi operativi	46.991	42.195	18.096	17.977	0	-	65.088	60.172
Ricavi per serv. costruz.	7.243	5.077	1.961	5.374	-	0	9.204	10.451
<b>Totale Ricavi di settore</b>	<b>54.235</b>	<b>47.272</b>	<b>20.057</b>	<b>23.351</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>74.292</b>	<b>70.623</b>
Costi operativi (*)	28.511	26.783	15.469	14.229	6.964	7.091	50.943	48.102
Costi per serv. costruz.	6.898	4.835	1.867	5.118	-	-	8.766	9.954
Ammort.ti e accanton.ti	4.335	3.971	1.033	832	733	948	6.101	5.751
<b>Risultato operativo</b>	<b>14.491</b>	<b>11.683</b>	<b>1.688</b>	<b>3.172</b>	<b>-7.696</b>	<b>-8.038</b>	<b>8.482</b>	<b>6.816</b>
Gestione finanziaria	-	-	-	-	675	313	-675	-313
<b>Ris. ante imposte</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.807</b>	<b>6.503</b>
Imposte di esercizio	-	-	-	-	3.456	2.969	-3.456	-2.969
<b>Ris. netto di esercizio</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.351</b>	<b>3.535</b>
<b>Situazione patrimoniale-finanziaria</b>								
Attività correnti	8.607	8.498	6.009	3.532	11.631	15.543	26.247	27.573
Attività non correnti	60.912	53.603	29.865	28.908	3.039	2.941	93.816	85.452
<b>Altre informazioni</b>								
Investimenti	9.288	6.616	2.456	6.021	405	360	12.150	12.997

### Informazioni in merito ai principali clienti

Al 31 dicembre 2011 l'importo totale dei ricavi operativi dei primi tre vettori è pari a € 30.859 migliaia (€ 28.457 migliaia al 31 dicembre 2010). L'incidenza sul totale dei ricavi operativi dei primi tre vettori è pari al 47,4% (47,3% al 31 dicembre 2010); in particolare, l'incidenza del primo di essi (Ryanair) è pari al 38,6% (38,6% al 31 dicembre 2010) mentre quelli del secondo (easyJet) e del terzo (Windjet) sono pari rispettivamente al 5,5% (5,4% al 31 dicembre 2010) ed al 3,3% (3,3 al 31 dicembre 2010).

Si segnala inoltre che i ricavi suddetti si riferiscono per il 98,7% al settore aviation (98,2% al 31 dicembre 2010).

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: CONTO ECONOMICO

### VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi di SAT ammontano ad € 74,3 milioni (€ 70,6 milioni al 31 dicembre 2010) e sono così composti (€/000):

	31 dic 11	% su ricavi	31 dic 10	% su ricavi	Variazioni	Var. %
<b>Ricavi operativi</b>						
- Servizi di assistenza ed extra	16.998	22,9%	15.989	22,6%	1.010	6,3%
- Gestione magazzini merci	426	0,6%	477	0,7%	-51	-10,7%
- Diritti e tasse aeroportuali	31.183	42,0%	27.400	38,8%	3.783	13,8%
- Servizi in sub-concessione	9.928	13,4%	9.790	13,9%	138	1,4%
- Altri servizi aeroportuali	5.778	7,8%	5.762	8,2%	16	0,3%
<i>Sub-totale Ricavi operativi</i>	<i>64.314</i>	<i>86,6%</i>	<i>59.418</i>	<i>84,1%</i>	<i>4.896</i>	<i>8,2%</i>
Ricavi per servizi di costruzione	9.204	12,4%	10.451	14,8%	-1.247	-11,9%
Altri ricavi	774	1,0%	754	1,1%	20	2,7%
<b>TOTALE</b>	<b>74.292</b>	<b>100,0%</b>	<b>70.623</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.669</b>	<b>5,2%</b>

#### 1. Ricavi operativi

I ricavi operativi di SAT al 31 dicembre 2011 ammontano a € 64.314 migliaia (€ 59.418 migliaia al 31 dicembre 2010) ed hanno consuntivato un incremento di € 4,9 milioni pari all'8,2%.

I ricavi derivanti dai servizi di assistenza registrano, rispetto al 2010, un incremento del 6,3%, in linea con l'aumento dei movimenti aerei (+5,9%) e del tonnellaggio assistito (+7,8%).

La flessione dei ricavi sulla gestione merci (-10,7%) è da imputare al calo della merce trasportata via superficie (-14,0%) nonché allo slittamento di un mese sull'operatività del volo Delta Air Lines per New York rispetto al 2010 (da giugno anziché da maggio) che ha ritardato l'avvio delle spedizioni cargo sul volo passeggeri.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali (+13,8%) è principalmente ascrivibile all'aumento del traffico passeggeri (+11,3%), del tonnellaggio aeromobili (+7,8%) ed, in misura minore, all'incremento dei livelli tariffari di alcuni diritti regolamentati fissati dal Contratto di Programma per l'anno 2011.

L'incremento dell'1,4% dei servizi in sub-concessione deriva principalmente dall'effetto compensativo dei seguenti fattori:

- autonoleggi in leggero incremento dello 0,9% (+€ 32 migliaia);
- concessioni varie (es. superfici affittate), in incremento del 2,1% (+€ 9 migliaia);
- servizi commerciali (bar, ristoranti, negozi), in incremento del 1,7% (+€ 97 migliaia).

Gli altri servizi aeroportuali (parcheggi auto e pubblicità) confermano sostanzialmente i risultati conseguiti nello scorso esercizio con un incremento dello 0,3% (+€ 16 migliaia).

#### 2. Ricavi per servizi di costruzione

Al 31 dicembre 2011 i ricavi per servizi di costruzione ammontano ad € 9.204 migliaia (€ 10.451 migliaia al 31 dicembre 2010) e si riferiscono ai ricavi rilevati a fronte dei servizi di costruzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (costruzione ed ampliamenti) oggetto della concessione.

Il decremento di tale voce è conseguente ai minori investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati del 2011 rispetto al 2010. In particolare, il 2010 era stato caratterizzato da importanti investimenti relativi al nuovo Cargo Village, ultimato poi nel secondo trimestre del 2011.

### 3. Altri ricavi

Al 31 dicembre 2011 gli altri ricavi sono pari a € 774 migliaia (€ 754 migliaia al 31 dicembre 2010) e si riferiscono a rimborsi di costi e spese, proventi diversi e altri proventi.

I “rimborsi di costi e spese”, per un importo complessivo di € 482 migliaia (€ 400 migliaia al 31 dicembre 2010), riguardano il recupero di spese telefoniche (€ 21 migliaia), indennità doganali (€ 17 migliaia), utenze (€ 278 migliaia), recuperi vari e minori (€ 100 migliaia), recupero costi commerciali (€ 17 migliaia) e mensa a carico dei dipendenti (€ 49 migliaia).

I “proventi diversi” per € 173 migliaia (€ 160 migliaia al 31 dicembre 2010) si riferiscono a consulenze (€ 53 migliaia), prestazioni in service (€ 47 migliaia), plusvalenze patrimoniali (€ 10 migliaia), servizio rilascio permessi aeroportuali (€ 61 migliaia), vari e minori (€ 1 migliaia).

Gli “altri proventi” riguardano le sopravvenienze attive per € 120 migliaia (€ 193 migliaia al 31 dicembre 2010) provenienti principalmente da minori costi (€ 31 migliaia) e da maggiori ricavi di competenza passata (€ 89 migliaia).

### COSTI

Complessivamente i costi di SAT ammontano ad € 65,8 milioni (€ 63,8 milioni al 31 dicembre 2010) e sono così composti (€/000):

	31 dic 11	% su ricavi	31 dic 10	% su ricavi	Variazioni	Var. %
Materie di consumo	993	1,3%	1.132	1,6%	-139	-12,3%
Costi del personale	21.239	28,6%	21.104	29,9%	135	0,6%
Costi per servizi	24.190	32,6%	21.808	30,9%	2.382	10,9%
Costi per servizi di costruzione	8.766	11,8%	9.954	14,1%	-1.188	-11,9%
Altre spese operative	4.522	6,1%	4.058	5,7%	464	11,4%
Amm.ti immob.ni immat.li	1.975	2,7%	1.611	2,3%	364	22,6%
Amm.ti immob.ni mat.li	1.741	2,3%	1.659	2,3%	82	5,0%
Accantonamento a fondo di ripristino e sostituzione	1.952	2,6%	1.810	2,6%	142	7,8%
Accantonamenti e svalutazioni	432	0,6%	671	1,0%	-239	-35,6%
<b>TOTALE</b>	<b>65.810</b>	<b>88,6%</b>	<b>63.807</b>	<b>90,3%</b>	<b>2.003</b>	<b>3,1%</b>

### 4. Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano ad € 993 migliaia (€ 1.132 migliaia al 31 dicembre 2010). In particolare sono costituiti dal consumo di vestiario (€ 175 migliaia), di materiale per la manutenzione di impianti, attrezzature, fabbricati ed automezzi (€ 182 migliaia) e dai consumi di materiale vari (€ 636 migliaia) fra cui carburanti per autoveicoli, liquidi de-icing, cancelleria, carte d'imbarco ed etichette bagagli. Il decremento del 12,3% rispetto al 2010 (-€139 migliaia) è stato ottenuto grazie ad una maggiore efficienza della gestione dei materiali consumo per i servizi di assistenza (fra cui liquidi *de-icing* per aeromobili e piste).

### 5. Costi del personale

Il costo del Personale (€ 21.239 migliaia al 31 dicembre 2011) ha registrato un incremento rispetto al 2010 di € 135 migliaia (+0,6%). La riduzione del 0,7% delle retribuzioni, che passano da € 15.683 migliaia a € 15.579 migliaia al 31 dicembre 2011 deriva principalmente dal minor costo per competenze non ricorrenti relative ad incentivazioni all'esodo (€ 504 migliaia nel 2010 rispetto a € 70 migliaia del 2011).

Gli "oneri sociali" pari a € 4.535 migliaia (€ 4.321 migliaia al 31 dicembre 2010) rilevano un incremento del 5% principalmente per la non imponibilità ai fini INPS delle somme erogate come incentivazione all'esodo che aveva maggiormente inciso nel 2010 come prima richiamato.

Nel corso del 2011 SAT ha versato ai fondi di previdenza € 1.101 migliaia in relazione a quanto maturato dai dipendenti sul TFR dell'anno (€ 1.139 migliaia). La differenza deriva principalmente dalla rettifica di competenza dell'esercizio per l'adeguamento del Fondo TFR in base al calcolo attuariale previsto dallo IAS19.

Gli "altri costi del Personale" pari a € 35 migliaia (€ 49 migliaia al 31 dicembre 2010) si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

La tabella di seguito mostra l'organico complessivo di SAT al 31 dicembre 2011 confrontato con quello alla stessa data del 2010:

	31 dic 11	31 dic 10	Variazioni
Dirigenti	9	8	1
Impiegati	327	327	0
Operai	101	103	-2
TOTALE	437	438	-1

L'organico medio dell'anno (espresso in *equivalent full time*) viene esposto nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Dirigenti	8,2	8,0	0,2
Impiegati	290,4	286,1	4,3
Operai	100,8	104,0	-3,2
TOTALE	399,4	398,1	1,3

Ricordiamo che nelle tabelle sopraesposte 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno, e che la differenza fra i dati al 31 dicembre e quelli medi sono dovuti alla normale stagionalità dell'aeroporto.

## 6. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi al 31 dicembre sono così composti (€/000):

	31 dic 11	% su ricavi	31 dic 10	% su ricavi	Variazioni	Var. %
Servizi per il personale	950	1,3%	876	1,2%	74	8,4%
Servizi di manutenzione	1.490	2,0%	1.486	2,1%	5	0,3%
Servizi per utenze	2.304	3,1%	1.912	2,7%	392	20,5%
Altri servizi industriali	19.055	25,6%	17.191	24,3%	1.864	10,8%
Spese istituzionali	390	0,5%	343	0,5%	47	13,8%
<b>TOTALE</b>	<b>24.190</b>	<b>32,6%</b>	<b>21.808</b>	<b>30,9%</b>	<b>2.382</b>	<b>10,9%</b>

I “*servizi per il Personale*” per € 950 migliaia, +8,4% rispetto al 2010, comprendono mensa aziendale (€ 594 migliaia), assicurazioni del personale (€ 75 migliaia), rimborsi spese legate alle missioni (€ 61 migliaia), corsi di formazione (€ 93 migliaia), “service” esterno per i cedolini paga (€ 91 migliaia), visite mediche (€ 19 migliaia), prestazioni professionali per liti passive (€ 13 migliaia) ed altri minori (€ 4 migliaia).

I “*servizi di manutenzione*” per € 1.490 migliaia (€ 1.486 migliaia al 31 dicembre 2010) registrano una sostanziale conferma di quelli sostenuti nel 2010 (+€ 5 migliaia).

I “*servizi per utenze*” per € 2.304 migliaia registrano un incremento sul 2010 (+20,5%) e sono principalmente costituiti dai costi di energia elettrica per € 1.634 migliaia (+19,6%), acqua per € 244 migliaia (+13,4%), telefonia per € 161 migliaia (+1,9%), gas metano per € 200 migliaia (+36,7%), nettezza urbana per € 65 migliaia (+240,6%). Gli aumenti di costo per utenze di energia e gas sono dovuti sia ad incrementi tariffari conseguente al maggior costo del petrolio sia ad aumenti di superfici utilizzate (ad esempio nuovo Cargo Village a partire dal secondo trimestre 2011).

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



	31 dic 11	% su ricavi	31 dic 10	% su ricavi	Variazioni	Var. %
Promozionali, pubblicità e marketing	11.574	15,6%	10.101	14,3%	1.473	14,6%
Facchinaggio	2.064	2,8%	2.026	2,9%	38	1,9%
Prestazioni professionali	1.359	1,8%	1.214	1,7%	145	11,9%
Pulizie (locali ed aerei)	863	1,2%	858	1,2%	5	0,6%
Servizio di vigilanza	700	0,9%	673	1,0%	27	4,0%
Assicurazioni industriali	536	0,7%	509	0,7%	27	5,2%
Servizio assistenza disabili	306	0,4%	261	0,4%	45	17,2%
Servizio collegamento aree remote parcheggi	254	0,3%	240	0,3%	14	5,8%
Servizi ausiliari aerostazione	209	0,3%	231	0,3%	-22	-9,5%
Collegamento ARCO	207	0,3%	183	0,3%	24	13,2%
Pubblicità (provvigioni agenti)	140	0,2%	158	0,2%	-18	-11,5%
Gestione sala VIP	176	0,2%	144	0,2%	32	22,2%
Manutenzione programmi	175	0,2%	138	0,2%	37	27,1%
Noleggio macchine e attrezzature	132	0,2%	116	0,2%	16	13,8%
Gestione parcheggio auto	95	0,1%	105	0,1%	-10	-9,5%
Commissioni per servizi	89	0,1%	85	0,1%	4	4,8%
Giardinaggio	85	0,1%	69	0,1%	16	24,0%
Servizio assistenza bagagli	35	0,0%	40	0,1%	-5	-12,0%
Servizi ausiliari di vendita	44	0,1%	34	0,0%	10	30,7%
Vari minori	12	0,0%	7	0,0%	5	75,0%
<b>TOTALE</b>	<b>19.055</b>	<b>25,6%</b>	<b>17.191</b>	<b>24,3%</b>	<b>1.864</b>	<b>10,8%</b>

Nel loro totale i "servizi industriali", rispetto al 2010, registrano un incremento pari ad € 1.864 migliaia (+10,8%) per effetto principale dell'incremento di spese promozionali, pubblicità e marketing (+€ 1.473 migliaia), di prestazioni professionali (+€ 145 migliaia), dei servizi di assistenza disabili (+€45 migliaia), di facchinaggio (+€ 38 migliaia) e manutenzione programmi (+€ 37 migliaia).

Le "spese istituzionali", per un importo complessivo di € 390 migliaia (€ 343 al 31 dicembre 2010), riguardano principalmente il costo per i compensi ad Amministratori (€ 205 migliaia), Sindaci (€ 114 migliaia), contributi IVS (€42 migliaia) e i rimborsi spese di trasferta ad Amministratori e Sindaci (€ 29 migliaia).

#### 7. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a € 8.766 migliaia al 31 dicembre 2011 sono in riduzione rispetto ai € 9.954 migliaia al 31 dicembre 2010 principalmente conseguente ai minori investimenti consumati nel 2011. In particolare il 2010 era stato caratterizzato dall'importante investimento per la costruzione del Cargo Village.

#### 8. Altre spese operative

Tale voce ammonta a € 4.522 migliaia (€ 4.058 migliaia al 31 dicembre 2010) ed è così composta:

- *Per godimento di beni di terzi* (pari ad € 2.731 migliaia nel 2011 ed € 2.390 migliaia nel 2010).

Riguarda il canone di concessione aeroportuale per il 2011 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.

L'incremento deriva principalmente dall'aumento del traffico registrato sul 2011.

- **Oneri diversi di gestione** (pari ad € 1.596 migliaia al 31 dicembre 2011 ed € 1.537 migliaia al 31 dicembre 2010).

Sono relativi principalmente al contributo ai Vigili del Fuoco (€ 873 migliaia) e all'ICI sulle aree commerciali (€ 158 migliaia), ai costi per contributi associativi (€ 170 migliaia), oneri fiscali (€ 146 migliaia), spese di rappresentanza (€ 142 migliaia), vari amministrativi (€ 38 migliaia), alle spese per pubblicazioni (€ 14 migliaia), spese postali (€ 12 migliaia), spese legali notarili ed assembleari (€ 19 migliaia), minori (€ 24 migliaia).

- **Altri oneri** (pari ad € 195 migliaia al 31 dicembre 2011 rispetto ad € 132 migliaia al 31 dicembre 2010).

Sono costituiti da sopravvenienze passive derivanti principalmente da mancati ricavi (€ 60 migliaia) e maggiori costi inerenti esercizi precedenti (€ 135 migliaia).

#### **9. Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali**

La voce al 31 dicembre 2011 ammonta ad € 1.975 migliaia (€ 1.611 migliaia al 31 dicembre 2010), l'incremento è da attribuirsi principalmente all'entrata in funzione del Cargo Village e agli investimenti effettuati in software.

#### **10. Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali**

La voce al 31 dicembre 2011 ammonta ad € 1.741 migliaia (€ 1.659 migliaia al 31 dicembre 2010).

#### **11. Accantonamenti a fondi di ripristino e sostituzione**

Tale voce del valore € 1.952 migliaia (€ 1.810 migliaia al 31 dicembre 2010), introdotta con l'applicazione del principio contabile IFRIC12 a partire dall'esercizio 2010, costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto della concessione da parte di ENAC al fine di mantenere gli stessi in condizioni adeguate.

#### **12. Accantonamenti e svalutazioni**

Tale voce ammonta ad € 432 migliaia (€ 671 migliaia al 31 dicembre 2010) ed è composta principalmente dall'accantonamento effettuato a fondo svalutazione crediti operata per un importo complessivo di € 418 migliaia (€ 669 migliaia al 31 dicembre 2010), sulla base di una valutazione del presumibile valore di realizzo dei crediti in essere al 31 dicembre 2011, di cui l'accantonamento per interessi di mora per € 28 migliaia.

#### **13. Attività di investimento**

Tale voce ammonta a circa € 10 migliaia (€ 13 migliaia al 31 dicembre 2010). E' costituita dal dividendo distribuito nel 2011 dalla società partecipata Aeroporto di Firenze Spa a fronte dei titoli azionari detenuti da SAT.

#### **14. Proventi finanziari**

Tale voce ammonta a € 158 migliaia (€ 209 migliaia al 31 dicembre 2010) e si riferisce agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (€ 115 migliaia), alla fatturazione di interessi di mora (€ 38 migliaia) ed a interessi attivi minori (€ 5 migliaia).

#### **15. Oneri finanziari**

Tale voce ammonta a € 843 migliaia (€ 534 migliaia al 31 dicembre 2010) e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per € 351 migliaia (€ 175 migliaia al 31 dicembre 2010), degli oneri finanziari (interest cost, actuarial gain&loss) così come definiti dalla metodologia di rilevazione dello IAS 19 per € 173 migliaia (€ 251 migliaia al 31 dicembre 2010), degli oneri finanziari relativi alla riduzione di un anno per il calcolo dell'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni (€ 294 migliaia) e dalla svalutazione delle partecipazioni in società collegate per € 25 migliaia (€ 107 migliaia al 31 dicembre 2010).

#### **16. Imposte sul reddito di esercizio**

Accoglie imposte per complessivi € 3.456 migliaia (€ 2.969 migliaia al 31 dicembre 2010) derivanti da:

- imposte correnti calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2011 per € 3.340 migliaia, di cui € 2.063 migliaia per IRES ed € 1.277 per IRAP;
- imposte differite per € (116) migliaia.

La determinazione della suddivisione fra imposte correnti e differite verrà rivista in sede di presentazione del modello Unico 2012, in virtù dei possibili ulteriori chiarimenti delle Autorità competenti sul corretto trattamento fiscale delle scritture attuative l'IFRIC 12. La stima delle imposte correnti è stata applicata seguendo il criterio guida del c.d. principio di derivazione.

Per ulteriori dettagli si rimanda all'allegato D.

#### **17. Utile per azione**

L'utile base per azione al 31 dicembre 2011 pari ad € 0,441 (€ 0,358 al 31 dicembre 2010) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio (€ 4.350.954) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il esercizio (n. 9.860.000), non essendoci fattori diluitivi.

#### **Dividendo per azione**

Il dividendo per azione, che si riferisce al risultato netto dell'esercizio 2010 per la parte distribuita nel 2011 secondo quanto stabilito nell'assemblea dei soci, è stato di € 0,13 ottenuto dividendo l'utile distribuito (€ 1.281.800) per il numero di azioni aventi diritto (n.9.860.000 azioni ordinarie).

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

### ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta nel 2011.

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<b>attività non correnti (€/000)</b>	93.816	85.452	8.364

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### Attività immateriali

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<b>attività immateriali (€/000)</b>	69.214	61.394	7.820

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

- diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza dicembre 2046).
- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;

**18. Diritti su beni in concessione:** registrano un incremento netto di € 15.269 migliaia derivante dagli investimenti effettuati nel 2011 sui beni oggetto della concessione e dai giroconti dalle immobilizzazioni in corso.

Ai sensi di quanto previsto dall'IFRIC12, risultano iscritti tra le Attività Immateriali i diritti su Beni in concessione per un importo pari ad Euro 66.346 migliaia di euro (Euro 51.077 migliaia al 31 dicembre 2010), sui quali la Società non detiene il controllo e sui quali vige l'obbligo di mantenimento in pristino e sostituzione attraverso le manutenzioni straordinarie programmate.

**19. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno:** registrano un incremento di € 278 migliaia derivante principalmente dall'effetto combinato dell'acquisto di software per € 591 migliaia e dagli ammortamenti dell'esercizio pari ad € 313 migliaia.

**20. Immobilizzazioni in corso e acconti:** registrano un decremento di € 7.727 migliaia per effetto del completamento di opere inerenti beni oggetto di concessione con particolare riferimento al Cargo Village.

Complessivamente nel 2011 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa € 9,8 milioni, relativi a:

- diritti di concessione: € 7.404 migliaia
- immobilizzazioni in corso per interventi non ancora completati su beni in concessione: € 1.800 migliaia
- software: € 591 migliaia

**Totale € 9.795 migliaia**

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali, realizzati per 8 milioni di euro ed in corso di esecuzione per 1,8 milioni di euro, hanno riguardato in massima parte (9,2 milioni di euro) la costruzione ed il potenziamento di infrastrutture aeroportuali oggetto della concessione. In particolare, fra gli investimenti realizzati si segnala la riqualifica parcheggi e viabilità fronte aerostazione passeggeri (1,6 milioni di euro), il potenziamento dei gruppi elettrogeni di emergenza (1 milione di euro), il nuovo varco pedonale di servizio (857 mila euro), il completamento dell'infrastruttura (1 milione di euro) Cargo Village ed il relativo acquisto e posa in opera di attrezzature specifiche (722 mila euro).

Relativamente alle immobilizzazioni in corso di esecuzione, è stato consuntivato un ulteriore avanzamento dei lavori per il miglioramento delle aree di manovra (929 mila euro) e dell'area dedicata al check-in dei passeggeri (797 mila euro).

Nel 2011 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

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

## 21. Attività materiali

### attività materiali (€/000)

	31/12/11	31/12/10	Variazione
	19.261	18.652	608

Complessivamente nel 2011 sono stati effettuati investimenti per circa € 2,35 milioni, relativi a:

- terreni e fabbricati di proprietà:	€ 510 migliaia
- impianti e macchinari:	€ 917 migliaia
- attrezzature ind.li e comm.li:	€ 23 migliaia
- autoveicoli	€ 651 migliaia
- mobili e arredi:	€ 57 migliaia
- hardware:	€ 190 migliaia
- imm. in corso	€ 6 migliaia

**Totale € 2.355 migliaia**

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 34 migliaia relativo in massima parte alla cessione di attrezzature ed autoveicoli a seguito del rinnovo del parco mezzi operativi. Tali dismissioni non hanno generato effetti economici degni di rilievo.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente l'acquisto di autoveicoli/attrezzature di rampa (770 mila euro), attrezzature e mezzo anti-neve (511 mila euro), di macchine/attrezzature radiogene (101 mila euro) e macchine elettroniche (190 mila euro).

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.

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

## 22. Partecipazioni in altre imprese

SAT detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze Spa, tramite n.128.599 azioni, pari all'1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni al 31 dicembre 2011 alla Borsa di Milano, il *fair value* della partecipazione suddetta risulta pari a € 1.284 migliaia. Al 31 dicembre 2010 il valore della partecipazione era pari a € 1.440 migliaia. Il decremento di tale valore, pari ad € 156 migliaia circa, è stato riflesso nella relativa riserva patrimoniale di *fair value* al 31 dicembre 2011 nell'ambito del conto economico complessivo.

Le altre partecipazioni, valutate al costo di acquisto, si riferiscono a:

- ✓ I.T. Amerigo Vespucci Spa, (n. 97 azioni pari allo 0,43 % del capitale): € 50,7 migliaia;
- ✓ Consorzio Turistico Area Pisana (2,4%): € 0,4 migliaia;
- ✓ Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50%): € 13,2 migliaia;
- ✓ Tirreno Brennero Srl (0,27%): € 0,9 migliaia;
- ✓ Consorzio Pisa Energia (5,5%): € 0,8 migliaia;
- ✓ Montecatini Congressi Srl (2,5%): € 2,0 migliaia.

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

## 23/24. Partecipazioni in imprese Controllate/Collegate

Al 31 dicembre 2011, sulla base dello IAS 28, il valore delle partecipazioni di SAT è stato rettificato sulla base dei risultati conseguiti dalle due società nell'ultimo esercizio. Così calcolate le partecipazioni hanno un valore pari ad € 52 migliaia (€ 0 migliaia al 31 dicembre 2010), come risulta dallo schema seguente.

### *Alatoscana Spa*

Quota % posseduta  
 Valore della partecipazione (€/000)  
 Patrimonio Netto (€/000)

31/12/11	31/12/10	Variazione
8,18	29,21	-21,03
0	0	0
78	182	-104

### *Jet Fuel Co. Srl*

Quota % posseduta  
 Valore della partecipazione (€/000)  
 Patrimonio Netto (€/000)

31/12/11	31/12/10	Variazione
51,00	51,00	0,00
52	0	52
97	-22	120

In particolare nel corso dell'anno SAT ha provveduto alla ricapitalizzazione di Jet Fuel Co. S.r.l., mentre ha diluito la propria quota di partecipazione in Alatoscana S.p.A. in virtù della mancata partecipazione all'aumento di capitale.

## Attività finanziarie

### 25. Depositi cauzionali

La voce, rimasta sostanzialmente invariata rispetto al 31/12/10, comprende i crediti per depositi cauzionali al Ministero dei Trasporti per le concessioni ricevute (€ 2,22 milioni) ex art.3 del D.M. 7/11/97 n.59/T. SAT ha completato il Piano Investimenti relativo alla Concessione ex art. 17 L. 135/97 ed ha predisposto la documentazione necessaria al fine di recuperare tali depositi cauzionali. Le verifiche da parte di Enac sono già state effettuate e avallate al 31 dicembre 2011 a conclusione dell'istruttoria richiesta da parte dei ministeri competenti. Si fa presente come l'incasso di tale credito, fermo restando la sua piena legittimità e la certa solvibilità del debitore, è subordinato all'espletamento da parte delle Autorità Competenti delle procedure previste in tali situazioni, le cui tempistiche non sono ad oggi anticipabili.

### 26. Crediti verso altri

I crediti verso altri sono pari a € 1.160 migliaia (€ 1.160 migliaia al 31 dicembre 2010). Tali crediti derivano da due apposite convenzioni con lo Stato per lavori infrastrutturali (Legge 299/79 e FIO) all'interno dell'aeroporto civile di Pisa. Detti crediti potranno essere oggetto di compensazione con le anticipazioni a tale titolo ricevute dallo Stato, anch'esse riclassificate tra le Passività a medio-lungo termine, nei tempi che al momento non sono definibili.

### 27. Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno

Sono pari a € 541 migliaia e hanno registrato un decremento di € 29 migliaia rispetto al 31/12/2010. Di seguito la composizione al 31 dicembre.

	31/12/11	31/12/10
Fondo ripristino dell'anno (sp. manut. eccedenti)	519	135
First time adoption IFRIC 12	0	353
Altri minori	22	24
<b>TOTALE</b>	<b>541</b>	<b>512</b>

## ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività correnti avvenuta nel 2011.

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<u>attività correnti (€/000)</u>	26.247	27.573	-1.326

In particolare, le attività correnti sono costituite da:

### 28. Rimanenze

SAT non ha rimanenze di materie prime, sussidiarie di consumo e di merci.

### 29. Crediti verso clienti

I crediti verso clienti al 31 dicembre 2011, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano ad € 12.488 migliaia (€ 9.975 al 31 dicembre 2010) così come da tabella seguente (dati in €/000):

	31/12/11	31/12/10	Variazione
Crediti SAT	14.615	11.944	2.672
Fondo svalutazione	-2.128	-1.969	-159
<b>TOTALE</b>	<b>12.488</b>	<b>9.975</b>	<b>2.513</b>

L'incremento dei crediti pari ad € 2.672 migliaia rispetto al 31/12/2010, deriva principalmente dall'incremento di fatturato, così come evidenziato nella tabella seguente.

	Totale globale	Di cui scaduto	Oltre 90 gg	90 gg	60 gg	30 gg	31 dic
Crediti 2011	14.615	6.396	858	405	648	803	3.683
Crediti 2010	11.944	5.609	1.811	396	382	506	2.515
<b>Variazione</b>	<b>2.672</b>	<b>787</b>	<b>-953</b>	<b>9</b>	<b>266</b>	<b>297</b>	<b>1.169</b>

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di € 418 migliaia e decrementato per € 259 migliaia per utilizzo. L'incremento del fondo comprende € 74 migliaia di *accantonamento fiscale*, € 28 migliaia di accantonamento al fondo interessi di mora ed € 317 migliaia di accantonamento tassato per adeguare il fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data del Bilancio. Il fondo è in massima parte tassato (€ 1.993 migliaia).

### 30. Crediti verso collegate

Tale voce si riferisce esclusivamente ai crediti verso la collegata Alatoscana per un valore al 31 dicembre 2011 pari ad € 237 migliaia (€ 188 migliaia al 31 dicembre 2010).

### 31. Crediti Tributari

Tale voce pari ad € 326 migliaia (€ 170 migliaia al 31 dicembre 2010) comprende:

- credito IVA per € 315 migliaia.
- crediti pari ad € 11 migliaia per istanza di rimborso IVA presentata nell'ottobre 2007.

### 32. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

	31/12/11	31/12/10	Variazione
Verso dipendenti (crediti entro l'anno)	46	9	37
Verso cassieri biglietteria	13	9	4
Verso istituti previdenziali	0	44	-44
Verso sub-concessionari	236	174	62
Verso fornitori per anticipi	54	1	53
Verso istituti di credito	40	43	-2
Verso Regione Toscana	351	1.049	-698
Verso privati (acq. terreni)	673	0	673
Verso altri (progetto People Mover)	577	416	161
Verso altri minori	68	39	29
Risconti attivi	238	340	-102
<b>TOTALE</b>	<b>2.297</b>	<b>2.123</b>	<b>174</b>

In particolare si segna la:



1. il credito verso la Regione Toscana per il contributo in conto investimenti di cui alla delibera della Regione Toscana n.1.119 del 22/12/2009 che assegna finanziamenti a SAT per un importo complessivo pari a € 2,9 milioni. L'importo contabilizzato rappresenta il 100% del contributo relativo agli investimenti finanziati già completati al 31 dicembre 2011 e rappresenta la parte residua da incassare;
2. I crediti verso altri riguardano principalmente anticipi di spesa che SAT ha anticipato per conto del progetto "People Mover";
3. I crediti verso sub-concessionari riguardano incassi effettuati dagli stessi per conto di SAT (esempio riscossione parcheggi, vendita tabacchi, etc.);
4. I crediti vs privati riguardano gli acconti per la cessione di terreni limitrofi al sedime aeroportuale;
5. I risconti attivi riguardano principalmente materiali di consumo come il vestiario per le divise aeroportuali, il cui decremento è esclusivamente dovuto alla stagionalità del business.

### 33. Imposte Anticipate recuperabili entro l'anno

Accoglie le imposte anticipate recuperabili entro l'anno per un importo pari a € 1.235 migliaia (€ 1.574 migliaia al 31/12/2010). Di seguito la composizione al 31 dicembre.

	31/12/11	31/12/10
Fondo svalutazione crediti	576	529
Oneri quotazione borsa	0	186
Ammortamenti	88	68
Spese di manutenzione eccedenti	102	0
Fondo ripristino	456	777
Altri minori	13	14
<b>TOTALE</b>	<b>1.235</b>	<b>1.574</b>

### 34. Cassa e mezzi equivalenti

#### Liquidità (€/000)

31/12/11	31/12/10	Variazione
9.664	13.544	-3.880

Sono relativi alla liquidità momentanea alla fine dell'esercizio utilizzata nei primi mesi del 2012.

### PATRIMONIO NETTO

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

#### Patrimonio Netto (€/000)

31/12/11	31/12/10	Variazione
57.870	54.957	2.914

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si rinvia all'apposito prospetto negli schemi di bilancio.

In particolare, il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci:

### **35. Capitale sociale**

Al 31 dicembre 2011 il capitale sociale, interamente versato, risulta costituito da n. 9.860.000 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna (n. 9.860.000 al 31 dicembre 2010).

### **36. Riserve di capitale**

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per € 18.941 migliaia venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa nel luglio 2007.
- Dalle riserve di rivalutazione per un ammontare complessivo di € 435 migliaia costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n. 413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 migliaia.  
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 € 1.671 migliaia. L'incremento di € 177 migliaia rispetto al 31 dicembre 2010, deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2010 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2010.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di € 17.442 migliaia. L'incremento di € 2.076 migliaia deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2010 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2010.
- Dalle altre riserve costituite da contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di € 66 migliaia. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

### **37. Riserva rettifiche di transizione ai principi contabili internazionali IAS-IFRS**

Tale riserva accoglie: (i) la riserva IAS (negativa per € 317 migliaia) 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; (ii) la riserva IAS (negativa per € 2.517 migliaia) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2009.

### **38. Riserva di Fair Value**

Al 31 dicembre 2011 ammonta a € 1.157 migliaia.

Tale Riserva accoglie gli utili netti non realizzati relativi all'adeguamento al *fair value* della partecipazione nell'Aeroporto di Firenze.

### **39. Utili (perdite) portati a nuovo**

Accoglie gli utili portati a nuovo per € 372 migliaia (€ 372 migliaia al 31 dicembre 2010). Tale voce accoglie l'effetto contabile di riesposizione dell'utile netto 2009 con la nuova applicazione dell'IFRIC12 che lo ha incrementato di € 421 migliaia.

### **40. Utile (perdita) di esercizio**

Accoglie il risultato di esercizio al 31 dicembre 2011 pari a € 4.351 migliaia.

## PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

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

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<b>passività a m/l termine (€/000)</b>	27.309	24.119	3.191

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

### 41. Passività fiscali differite

Tale voce ammonta ad € 284 migliaia al 31 dicembre 2011 (€ 293 migliaia al 31 dicembre 2010) ed accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi. Di seguito la composizione al 31 dicembre.

	31/12/11	31/12/10
Plusvalenze patrimoniali	7	9
Fondo ex art. 55/917	28	28
Ammortamenti	107	107
Differenze da applicazioni IAS (TFR)	142	150
<b>TOTALE</b>	<b>284</b>	<b>293</b>

### 42. Fondi per Rischi ed Oneri

La composizione di tali fondi è la seguente:

#### - *Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili*

Accoglie il fondo di circa € 22,2 migliaia relativo all'indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

#### - *Altri (Fondo rischi oneri futuri)*

Il fondo per rischi oneri futuri è pari a € 16,5 migliaia.

Inoltre si precisa che la Società non ha in essere contenziosi caratterizzati da passività potenziali degne di rilievo non commentate all'interno del bilancio.

### 43. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo, valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio, accoglie i costi, rilevati pro tempore, relativi al mantenimento e ripristino (tipicamente si tratta di costi di ripristino e sostituzione) dell'infrastruttura aeroportuale che la società di gestione dovrà restituire alla fine del esercizio concessorio (dicembre 2046). Il valore complessivo al 31 dicembre 2011 è pari ad € 8.375 migliaia, di cui € 1.800 migliaia come quota prevedibilmente utilizzata nel corso del 2012, e si incrementa di € 1.356 migliaia rispetto al 31/12/2010 come effetto netto tra accantonamenti ed utilizzi.

### 44. 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 esercizio 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 esercizio.

Alla luce delle nuove disposizioni normative si è reso necessario rideterminare l'importo delle passività maturate al 31 dicembre 2006 al fine di adeguare il modello di valutazione attuariale precedentemente utilizzato per determinare la quota dell'obbligazione futura dell'azienda (Projected Unit Credit Method), in funzione delle nuove ipotesi attuariali (tasso di rivalutazione di legge previsto per tale Istituto in luogo delle stime di incremento salariale) senza considerare, data l'ormai sostanziale completa maturazione dell'obbligazione, il pro-rata del servizio prestato sulle quote di futura maturazione. Tale rideterminazione, secondo quanto previsto dal paragrafo 109 dello IAS 19, ha comportato la rilevazione quale "curtailment" di un provento non ricorrente iscritto a riduzione dei costi del personale nell'esercizio 2007.

In particolare per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per la valutazione al 31 dicembre 2011 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione	4,25%
- tasso annuo di inflazione	2,00%
- tasso annuo incremento TFR	3,00%

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporates AA con duration da 7 a 10 anni; tale *duration* è commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività conformemente a quanto previsto dallo IAS 19 risulta pari ad € 3.723 migliaia al 31 dicembre 2011 (€ 3.896 migliaia al 31 dicembre 2010). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nel esercizio in esame e presenta un decremento rispetto al 31 dicembre 2010 di € 173 migliaia come sotto riportato (espresso in €/000):

<b>Fondo TFR</b>	€/000
<b>Saldo al 31 dicembre 2010</b>	<b>3.896</b>
Quota maturata nel periodo (interest cost)	172
Quota maturata nel periodo (actuarial gain&loss)	1
Indennità liquidate nel periodo	-346
<b>Saldo al 31 dicembre 2011</b>	<b>3.723</b>

#### 45. Passività finanziarie

La voce pari ad € 14.870 migliaia (€ 13.555 migliaia al 31 dicembre 2010). L'incremento, pari ad € 1.315 migliaia, si riferisce al "tiraggio" nel corso del 2011 del finanziamento a lungo termine concesso nel dicembre 2008 dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San

Paolo) che garantisce a SAT il finanziamento fino a 40 milioni di Euro per importanti investimenti infrastrutturali effettuati e programmati per i prossimi anni. In considerazione delle caratteristiche del finanziamento, tale ammontare riflette sostanzialmente il valore del costo ammortizzato della passività in accordo a quanto previsto dallo IAS 39.

Il debito finanziario a medio - lungo suddetto prevede il rispetto di determinati parametri finanziari-economici-patrimoniali. Il bilancio della Società al 31 dicembre 2011 rispetta ampiamente tutti i parametri sopra menzionati.

#### 46. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo pari a € 1.811 migliaia (€ 1.811 migliaia al 31 dicembre 2010).

In particolare:

- i) € 4 migliaia si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti;
- ii) € 1.807 migliaia si riferiscono alla riclassificazione dalla voce "Acconti" delle Passività correnti, degli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 migliaia) e lavori FIO (€ 1.033 migliaia) che potranno essere oggetto di compensazione con i crediti verso altri esigibili oltre l'anno. La riclassificazione tiene conto che non è possibile, alla data del presente Bilancio, fare una previsione sulle tempistiche di chiusura dell'istruttoria da parte degli organi competenti.

### PASSIVITA' CORRENTI

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

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<b>Passività correnti (€/000)</b>	34.883	33.949	934

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### 47. Scoperti bancari e finanziamenti

Al 31 dicembre 2011 la Società non utilizza gli affidamenti disponibili per esigenze di cassa.

La **Posizione Finanziaria Netta** (Indebitamento finanziario netto) della Società al 31 dicembre 2011, così come riportata nella Relazione sulla gestione, in ossequio alla Delibera Consob prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella (espressa in €/000):

	31/12/11	31/12/10	Variazione
<i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	9.664	13.544	-3.880
<i>Debiti bancari correnti</i>	0	0	0
<b>Posizione finanziaria netta corrente (a)</b>	<b>9.664</b>	<b>13.544</b>	<b>-3.880</b>
<i>Debiti bancari non correnti</i>	-14.870	-13.555	-1.315
<b>Posizione finanziaria netta non corrente (b)</b>	<b>-14.870</b>	<b>-13.555</b>	<b>-1.315</b>
<b>Posizione Finanziaria Netta (a+b)</b>	<b>-5.206</b>	<b>-11</b>	<b>-5.195</b>

Il peggioramento di 5,2 milioni di euro è sostanzialmente ascrivibile all'assorbimento finanziario generato dai significativi investimenti effettuati nell'esercizio (12.150 mila euro), peraltro compensato dalla generazione di liquidità generata dalla gestione operativa (*cash flow netto* pari a + 8.318 mila euro).

Si rimanda al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

#### 48. Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 4.095 migliaia è così composto (valori in €/000):

	31/12/11	31/12/10	Variazione
IRPEF su lavoro dipendente e autonomo	261	239	22
IRAP / IRES	275	906	-630
ERARIO addizionale comunale	2.743	2.435	308
ICI	635	516	119
Maggiorazione Diritti Aviazione generale	156	0	156
Altri minori	3,7	0,5	3,3
<b>TOTALE</b>	<b>4.074</b>	<b>4.095</b>	<b>-21</b>

L'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili, pari ad € 4,5 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. La legge finanziaria 2007 ha introdotto ulteriori € 0,50 a passeggero imbarcato al fine di contribuire al sostenimento del servizio antincendio fornito dai VV.F. negli aeroporti italiani. La legge finanziaria 2009 ha introdotto ulteriori € 2 a passeggero imbarcato per il sostegno degli addetti di imprese in crisi del settore.

Il debito per l'Imposta Comunale sugli Immobili si è creato nel 2007 a seguito della sua introduzione da parte della Legge Finanziaria 2007 dove, nelle "disposizioni in materia di catasto", prevede: nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6, E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati a uso commerciale, industriale, a ufficio privato, ovvero a usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale. L'incremento del debito è dovuto alle maggiori somme non ancora versate dovute a variazioni di classe di accatastamento da parte dell'Agenzia del Territorio di cui la Società ne ha fatto specifico ricorso in sede tributaria.

Il debito per la maggiorazione dei diritti di approdo e partenza sui voli privati di Aviazione generale riguarda l'accantonamento che la Società ha fatto al 31 dicembre 2011 per le competenze accantonate relative agli anni 2007-2010, ancora non versato in attesa di una disposizione applicativa da parte del Ministero dei trasporti.

#### 49. Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2011 ammontano ad € 18.818 migliaia (€ 17.484 migliaia al 31 dicembre 2010) e registrano un incremento di € 1.334 migliaia.

#### 50. Debiti verso Istituti previdenziali

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

	31/12/11	31/12/10	Variazione
I.N.P.S.	1.285	1.318	-32
I.N.A.I.L.	2	5	-3
Fondo Inps c/tesoreria	86	83	3
<b>TOTALE</b>	<b>1.373</b>	<b>1.405</b>	<b>-32</b>

### 51. Altri debiti esigibili entro l'anno

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

	31/12/11	31/12/10	Variazione
Ministero dei Trasporti per canoni di concessione - (i)	2.026	1.546	480
Vettori per incassi biglietteria aerea - (ii)	675	645	30
Dipendenti per competenze maturate - (iii)	2.441	2.717	-276
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	149	76	73
Amministratori e Sindaci revisori (competenze maturate)	27	15	12
Servizio Antincendio - (iv)	2.997	2.931	67
Altri minori	117	173	-56
<b>TOTALE</b>	<b>8.434</b>	<b>8.103</b>	<b>330</b>

In particolare le principali variazioni sono relative a:

- (i) il debito verso l'ENAC per i canoni aeroportuali di competenza calcolati sulla base del traffico in termini di WLU consuntivato. L'incremento di € 289 migliaia è principalmente dovuto all'incremento del traffico consuntivato nel 2011;
- (ii) il debito verso i vettori per gli incassi effettuati dalla biglietteria ed è incrementato rispetto al 31 dicembre 2010 per effetto di incassi ancora da versare alle compagnie aeree;
- (iii) il decremento dei debiti verso i dipendenti deriva principalmente dal pagamento del debito per le competenze arretrate;
- (iv) Il debito verso l'Erario per la quota di competenza 2011 del contributo al Servizio antincendio dei Vigili del Fuoco, introdotto dalla legge finanziaria 2007, è stato assolto da parte della Società; la variazione esprime in saldo di competenza del 2011 di prossima scadenza.

Sul contributo al Fondo c.d. antincendi alcune società di gestione aeroportuale, uniformemente con quanto concordato in Assaeroporti, hanno presentato appositi ricorsi, sia in sede giurisdizionale sia in sede tributaria, domandando l'annullamento degli atti amministrativi relativi al fondo stesso con riferimento ad annualità pregresse anche alla luce dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3-bis di cui all'art. 4 del DL 185/2010 che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee a quelle della riduzione dei costi del servizio antincendi negli aeroporti. SAT, come altre società di gestione aeroportuale, ha al momento accantonato e vincolato a tale finalità le somme quantificate da ENAC per l'alimentazione del Fondo in attesa dell'esito dei pendenti giudizi.

### 52. Acconti

Gli acconti, che ammontano a € 384 migliaia (€ 385 migliaia al 31 dicembre 2010), hanno registrato un piccolo decremento degli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute per € 1 migliaia.

## IMPEGNI E GARANZIE

Al 31 dicembre 2011 il totale di impegni e garanzie ammonta ad € 16.907 migliaia ed è così composto (dati espressi in €/000):

	31/12/11	31/12/10	Variazione
Fidejussioni prestate da Terzi per conto di SAT	8.010	8.020	-10
Fidejussioni di Terzi a favore di SAT	8.838	8.480	358
Altri impegni della Società	59	117	-58
<b>TOTALE</b>	<b>16.907</b>	<b>16.617</b>	<b>289</b>

Le fidejussioni prestate da terzi per conto SAT si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate al Ministero della Difesa (€ 5 milioni) a garanzia degli obblighi assunti per la realizzazione dei piazzali per la sosta degli aeromobili; all'ENAC (€ 2.107 migliaia) a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalla Convenzione quarantennale sottoscritta; al Comune di Pisa (€ 819) a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di SAT. La variazione è sostanzialmente dovuta all'incremento della fidejussione rilasciata all'ENAC che, per convenzione, richiede una garanzia pari al 100% del canone aeroportuale.

L'incremento di circa € 358 migliaia delle fidejussioni prestate da terzi a favore di SAT si riferisce principalmente all'aumento delle garanzie 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, 2005 e 2006 derivanti dall'applicazione dell'accordo stipulato con la collegata 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.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Compensi agli Amministratori e Sindaci

Per quanto riguarda il dettaglio dei compensi degli amministratori e sindaci si rinvia all'apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società)".

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'anno 2011, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

Alla data di chiusura del presente bilancio, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

### Rapporti con parti correlate



Si rimanda all'Allegato G per il riepilogo dei principali effetti sul bilancio al 31 dicembre 2011 delle operazioni e effettuate dalla SAT con parti correlate, peraltro di ammontare poco significativo.

### **Eventi ed operazioni significative non ricorrenti**

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano eventi significativi e non ricorrenti accaduti nel corso dell'esercizio 2011.

### **Livelli gerarchici di valutazione del *fair value***

In relazione agli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria al fair value, l'IFRS 7 richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del *fair value*. Si distinguono i seguenti livelli:

- Livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- Livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

Nel bilancio della Società, tali concetti sono applicabili esclusivamente alla valutazione della partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.A. il cui *fair value* (Euro 1.285 migliaia al 31 dicembre 2011) è qualificabile come Livello 1, in quanto relativo ad una quotazione ufficiale di Borsa Italiana.

**ALLEGATI**

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI  
NELL'ESERCIZIO 2011 (importi in migliaia di Euro)**

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
A - Valore al 31-12-10	51.077	291	10.026	61.394
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>				
Acquisti	7.404	591	1.800	9.795
Lavori in corso anni prec.	9.527	0	-9.527	0
Disinvestimenti	0	0	0	0
Contributi c/investimenti	0	0	0	0
Ammortamenti	-1.662	-314	0	-1.975
Storno fondi amm. anni prec.	0	0	0	0
B - Saldo variazioni	15.269	277	-7.727	7.820
Valore al 31-12-11 (A+B)	66.346	569	2.299	69.214

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI  
NELL'ESERCIZIO 2011 (Importi in migliaia di Euro)**

	TERRENI, FABBRICATI E IMPIANTI DI PISTA		IMPIANTI E MACCHINA RI	ATTREZ.R E IND.LI E COMMLI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
	gratuit.te devolvibili	di proprietà Società					
Costo storico al 31-12-10	6.015	11.035	13.380	551	0	7.089	38.070
Fondo amm.to al 31-12-10	-4.581	-385	-8.366	-383	0	-5.703	-19.418
A - Valore al 31-12-10	1.433	10.650	5.014	168	0	1.387	18.652
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>							
Acquisti	0	510	917	23	6	898	2.355
Disinvestimenti	0	0	-17	-1	0	-17	-34
Ammortamenti	-159	-108	-941	-25	0	-508	-1.741
Storno fondi amm. anni prec.	0	0	13	0	0	16	29
B - Saldo variazioni	-159	402	-28	-2	6	390	608
Costo storico al 31-12-2011	6.015	11.545	14.281	574	6	7.971	40.391
Fondo amm.to al 31-12-2011	-4.740	-493	-9.294	-408	0	-6.195	-21.130
Valore al 31-12-2011 (A+B)	1.274	11.052	4.986	165	6	1.777	19.261

**PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2011: ORIGINE, DISPONIBILITA', DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI PRECEDENTI ESERCIZI (Importi 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	16.269				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva per azioni proprie					
Riserva per azioni o quote di Soc. Controllate					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B, C	18.941		
Riserva da conversione obbligazioni					
Riserva di rivalutazione ex legge 413/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	1.671	B			
Riserva straordinaria	17.442	A, B, C	17.442		
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 c.c.					
Altre riserve	66	B			
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 2.834				
RISERVA DI FAIR VALUE	1.157				
Utili (perdite) a nuovo	372				
Utile (perdita) dell'esercizio	4.351	A, B, C	4.351		
<b>Totale</b>	<b>57.870</b>		<b>41.169</b>		
Quota non distribuibile			435		
Residua quota distribuibile			40.734		

(\*) 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 MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in migliaia di Euro)

	ESERCIZIO 2010				ESERCIZIO 2011			
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Totali 2010	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Totali 2011
		IRES* 27,50%	IRAP* 3,90%			IRES* 27,50%	IRAP* 4,20%	
<b>IMPOSTE ANTICIPATE</b>								
Stalutazione crediti*	563	155	0	155	317	87	0	87
Accantonamento fondo rischi*	2	1	0	1	14	4	0	4
Accantonamento dell'anno a fondo di ripristino (5/6 manutenzioni eccedenti 2011)	1.701	468	66	534	833	229	94	323
Differenza tra amm.to civilistico e IAS	125	34	0	34	73	20	0	20
Costi detraibili per cassa	10	3	0	3	9	2	0	2
Effetto aumento aliquota fiscale IRAP					4.721	0	14	14
<b>Totale</b>	<b>2.402</b>	<b>660</b>	<b>66</b>	<b>727</b>	<b>5.967</b>	<b>343</b>	<b>108</b>	<b>481</b>
<b>RIGIRO IMPOSTE DIFFERITE PASSIVE ESERCIZI PREC.</b>								
Plusvalenze patrimoniali	19	5	1	6	13	4	0	4
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	0	0	0	0	0	0	0	0
Quota parte amm.ti su vend. beni	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE</b>								
Plusvalenze patrimoniali	12	3	0	3	8	2	0	2
Attualizzazione TFR (IAS)*	115	32	0	31	147	40	0	40
Oneri finanziari (IAS)*	-251	-69	0	-70	-173	-48	0	-48
<b>Totale</b>	<b>-124</b>	<b>-34</b>	<b>0</b>	<b>-36</b>	<b>-119</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>
<b>RIGIRO CREDITO x IMPOSTE ANTICIPATE ESERCIZI PREC.</b>								
Rappresentanza	6	2	1	3	3	1	1	2
Contributi pluriennali	100	28	4	32	0	0	0	0
Costi anni precedenti	7	2	0	2	19	5	1	6
Deduzione delle manutenzioni eccedenti (1/6) da anni precedenti	0	0	0	0	206	57	0	57
Rilascio imposte anticipate	0	0	0	0	669	184	0	184
First time adoption IFRIC 12	729	200	28	229	890	245	37	282
Stalutazione crediti*	300	83	0	83	146	40	0	40
Oneri quotazione borsa	594	163	23	186	594	163	25	188
Eliminazione rivalut. monetaria (IAS)	9	2	1	3	9	2	1	3
<b>Totale</b>	<b>1.745</b>	<b>479</b>	<b>58</b>	<b>537</b>	<b>2.537</b>	<b>697</b>	<b>68</b>	<b>762</b>
<b>IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE</b>	<b>800</b>	<b>220</b>	<b>9</b>	<b>229</b>	<b>3.482</b>	<b>-345</b>	<b>44</b>	<b>-302</b>

\*Ai soli fini IRES

Viene fornita di seguito la movimentazione intervenuta nell'esercizio dei crediti per imposte anticipate e del fondo per imposte differite (valori in €/000)

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
Saldo consolidato al 31/12/2010	2.086	293
Decremento dell'esercizio	-762	-4
Incremento dell'esercizio	451	-6
<b>Saldo al 31/12/2011</b>	<b>1.776</b>	<b>284</b>

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

	ANNO 2011		ANNO 2010	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
<b>Risultato da bilancio (ante imposte)</b>	<b>7.807</b>	<b>29.943</b>	<b>6.504</b>	<b>28.639</b>
Aliquota ordinaria applicabile	27,50%	4,20%	27,50%	3,90%
<b>Onere fiscale teorico</b>	<b>2.147</b>	<b>1.258</b>	<b>1.789</b>	<b>1.117</b>
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi</b>				
Plusvalenze patrimoniali	-8	0	-12	0
Attualizzazione TFR (IAS)	-147	0	-115	0
Oneri finanziari (IAS)	173	0	251	0
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>0</b>
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</b>				
Svalutazione crediti	317	0	563	0
Differenza tra ammt. civile e IAS	73	0	125	0
Accantonamento a fondo di ripristino (spese man. Eccedenti)	833	2.246	1.701	1.701
Accantonamento fondo rischi	14	0	2	0
Costi detraibili per cassa	9	0	10	0
<b>Totale</b>	<b>1.246</b>	<b>2.246</b>	<b>2.402</b>	<b>1.701</b>
<b>Rigiro diff. temporanee di esercizi prec. in aumento e in diminuzione</b>				
Plusvalenze patrimoniali	13	5	19	14
Quota spese di rappresentanza	-3	-3	-6	-6
Quota svalutazione crediti	-146	0	-300	0
Utilizzi fondo di ripristino	-490	-490	-729	-729
Quota oneri quotazione borsa	-594	-594	-594	-594
Contributi pluriennali	0	0	-100	-100
Costi tassati anni precedenti	-19	-9	-7	-7
Spese man. eccedenti a.p.	-206	0	0	0
Eliminazione rivalutaz. monetaria (IAS)	-9	-9	-9	-9
<b>Totale</b>	<b>-1.855</b>	<b>-1.496</b>	<b>-1.726</b>	<b>-1.427</b>
<b>Differenze che non si riversano in esercizi successivi</b>				
Svalutazione partecipazioni	25	0	107	0
Spese telefonie mobile	15	0	15	0
Spese telefonie fissa	28	0	28	0
Costi autovetture	92	0	83	0
Costi indeducibili	32	3	115	3
Imposte e tasse indeducibili (IC)	158	158	158	158
Indennità suppletiva di clientela	4	0	3	0
Ammortamenti fabbricati (SAT)	15	0	15	0
Dividendi	-10	0	-12	0
Recupero deduzioni e extra-contabili	4	21	0	47
Agevolaz. ne 4% TFR	-42	0	-41	0
Beneficio Tremonti - Ter	0	0	-135	0
Sopravvenienze attive	-1	67	-14	143
Sopravvenienze passive	148	-47	49	-83
Prestazioni lavoro occasionale	0	37	0	30
Collab.ni coord. e continuative	0	189	0	149
Lavoro assimilato al lavoro dip. te	0	57	0	59
Contributi gestione separata INPS	0	42	0	33
<b>Totale</b>	<b>469</b>	<b>525</b>	<b>373</b>	<b>540</b>
<b>Altre deduzioni</b>				
Deduzione forfetaria 10% IRAP	-124	0	-108	0
A.C.E.	-60	0	0	0
Contributi x assicur. obbl. infortuni	0	-158	0	-214
Deduzione x in crem. to occupazionale	0	0	0	0
Spese x apprendisti e disabili	0	-370	0	-505
Personale con contratto di inserimento	0	-97	0	-55
<b>Totale</b>	<b>-184</b>	<b>-821</b>	<b>-1108</b>	<b>-774</b>
<b>Credito d'imposte sui dividendi</b>				
<b>Imponibile fiscale</b>	<b>7.502</b>	<b>30.397</b>	<b>7.567</b>	<b>28.679</b>
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	2.063	1.277	2.081	1.118
Aliquote effettive	26	4	32	4
<b>Rilev. contabili effettuate nell'es.</b>				
Imposte correnti	1.879	1.277	2.081	1.118
Imposte anticipate	-173	-91	-660	-66
Imposte differite	2	0	3	0
utilizzo fondo imposte diff. exerc. prec.	-11	103	-43	-4
Diminuz. ne imp. anticipate exerc. prec.	514	63	480	56
<b>Imposte totali Voce 22 C/B con.</b>	<b>2.213</b>	<b>1.244</b>	<b>1.862</b>	<b>1.105</b>

**CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2011 PER I SERVIZI DI REVISIONE  
(ART.159-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)**

tipologia di servizi	soggetto che ha erogato il servizio	destinatario	Note	Compensi 2011 (€)
Revisione contabile	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(1)	25.444
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(2)	6.032
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(3)	10.452
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(4)	12.838
	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(5)	2.625
Servizi di attestazione	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(6)	17.120
Altri servizi	Deloitte & Touche S.p.A.	SAT S.p.A.	(7)	4.430
				<b>78.941</b>

**Note**

(\*) dati in euro: i corrispettivi indicati (al netto dell'iva) includono le spese accessorie e l'adeguamento ISTAT applicato annualmente in base alla proposta del 14/2/2006.

(1) revisione contabile bilancio separato al 31 dicembre 2011

(2) verifiche necessarie per l'espressione del giudizio di coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio

(3) verifiche periodiche sulla regolare tenuta contabilità anno 2011

(4) revisione contabile limitata relazione finanziaria semestrale 2011

(5) sottoscrizione modelli Unico e 770 - redditi 2010

(6) relazione emessa sulle procedure di verifica concordate in relazione ai prospetti di separazione contabile per centri di costo e ricavo ai sensi del Del. CPE 51/2008 con riferimento all'esercizio 2010

(7) rimborso spese vigilanza Consob su revisione contabile.

All. F



## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE (ANNO 2011)

voce di bilancio	31 dicembre 2011			31 dicembre 2010		
	valori in €	incidenza % su voce di bilancio	Saldo (€) al 31/12/2011	valori in €	incidenza % su voce di bilancio	Saldo (€) al 31/12/2010
<b><u>Società controllate/collegate</u></b>						
<i>Alatoscana Spa</i>						
Altri ricavi operativi	47.443	6,13%	774.407	58.893	7,81%	754.123
<i>Jet Fuel &amp; Co. Srl (*)</i>						
Altri ricavi operativi	—	—	—	—	—	—
<b><u>Altre parti correlate</u></b>						
<i>Regione Toscana</i>						
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	351.086	15,28%	2.297.092	1.048.849	49,40%	2.122.986

(\*) Alla data del presente bilancio non ha in essere alcun rapporto con SAT.

**ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL  
REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE  
MODIFICHE E INTEGRAZIONI**

1. I sottoscritti Costantino Cavallaro (Presidente del Consiglio di Amministrazione) e Marco Forte (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) della Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei Spa attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010.

2. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Pisa, 13 marzo 2011

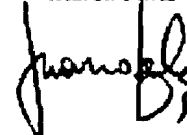
per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Costantino Cavallaro

Il Dirigente Preposto

Marco Forte



**Deloitte**

Deloitte & Touche S.p.A.  
via Broletto, 15  
50122 Firenze  
Italia  
Tel. +39 055 260111  
Fax +39 055 260112  
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE  
AI SENSI DEGLI ARTT. 14 E 16 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39**

**Agli Azionisti della  
SOCIETÀ AEROPORTO TOSCANO (S.A.T.) GALILEO GALILEI S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto, del rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, della Società Aeroporti Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. n. 38/2005, compete agli Amministratori della Società Aeroporti Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 1 aprile 2011.
3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Società Aeroporti Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. al 31 dicembre 2011 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società Aeroporti Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

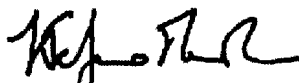
Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme tecniche di revisione contabile applicate in Italia.

Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme tecniche di revisione contabile applicate in Italia.

Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme tecniche di revisione contabile applicate in Italia.

- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario, quest'ultima pubblicata nella sezione "Corporate Governance" del sito internet della Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A., in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti compete agli Amministratori della Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e delle informazioni di cui al comma 1, lettere c), d), f), l), m) e al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98, presentate nella relazione sul governo societario, con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le informazioni di cui al comma 1, lettere c), d), f), l), m) e al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D.Lgs. 58/98 presentate nella relazione sul governo societario sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. al 31 dicembre 2011.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Stefano Montanari  
Socio

Firenze, 26 marzo 2012