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

BILANCIO ESERCIZIO 2005

Società Aeroporto Toscano
Galileo Galilei
PISA

SOMMARIO

Bilancio di Esercizio 2005

Pag.	5	RELAZIONE SULLA GESTIONE
Pag.	32	BILANCIO AL 31.12.2005
Pag.	35	NOTA INTEGRATIVA

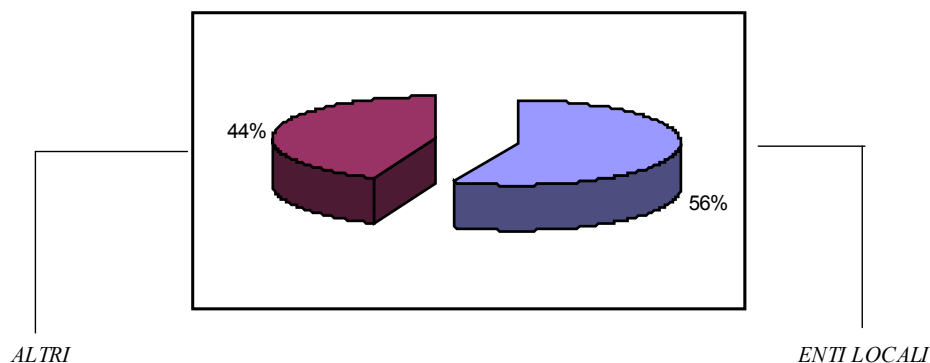
Bilancio Consolidato 2005

Pag.	69	RELAZIONE SULLA GESTIONE
Pag.	100	BILANCIO AL 31.12.2005
Pag.	103	NOTA INTEGRATIVA
Pag.	136	TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI (IFRS)

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

**CAPITALE SOCIALE
AL 31.12.2005**

Totale Enti Locali	7.321.958	56,17%
Totale Altri	5.713.043	43,83%
Totale Generale	13.035.000	100,00%



CAMERA COMMERCIO PISA	1.279.905,00	9,82	REGIONE TOSCANA	2.749.312,50	21,09
CAMERA COMMERCIO LUCCA	26.977,50	0,21	PROVINCIA DI PISA	1.507.852,50	11,57
CAMERA COMMERCIO LIVORNO	50.820,00	0,39	PROVINCIA DI AREZZO	37.620,00	0,29
CAMERA COMMERCIO GROSSETO	5.610,00	0,04	PROVINCIA DI FIRENZE	169.372,50	1,30
CAMERA COMMERCIO PISTOIA	11.302,50	0,09	PROVINCIA DI GROSSETO	56.430,00	0,43
CAMERA COMMERCIO FIRENZE	231.000,00	1,77	PROVINCIA DI LIVORNO	385.027,50	2,95
CAMERA COMMERCIO SIENA	2.805,00	0,02	PROVINCIA DI LUCCA	169.372,50	1,30
CAMERA COMMERCIO AREZZO	1.897,50	0,01	PROVINCIA DI MASSA CARRARA	28.215,00	0,22
CASSA RISPARMIO S. MINIATO	308.055,00	2,36	PROVINCIA DI PISTOIA	169.372,50	1,30
CASSA RISPARMIO VOLTERRA	231.000,00	1,77	PROVINCIA DI SIENA	56.430,00	0,43
CASSA RISPARMIO PISTOIA E PESCIA	84.727,50	0,65	COMUNE DI PISA	1.374.697,50	10,55
CASSA RISPARMIO PRATO	115.500,00	0,89	COMUNE DI AREZZO	37.290,00	0,29
CASSA RISPARMIO LUCCA	984.307,50	7,55	COMUNE DI CARRARA	18.645,00	0,14
BANCA TOSCANA	644.985,00	4,95	COMUNE DI FIRENZE	113.520,00	0,87
UNIONE INDUSTRIALI PISA	51.315,00	0,39	COMUNE DI GROSSETO	75.487,50	0,58
UNIONE INDUSTRIALI PRATO	1.897,50	0,01	COMUNE DI LIVORNO	120.862,50	0,93
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI PISTOIA	907,50	0,01	COMUNE DI MASSA	37.867,50	0,29
FED.NE REGIONALE ASSOC.NE IND.LI	5.610,00	0,04	COMUNE DI PISTOIA	111.787,50	0,86
ASSOC.NE COMM. PISA	1.897,50	0,01	COMUNE DI PRATO	65.505,00	0,50
ASSOC.NE CONFARTIGIANATO PISA	907,50	0,01	COMUNE DI SIENA	37.290,00	0,29
CASARTIGIANI	495,00	0,00			
UNIONE REGION. COMM. TURISMO	1.402,50	0,01			
A.P.I. TOSCANA	2.805,00	0,02			
CONS. ZONA IND.LE APUANA	907,50	0,01			
UN. PROV.LE AGR. GROSSETO	825,00	0,01			
FEDER. REGION. COLDIRETTI TOSCANA	4.702,50	0,04			
SOCIE TA' IND.LE PARTECIPAZIONI	1.622.610,00	12,45			
LUCCA HOLDING SRL	37.867,50	0,29			
<i>ENTI LOCALI</i>	<i>7.321.957,50</i>	<i>56,17%</i>			
<i>ALTRI</i>	<i>5.713.042,50</i>	<i>43,83%</i>			
<i>TOTALE GENERALE</i>	<i>13.035.000,00</i>	<i>100,00%</i>			

COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

VIEGI	Franco	- Presidente
BALLINI	Pier Giorgio	- Amministratore Delegato
CECCHETTI	Armando	- Consigliere
FREMURA	Marcello	- Consigliere
GALLIONE	Alessandro	- Consigliere
MIOLO VITALI	Paola	- Consigliere
PACINI	Pierfrancesco	- Consigliere
PAOLETTI	Maria	- Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

DURANO	Loredana	- Presidente	In carica dal 5/12/2005
MINICI	Eugenio	- Sindaco effettivo	In carica dal 5/12/2005
CARRARA	Alessandro	- Sindaco effettivo	In carica dal 5/12/2005
SALVATORE	Vittorio	- Presidente	In carica fino al 4/12/2005
NANNIPIERI	Luigi	- Sindaco effettivo	In carica fino al 4/12/2005
GALLO	Benito Antonio	- Sindaco effettivo	In carica fino al 4/12/2005

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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Azionisti,

il 2005 è stato un anno di forte crescita per SAT: il traffico passeggeri è cresciuto del 14,9%, per un totale di 2.334.843 passeggeri, riconfermando il Galilei al 9° posto tra gli aeroporti regionali italiani.

N.	AEROPORTO	PASSEGGERI	Δ % 05/04
	Roma FCO	28.683.456	2,0
	Milano MXP	19.630.514	5,8
	Milano LIN	9.088.607	1,6
	Milano Orio al Serio	4.356.143	30,5
	Roma CIA	4.234.999	65,7
1	Venezia	5.825.499	-0,8
2	Catania	5.192.697	1,7
3	Napoli	4.588.695	-0,9
4	Palermo	3.831.876	1,3
5	Bologna	3.690.953	26,9
6	Torino	3.148.807	0,2
7	Verona	2.649.655	-1,4
8	Cagliari	2.355.796	3,2
9	Pisa	2.334.843	14,9
10	Firenze	1.703.303	13,9
11	Olbia	1.671.218	5,4
12	Bari	1.659.323	-6,7

La crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+5,5%) e completa un quinquennio di impetuoso sviluppo dell'Aeroporto Galilei, che nel periodo 2000-2005 ha visto incrementare il proprio traffico passeggeri dell'87,3%, a fronte di una media Italia del 23,1%.

Lo sviluppo 2005 nasce dalla combinazione di fattori positivi che hanno influenzato l'andamento del traffico internazionale, specificamente a Pisa, e di fattori negativi relativamente al traffico nazionale, che ha caratterizzato l'intero sistema aeroportuale italiano.

Tra gli eventi più significativi del 2005 segnaliamo l'ulteriore sviluppo realizzato da Ryanair sul Galilei, attraverso l'apertura di quattro nuove destinazioni, servite con voli di linea giornalieri: Gerona, Glasgow, Liverpool e Dublino, operati con B737-800 (189 posti). Questo sviluppo si inserisce nella decisione di ampia portata strategica del Vettore, quella cioè di fare di Pisa la terza Base Ryanair per l'Italia. Tale scelta, annunciata nel luglio 2005, ha iniziato a concretizzarsi a partire dall'ottobre 2005, con il posizionamento a Pisa del primo aereo della Base e si completerà entro la primavera 2007 con la graduale allocazione di quattro aerei sull'Aeroporto Galilei. Così, a partire dall'ottobre 2005, l'Aeroporto Galilei è, per la prima volta nella sua storia, Base di un vettore aereo: questo determinerà non solo un ulteriore sviluppo da parte del vettore irlandese ed un suo maggiore radicamento al territorio toscano, ma anche un vero e proprio cambiamento di status dell'Aeroporto di Pisa nell'ambito delle strategie di sviluppo della rete Ryanair, composta ad oggi da 114 aeroporti, di cui 15 Basi. Infatti, operando come Base il Galilei potrà essere collegato non solo con voli diretti O/D, ma anche con ciascuna Base del network Ryanair; in pratica Pisa diverrà

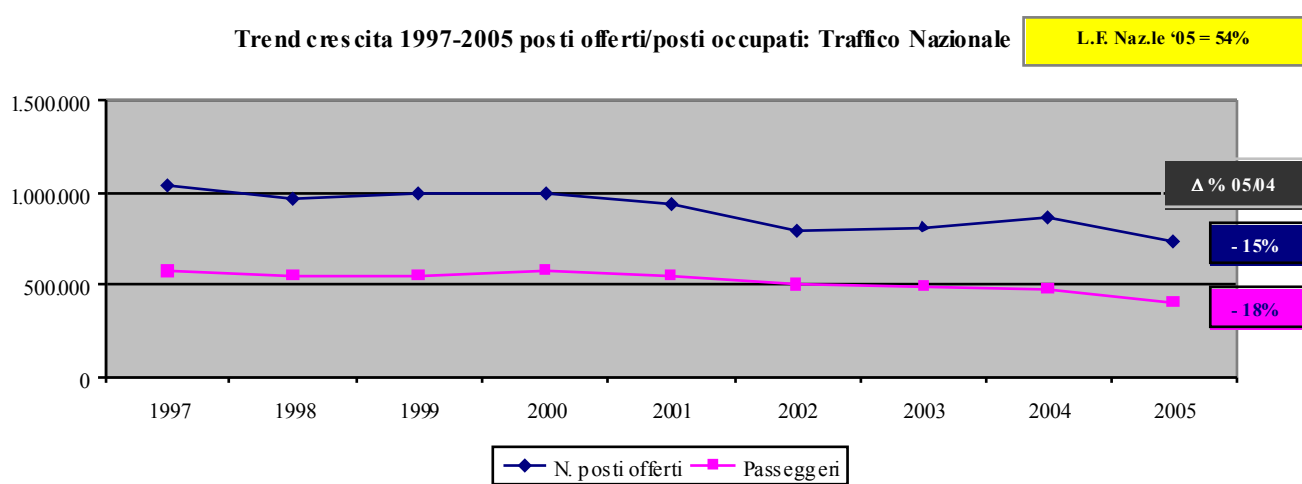
centro di un importante network. Le implicazioni per lo sviluppo futuro del Galilei sono evidenti, particolarmente alla luce della strategia SAT di “Reverse marketing” tesa a posizionare il Galilei nella mente dei cittadini europei come “porta della Toscana”. L’attivazione della Base Ryanair a Pisa conferma la bontà di questa strategia: Pisa è infatti l’unica Base Ryanair nell’Europa continentale non collocata in una grande area metropolitana (quale Bruxelles, Francoforte, Londra, Roma ecc.), in quanto in grado di attrarre traffico verso la Toscana da tutta l’Europa.

Altro evento di rilievo, l’arrivo a Pisa, a partire dall’aprile 2005, di easyJet, che si contende, con Ryanair; la posizione di leader tra i vettori Low Cost europei, la quale ha aperto nel corso dell’anno tre servizi di linea giornalieri, per Parigi/Orly, Berlino SXF con Airbus 319 (156 posti) e Bristol con B737 (149 posti).

Grazie a queste scelte strategiche di Ryanair e easyJet, il Galilei ha rafforzato la sua posizione di leadership in ambito low cost. Ne è scaturito un aumento a due cifre (+25%) del traffico internazionale (Linea e Charter) che consolida la vocazione di aeroporto internazionale del Galilei avendo trasportato su collegamenti con l’estero 1.933.401 passeggeri, pari all’83% del traffico totale (a fronte del 76% del 2004).

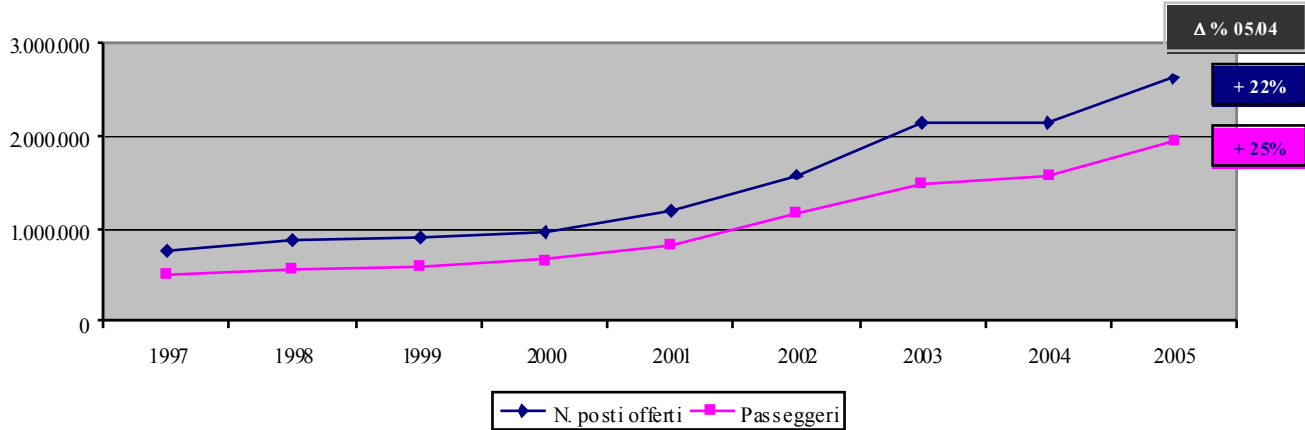
All’aumento di quota del traffico internazionale, è corrisposta invece, nel 2005, una diminuzione del traffico nazionale: -18% per un totale di 394.649 passeggeri. Questo decremento è stato determinato:

- dal perdurare della crisi Alitalia, che nel corso del 2005 ha ridotto ulteriormente sulle rotte per Fiumicino, Malpensa e Palermo la capacità offerta su Pisa (-62.850 posti offerti, pari a - 13% sul 2004), e di conseguenza anche il numero dei passeggeri trasportati è sceso del - 14,2%, per un totale di 258.276 passeggeri;
- dalla riduzione del traffico di Air One (-1,8% per un totale di 124.165 passeggeri), e dall’abbandono da parte di questo vettore della rotta Pisa – Cagliari, a seguito dell’apposizione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte da/per la Sardegna.



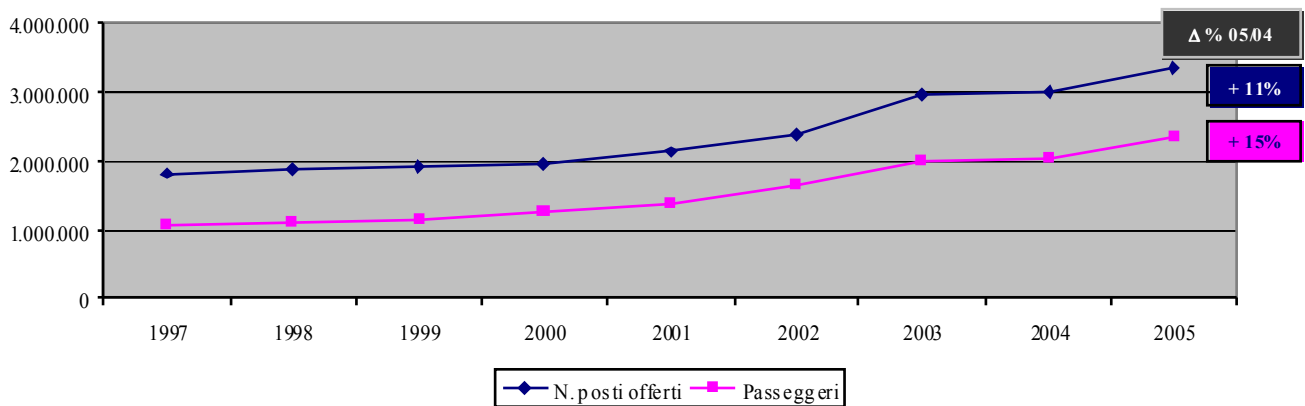
Trend crescita 1997-2005 posti offerti/posti occupati: Traffico Internazionale

L.F. Internaz.le '05 = 74%



Trend crescita 1997-2005 posti offerti/posti occupati: Traffico Totale (Naz.+Intern.)

L.F. Totale '05 = 70%



Come si vede dalle tre tabelle su riportate, l'incremento complessivo dei posti offerti sui voli passeggeri dall'Aeroporto Galilei nel 2005, pari al +11% rispetto al 2004 nasce da un incremento dei posti offerti sui voli internazionali del +22% e da un decremento di offerta sui voli domestici del -15%.

Mentre per i voli internazionali la domanda reagisce più che positivamente a fronte dell'incremento dell'offerta (+25% a fronte di un +22% per i voli internazionali), quando l'offerta si contrae, nel caso dei voli nazionali, al -15% dei posti offerti corrisponde un -18% dei posti occupati. Segno questo che siamo di fronte a una crisi di offerta, e non di domanda, nell'ambito dei voli domestici, a causa del perdurare della crisi delle compagnie aeree.

Nel corso del 2005 SAT ha conseguito alcuni importanti risultati di valenza strategica, nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture del Galilei, da una parte, e del proprio ruolo di gestore aeroportuale dall'altra.

Per quanto attiene alle infrastrutture, il 26 Ottobre 2005 a conclusione di un lungo processo, che ha visto il coinvolgimento di ENAC, del Ministero dei Trasporti, del Ministero della Difesa, di SAT e della 46^a Brigata Aerea, è stato sottoscritto l'accordo per il trasferimento dalla zona militare a quella civile del Galilei delle aree necessarie all'espansione del piazzale aeromobili da 9 a 23 piazzole di sosta, assicurando così lo spazio di espansione necessario per il futuro, prossimo e di lungo termine, dello scalo (i lavori per la realizzazione delle nuove aree di sosta sono oggi in via di realizzazione).

Per quanto concerne lo sviluppo del ruolo di gestore aeroportuale di SAT, questi i principali eventi del 2005:

- il 24 marzo 2005, il Consiglio di Amministrazione ENAC ha deliberato la Concessione quarantennale per l'Aeroporto di Pisa, in regime di gestione totale, a SAT. Per diventare operativa tale Concessione dovrà essere sottoscritta anche dal Ministero dei Trasporti, dell'Economia e della Difesa.
- il 20 maggio 2005, ENAC ha consegnato a SAT il "Certificato di Aeroporto", in base al "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Questo documento certifica l' idoneità tecnica delle infrastrutture aeroportuali e della struttura organizzativa di SAT, in termini di sicurezza (safety).

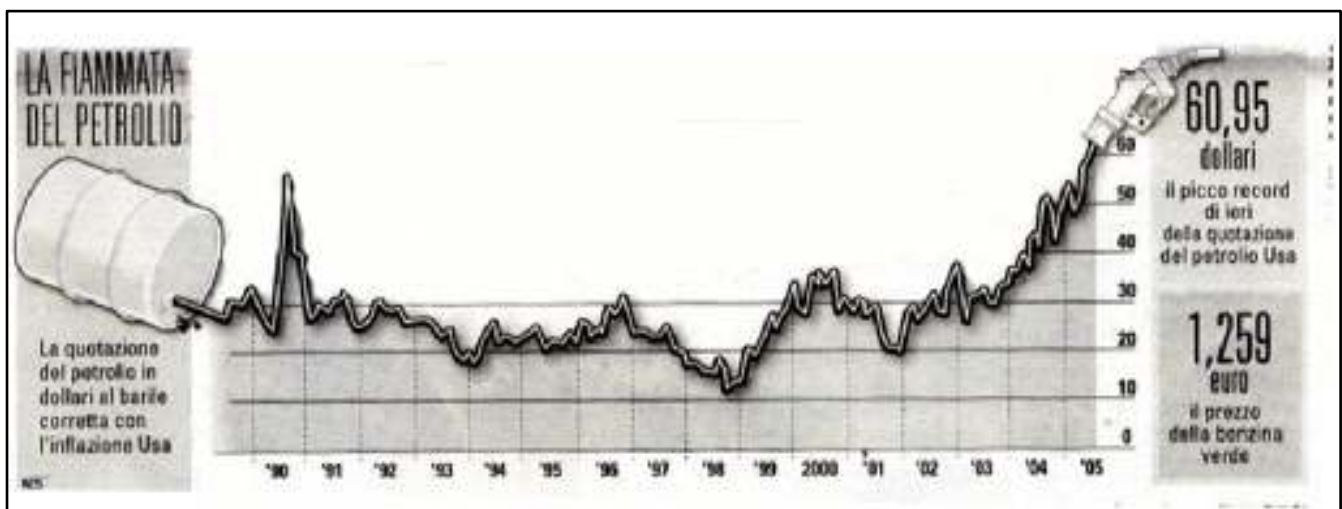
Gli eventi succitati, che sono trattati nelle loro implicazioni gestionali più diffusamente nel capitolo "Airport Operator" di questa relazione, costituiscono tutti delle tappe di avvicinamento all'ottenimento della Concessione totale quarantennale, che darà a SAT un orizzonte temporale ampio e certo su cui articolare le proprie attività e gli investimenti per la gestione e lo sviluppo dell'Aeroporto Galilei.

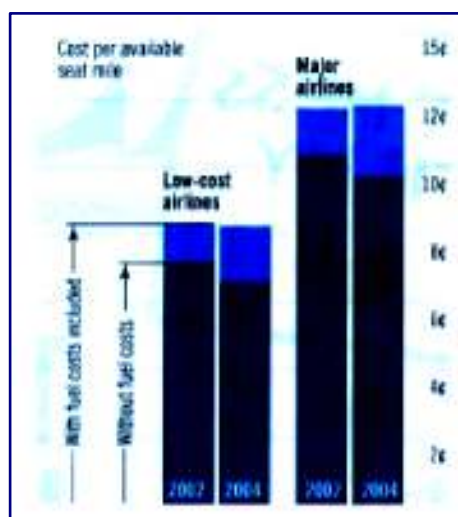
Si deve a questo proposito sottolineare che, poiché il "Regolamento Aeroportuale ENAC" ha trasferito sulle Società di gestione degli aeroporti compiti di coordinamento e di "safety" svolti in precedenza da ENAC, tali nuovi compiti hanno imposto a SAT l'acquisizione di professionalità dedicate e la messa a punto della struttura organizzativa prevista dal Regolamento, nonché la realizzazione degli investimenti necessari ad adeguare le infrastrutture alla nuova e più stringente normativa. Tuttavia i ritardi nelle ratifiche ministeriali del Contratto di Programma SAT approvato da ENAC in data 11 Gennaio 2006 non hanno ancora consentito alla Vostra Società di recuperare i costi derivanti dalle nuove attività attraverso un incremento tariffario.

È questo un elemento comune a tutte le Società di gestione italiane, in quanto, ad oggi, nessuna ha ancora ultimato l'iter approvativo del Contratto di Programma.

Lo scenario

A livello globale, nel corso del 2005, pur nell'ambito di una ripresa del traffico aereo, l'incremento continuo del prezzo del petrolio, che nel 2005 ha raggiunto il suo massimo storico, ha condizionato pesantemente la redditività delle compagnie aeree, "bruciando" le efficienze dolorosamente realizzate dai vettori su altre voci di costo.





* Fonte: Fortune May 30, 2005

Il petrolio incide infatti per circa il 15% sui costi operativi delle compagnie aeree tradizionali e per il 20% circa su quelli dei vettori Low Cost. I vettori hanno finora compensato i rischi di incrementi improvvisi del carburante con contratti di hedging e, nel caso dei vettori IATA, applicando “fuel surcharges”. Tuttavia, l’aumento continuo e al di sopra delle previsioni del prezzo del carburante ha messo a rischio l’economicità di molte rotte, erodendone i margini. Per gli aeroporti le implicazioni sono chiare: cancellazione di rotte in perdita, trasformazione di rotte annuali in rotte stagionali, riduzione delle frequenze settimanali, minore propensione ad aprire nuovi collegamenti aerei, ulteriori richieste di efficienza sui “visit costs” aeroportuali, pressioni sui governi nazionali affinché l’attività regolatoria sulle tariffe/tasse aeroportuali favorisca i Vettori, a scapito delle Società di gestione degli aeroporti.

In Italia, il 2005 sconta una situazione ancora molto difficile per il trasporto aereo nazionale ed una grande incertezza del quadro normativo italiano per gli aeroporti, relativamente ai ritardi nel conferimento delle concessioni totali aeroportuali, dei contratti di programma per la determinazione della tariffe, alla definizione dei compiti delle Società di gestione aeroportuali. I ritardi e le incertezze normative potrebbero compromettere la redditività degli aeroporti (vedasi in particolare il DL 17/10/05 n. 211 – “Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale”, cosiddetti “Requisiti di Sistema”). Tutto questo mentre la Commissione Europea sancisce, attraverso gli “Orientamenti Comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici concessi alle Compagnie aeree operanti su aeroporti regionali” (C312/05 091205) che gli Aeroporti regionali devono operare ed investire in autofinanziamento, limitando drasticamente i contributi per lo sviluppo delle infrastrutture e del network da parte degli Enti pubblici. L’impatto su SAT di questo confuso scenario normativo sarà analizzato ulteriormente nelle pagine che seguono.

In Italia, i già citati provvedimenti “Requisiti di sistema”, che vedono un trasferimento di margini dagli aeroporti alle compagnie aeree stimato da Assaeroporti nell’ordine di 143 milioni di euro, costituiscono un vero e proprio ribaltamento delle perdite delle Compagnie aeree sulle Società di gestione degli aeroporti, attraverso un atto regolatorio che introduce un sistema di parziale “single till” negli aeroporti, minandone la redditività. Secondo Assaeroporti, nel 2006, l’applicazione dei

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

“Requisiti di sistema” agli aeroporti italiani potrebbe portare l'intero settore da un margine positivo complessivo di 77,5 milioni di euro (2005) ad uno negativo globale di settore pari a 65,5 milioni di euro.

E' chiaro che in questo scenario di “lotta per la sopravvivenza” gli aeroporti vedono drasticamente ridotta la propria capacità di investire, sia nelle infrastrutture che nello sviluppo del proprio network.

In sintesi, nel momento in cui gli effetti della “Deregolamentazione” si fanno finalmente sentire, in termini di effettivi benefici per i cittadini europei, grazie ai servizi a basse tariffe, torna a spirare tra i soggetti regolatori, sia a livello nazionale che di Unione Europea, una certa aria di ri-regolamentazione, tesa a proteggere quelle Compagnie di bandiera che ancora non hanno risanato i propri conti e che rischiano di uscire dal mercato.

IL TRAFFICO DEL GALILEI

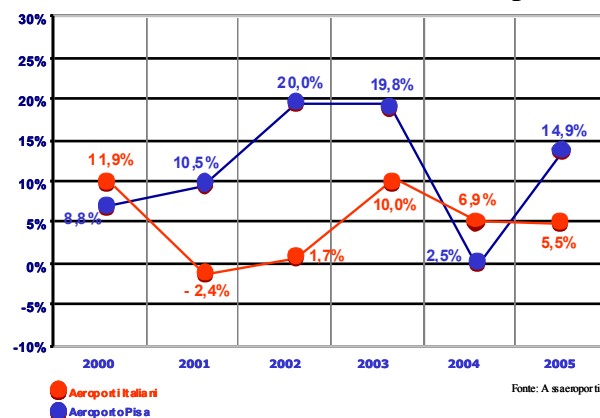
Il traffico passeggeri

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO						
	2001	2002	2003	2004	2005	Δ %05/'04
A) TOTALE PASSEGGERI	1.378.322	1.654.570	1.982.897	2.031.890	2.334.843	14,9%
B) TONNELLAGGIO	1.015.781	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	9,7%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	11.414	10.243	11.534	12.089	12.206	1,0%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	3,7%

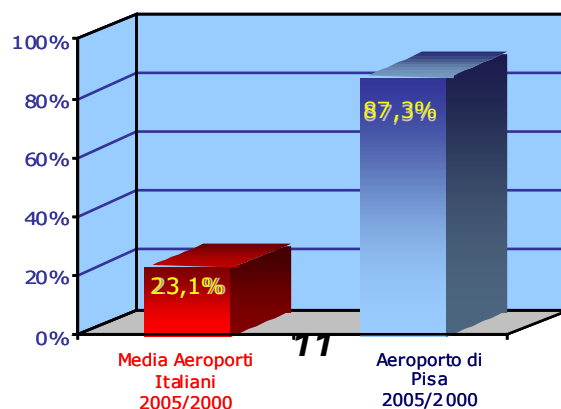
I dati in tabella dimostrano quanto già evidenziato nella premessa: il 2005 è stato un anno di forte sviluppo del traffico passeggeri. La crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa nel 2005 (+14,9%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+5,5%).

Nelle tabelle successive si evidenzia la crescita del traffico passeggeri consuntivata dall'Aeroporto Galilei negli ultimi quattro anni, scomposta per tipologia di volo.

SAT e media Italia. % crescita su anno precedente.



SAT e media Italia. % crescita 2005/2000



La crescita del traffico passeggeri nel 2005 nasce da un incremento dei voli di linea del 18,5% (pari a 2.206.485 passeggeri) e da un decremento del 24,5% dei voli charter (per un totale di 96.536 passeggeri). La suddivisione tra voli di linea nazionali e internazionali registra un forte aumento dei voli di linea internazionali +30,1% (per un totale di 1.822.669 passeggeri) e un calo dei passeggeri trasportati da voli di linea nazionali del 16,9% (per un totale di 383.816 passeggeri).

Come anticipato in premessa, questo rivela il difficile momento attraversato dalle compagnie aeree italiane, in relazione non solo all'aumento del prezzo del carburante, ma anche ad una loro più generale difficoltà a competere sul mercato.

Il 2005 ha visto, all'Aeroporto Galilei, l'apertura di 11 nuovi voli di linea, tutti internazionali:

- i voli giornalieri Ryanair per Gerona, Liverpool, Glasgow, inaugurati nel Marzo 2005, e operati con B737 800;
- i voli giornalieri per Parigi Orly e Berlino Schoenefeld, inaugurati da easyJet nell'aprile 2005, e operati con Airbus 319;
- il volo giornaliero per Bristol, sempre operato da easyJet, inaugurato nel Luglio 2005 e operato con B737;
- il volo trisettimanale Hapag Lloyd Express per Hannover, riaperto dall'11 marzo 2005 su base annua dal Vettore dopo un anno di sospensione del servizio, con aeromobile B737-500 (128 posti);
- il volo Pisa – Berlino TXL, sempre operato da HLX, dall'11 Marzo 2005 al 29 Ottobre 2005, con F100 (100 posti);
- il volo giornaliero di Jet 2 per Manchester, operato dal 26 Maggio 2005 al 2 Ottobre 2005, con B737-300 (148 posti);
- i voli per Doncaster e Bournemouth, operati rispettivamente 5 e 4 volte alla settimana, da Thomsonfly, con B737-300 (148 posti);
- il volo giornaliero per Dublino, aperto da Ryanair nell'ottobre 2005, grazie al posizionamento su Pisa del primo aereo della base (operato con Boeing 737-800, 198 posti).

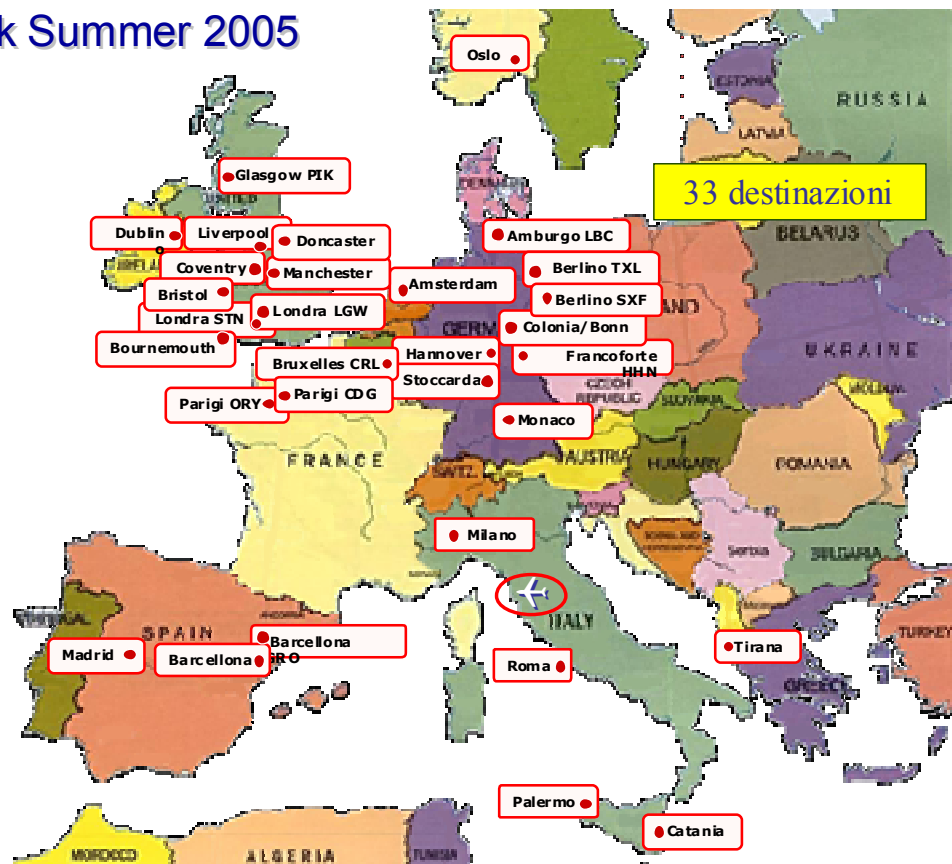
I risultati 2005 scontano la cancellazione dei seguenti voli:

- La cancellazione del volo Pisa-Cagliari di Air One a partire dal 4 Aprile 2005.
- La riduzione da parte di Ryanair da due a una frequenza giornaliera dei voli per Bruxelles Charleroi e Francoforte Hahn, nell'ambito della complessiva espansione del network. Nonostante queste cancellazioni, grazie alle nuove destinazioni servite nel corso del 2005, complessivamente i passeggeri trasportati su Pisa da Ryanair nel 2005 sono cresciuti del 14% per un totale di 895.591.
- La sospensione, nell'inverno 2005/2006 del volo per Coventry, da parte di Thomsonfly, che ha trasformato tale collegamento da annuale a stagionale (aprile-ottobre).
- La cancellazione, a partire dal novembre 2005, del volo Pisa-Manchester, operato da BA City Express, nell'ambito della cancellazione di tutti i voli sull'Italia da parte di questo Vettore, a causa del ridisegno complessivo della rete effettuato per British Airways.
- Il consolidamento dei servizi di alcuni vettori low cost di seconda generazione (Thomsonfly e Jet2) in ambito stagionale (solo per la stagione estiva), in quanto segno della positiva reazione della domanda incoming dalla provincia Britannica (Manchester, Doncaster, Bournemouth, Coventry, ecc.), ma anche della difficoltà di questi Vettori a servire nuovi mercati su base annua, producendo risultati economici positivi in un periodo di costi molto elevati di carburante.

Questa di conseguenza la rete dei collegamenti di linea del Galilei nel 2005.

Network Summer 2005

Parigi CDG	19
Parigi ORY	7
Londra LGW	22
Londra STN	21
Barcelona	7
Barcelona GRO	7
Madrid	7
Monaco	21
Colonia/Bonn	7
Bruxelles CLR	7
Francoforte HHN	7
Manchester	14
Amburgo LBC	7
Coventry	7
Oslo	3
Stoccarda	3
Amsterdam	6
Liverpool	7
Hannover	3
Berlino SXF	7
Berlino TXL	4
Bristol	7
Dublino	7
Glasgow	7
Bournemouth	5
Doncaster	5
Tirana	2
Roma FCO	21
Milano MXP	21
Palermo	14
Marina di Campo	7
Olbia	4
Catania	7
Totale	300



Frequenze Settimanali	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	126	126	112	137	172	182	189	203	227	280	281

Network Winter 2005/2006

✦ Pargi CDG	19
✦ Pargi ORY	7
✦ Londra LGW	14
✦ Londra STN	18
✦ Dublino	7
✦ Liverpool	7
✦ Glasgow PIK	5
✦ Bristol	3
✦ Barcellona	7
✦ Barcellona GRO	7
✦ Madrid	7
✦ Bruxelles CLR	7
✦ Amsterdam	4
✦ Monaco	21
✦ Colonia/Bonn	3
✦ Francoforte HHN	7
✦ Amburgo LBC	4
✦ Stoccarda	2
✦ Hannover	2
✦ Berlino SXF	7
✦ Tirana	4
✦ Roma FCO	28
✦ Milano MXP	21
✦ Palermo	7
✦ Catania	7
Totale	225



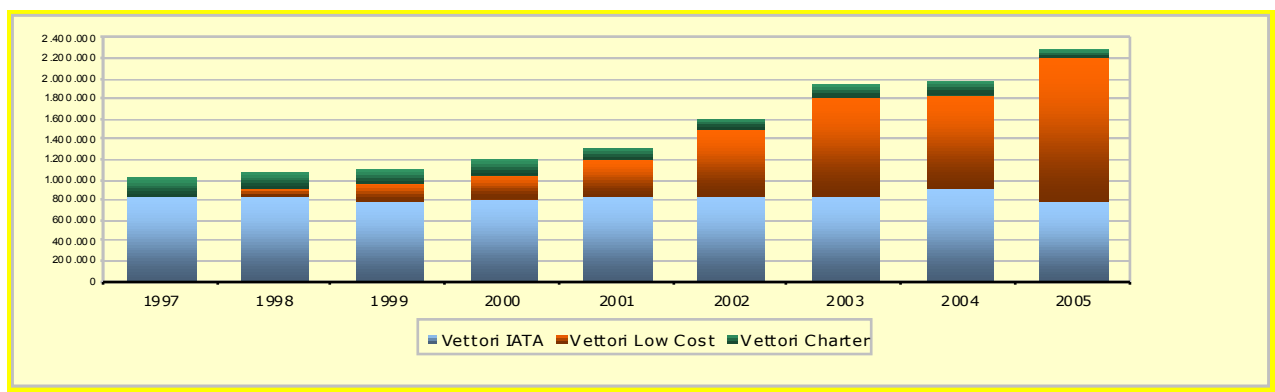
Nella tabella che segue si evidenzia la scomposizione del traffico passeggeri nelle sue tre macrocomponenti: i voli di linea effettuati da vettori Iata, i voli di linea effettuati da compagnie aeree Low Cost e i voli Charter. Nel 2005 la componente low cost è stata pari al 60,6% del traffico passeggeri totale, a fronte del 46,2% del 2004. Il decremento dei passeggeri sui voli Iata (pari a – 10,3% rispetto al 2004) è stato determinato principalmente dalla riduzione del traffico nazionale già analizzata².

Merita a questo proposito sottolineare che il fortissimo incremento dei vettori Low Cost (+ 44,3% rispetto al 2004) è stato tutto realizzato su tratte internazionali.

² Il traffico dei Vettori IATA sulle linee internazionali è infatti diminuito del 3% (407.391 passeggeri trasportati nel 2005)

SCOMPOSIZIONE TRAFFICO PASSEGGERI: VETTORI IATA, LOW COST E CHARTER					
Anno	Pax Charter	Pax IATA	Pax Low Cost	Altri*	Totale pax
1997	17,6%	79,4%		3,0%	1.065.691
1998	14,9%	75,8%	6,8%	2,5%	1.122.794
1999	12,3%	70,5%	14,4%	2,8%	1.145.589
2000	11,5%	67,6%	17,8%	3,0%	1.246.807
2001	8,9%	61,3%	27,0%	2,8%	1.378.322
2002	7,1%	52,1%	39,1%	1,6%	1.654.570
2003	5,9%	43,6%	49,0%	1,6%	1.982.897
2004	6,3%	43,4%	48,3%	2,0%	2.031.890
2005	4,1%	33,9%	60,6%	1,4%	2.334.843

* Altri = Passeggeri Dirottati, Transiti, e Aviazione Generale

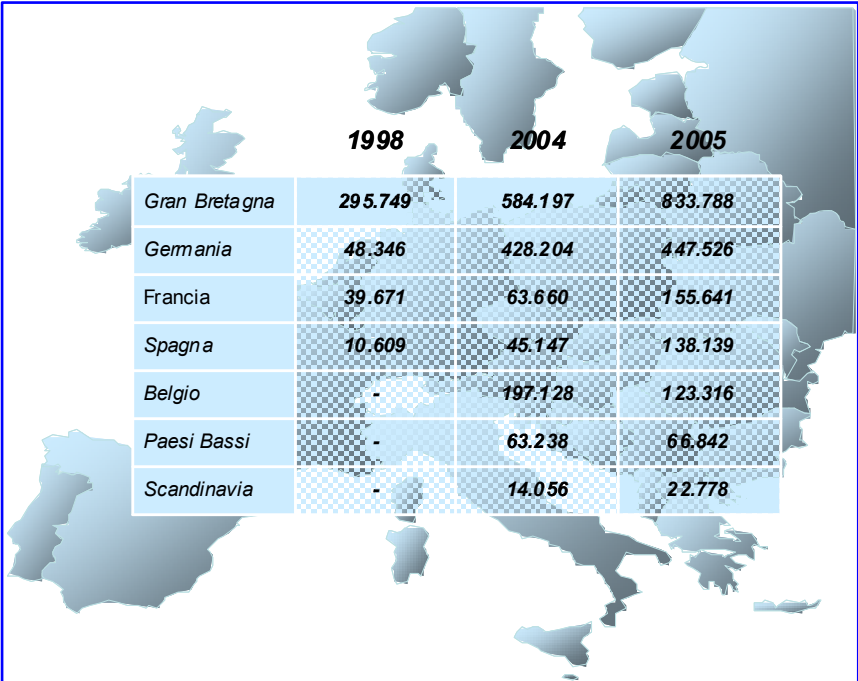


PRINCIPALI DESTINAZIONI VOLI CHARTER		
	Pax (Arr+Dep)	Δ %05/04
Sharm el Sheik	14.153	-8,6%
Londra	9.729	-46,6%
Dublino	7.875	0,6%
Manchester	7.614	-41,1%
Ibiza	6.259	-17,7%
Monastir	5.420	-20,8%
Glasgow	4.423	-30,5%
Rodi	3.920	20,6%
Palma di Maiorca	3.223	-8,4%
Altre	33.920	-23,1%
Totale	96.536	-24,5%

Nel 2005 i voli Charter hanno trasportato complessivamente il 4,1% dei passeggeri arrivati e partiti dal Galilei, per un totale di 96.536 passeggeri (-24,5% rispetto al 2004). Questo settore ha risentito negativamente, per quanto concerne i voli intra-europei incoming e particolarmente i voli per la Gran Bretagna, della concorrenza dei vettori low fares. Specificamente, si segnalano le rotte Pisa-Manchester e Pisa-Glasgow, sulle quali nell'estate 2005 sono stati inaugurati voli di linea low cost, e anche la stessa rotta Pisa-Londra, la cui diminuzione non è solo legata all'aumento dei posti offerti da Ryanair e British Airways, ma soprattutto all'allargamento del numero delle destinazioni britanniche oggi servite con voli diretti (2 nel 2004, 9 nel 2005).

Per quanto concerne il traffico charter in uscita dalla Toscana (outgoing) gli attentati terroristici a Sharm el Sheik avvenuti nel 2005 sono stati la causa della temporanea sospensione dei voli per il Mar Rosso, determinando un calo del traffico dell'8,6% rispetto al 2004.

Nell'ambito della strategia di "Reverse marketing: L'Europa alla foce dell'Arno", tesa a posizionare il Galilei nella mente del consumatore europeo come la naturale porta d'ingresso via aerea della Toscana, qui di seguito si riporta l'evoluzione dei principali mercati di riferimento del periodo 1997-2005.



	1998	2004	2005
Gran Bretagna	295.749	584.197	833.788
Germania	48.346	428.204	447.526
Francia	39.671	63.660	155.641
Spagna	10.609	45.147	138.139
Belgio	-	197.128	123.316
Paesi Bassi	-	63.238	66.842
Scandinavia	-	14.056	22.778

Nel 2005, il traffico totale, da/per la Gran Bretagna, è stato di 833.788 passeggeri, con un incremento del 42,7% sull'anno precedente, grazie soprattutto all'inaugurazione di 5 nuove destinazioni britanniche da parte di compagnie Low Cost. Anche per il 2005 il Regno Unito si conferma come primo mercato dell'Aeroporto Galilei. In seconda posizione, la Germania tocca nel 2005 il record di 447.526 passeggeri, + 4,5% rispetto al 2004, grazie anche all'apertura del collegamento aereo giornaliero con la Capitale da parte di easyJet.

La Francia, grazie al volo giornaliero easyJet Pisa- Parigi Orly registra una crescita del 144,5%, per un totale di 155.641 passeggeri.


Grazie all'apertura del collegamento giornaliero Ryanair con Girona/Barcellona, la Spagna consuntiva nel 2005 il tasso di crescita più elevato (+ 206%).

La riduzione (-37,4%) del mercato belga deriva invece dalla già citata eliminazione della seconda frequenza per Bruxelles/Charleroi, precedentemente operata da Ryanair nel periodo estivo.

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

Teniamo alto il profilo della Toscana nel mondo.



 Pisa International Airport. Un aeroporto a regola d'arte.

Traffico merci e posta

Nel 2005 sono transitate dal Galilei 12.205,9 tonnellate di merci e posta con un incremento dell'1% rispetto al 2004. A livello merci l'esercizio consuntiva (10.817,4 tons, -1,2% rispetto al 2004) e 1.388,5 tonnellate di posta (+ 21% sul 2004).

Il traffico consuntivato (merci e posta) rappresenta il livello più elevato mai raggiunto da SAT in area cargo, e consolida i risultati raggiunti negli anni precedenti, in un settore caratterizzato da una instabilità dei flussi molto più elevata che nel settore passeggeri. In particolare, nel 2005, si segnala l'incremento del traffico (+ 5,5%) sviluppato dai Courier DHL e Fedex, per un totale di 5.831 tonnellate di merce movimentata. L'apertura su Pisa da parte di Fedex di una propria stazione di smistamento (realizzata da SAT alla fine del 2004, in tempi rapidissimi e sulla base delle specifiche tecniche richieste dal Vettore) ha indubbiamente contribuito a fidelizzare e a sviluppare sul nostro aeroporto questo tipo di traffico (nel 2005 Fedex ha registrato un incremento del proprio traffico su Pisa pari al 10%).

La contrazione dell'11,7% del traffico merci su voli Charter (per un totale di 2.317,1 tonnellate) sconta la temporanea sospensione, per motivi di natura concessoria, verificatasi nella prima metà dell'anno, del servizio settimanale tutto-merci Pisa-New York, operato a cura di Savino Del Bene, riattivato a partire dal 3 Luglio 2005, con traffico merce sia in import che in export, e operato da Alitalia prima con B747 Atlas Air e successivamente con MD11 "all cargo" di proprietà Alitalia.

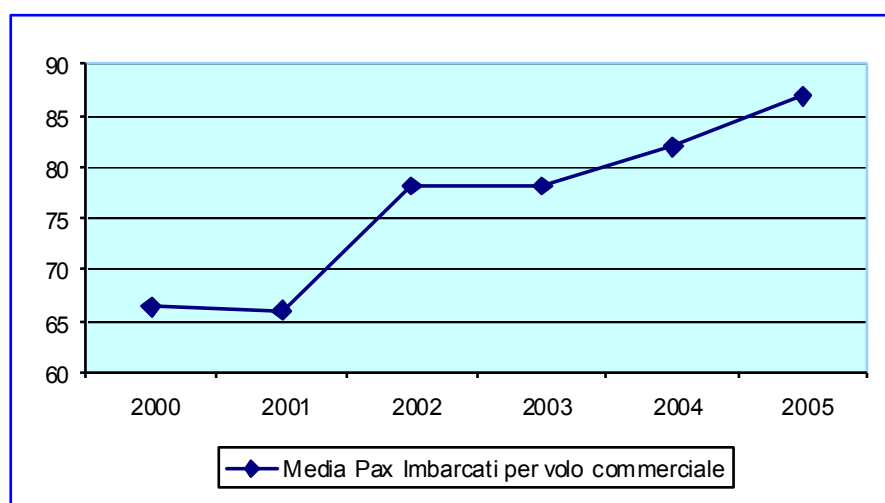
In linea generale, il settore rimane negativamente condizionato dalla carenza di capacità aerea disponibile sul mercato: l'italiana Cargoitalia, società orientata a proporsi come il concorrente diretto di Alitalia per il trasporto merci sul mercato nazionale, non ha infatti ancora acquisito gli aeromobili, e permane pertanto allo stato di "business plan". Si afferma inoltre anche tra molti vettori Iata la scelta, introdotta dalle compagnie Low Cost, di non trasportare merce sui voli intraeuropei: di qui la diminuzione del 12,6% della merce trasportata sui voli passeggeri (per un totale di 296,5 tonnellate nel 2005).

Movimenti e tonnellaggio aerei

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ %05/04
Movimenti	24.116	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	3,7%
Tonnellaggio	930.387	1.015.784	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	9,7%

Il 2005 ha registrato sull'Aeroporto di Pisa un incremento dei movimenti aerei del 3,7%, per un totale di 32.709 voli. Tale dato, se letto alla luce dell'incremento del tonnellaggio (peso degli aeromobili) complessivo gestito dallo scalo +9,7% (per un totale di 1.513.435 tonnellate assistite nel 2005), evidenzia come la dimensione media degli aeromobili che hanno utilizzato il Galilei nel 2005 sia cresciuta.

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



LE RISORSE UMANE

Gli organici

L'organico complessivo al 31/12/05 risulta dalla tabella seguente (espresso in unità):

	2004		2005		Δ+/-	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	7	-	-	-
Impiegati	141	79	159	101	+18	+22
Operai	76	10	77	16	+1	+6
Totale	224	89	243	117	+19	+28

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

L'organico medio relativo al 2005 viene esposto nella tabella seguente:

	2004	2005	Δ+/-
Dirigenti	7,2	7	-0,2
Impiegati	203,5	224	+20,5
Operai	87,6	91,4	+3,8
Totale	298,24	322,45	+24,2

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

Le tabelle indicano un incremento dell'organico medio annuo registratosi principalmente nei settori: Operation (+7%) e Security (+21%), dovuto all'aumento del traffico, al necessario rispetto della Certificazione Aeroportuale e agli standard di sicurezza generali, richiesti dal Piano Nazionale. Sono state inoltre create due nuove funzioni: I.R. (Investor Relator) professionalità dedicata alla quotazione in borsa e S.M.S. (Safety Management System) necessaria per la Certificazione Aeroportuale.

Anche nel corso del 2005 si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando in modo significativo le forme di flessibilità ad oggi consentite dalla legge (es. clausole elastiche e flessibili per i part time, ricorso al fuori orario, trasformazioni di contratto, contratti a tempo determinato, contratti di inserimento). Per il picco estivo sono stati assunti con contratto stagionale 34 impiegati e 14 operai.

Nel corso del 2005 si è avuto un turnover di 6 unità di cui 3 impiegati per pensionamento e 3 impiegati per dimissioni.

Anche nel 2005 non si è fatto ricorso a politiche di incentivazione generalizzata per prepensionamento del personale.

Formazione e Addestramento Tecnico

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

Nel 2005, in particolare, si è anche colta l'opportunità di effettuare almeno una parte della formazione erogata attingendo dai fondi di Fondimpresa (approvazione della proposta SAT e partecipazione con altre aziende italiane al progetto formativo "La Filiera logistica") che ha dato luogo all'organizzazione di un corso sulla "Comunicazione Efficace" che ha coinvolto, in modo interfunzionale, circa 35 dipendenti ed un corso mirato ai trainer interni, 15 formatori SAT, dal titolo "Trasmettere competenze". Parimenti, si è continuato ad intervenire nelle aree operative con programmi specifici e sempre più qualificati di addestramento, con particolare attenzione all'obiettivo di rendere polivalenti tutte le persone nelle attività svolte e rispondere alla necessità formative richieste dalle Jar Ops (procedure di qualità delle compagnie aeree europee).

Sono state infatti effettuate 19.444 ore di addestramento tecnico nelle funzioni operative (10.615 ore nel 2004) ed ulteriori 1.840 ore di formazione in tutte le altre funzioni (2.950 ore nel 2004).

Si sono inoltre mantenuti anche nel 2005 i corsi di business english, corsi e interventi formativi mirati alla diffusione della cultura della Qualità ed al mantenimento ed alla gestione delle tre Certificazioni in atto (informazione sul Sistema di Gestione Integrato della Qualità), i corsi di formazione sulla sicurezza e gli ambienti di lavoro, così come previsti dal D.Lgs.626/94, in special modo sul personale di prima assunzione.

Relazioni Industriali

Nel 2005 è proseguito il confronto costante con le Organizzazioni Sindacali - ancora su tre tavoli separati, per espressa richiesta di alcune sigle - su tematiche relative alla gestione ordinaria dell'Azienda ed a quelle relative ai punti previsti dalla norma SA8000, su cui si è mantenuta la certificazione.

Non sempre il confronto su questi temi è stato facile e sereno, sia per richieste e rivendicazioni sindacali dirette nei confronti di SAT, sia anche per problematiche più indirette e relative a Società appaltatrici di servizi terziarizzati, ed in qualche occasione, a fronte dell'apertura delle cosiddette "procedure di raffreddamento", si è dovuto trovare un tavolo di mediazione in Prefettura. Nonostante ciò, la positiva dialettica ed il confronto sempre aperto, nonché la volontà dell'Azienda di risolvere in modo fattivo gli eventuali problemi posti, hanno portato a non avere un'ora di sciopero del personale SAT per il quinto anno consecutivo. Si deve anche dire che la reale portata

delle problematiche presenti è, comunque, relativa, ed inoltre la necessità di mantenere sempre alta l'attenzione sulle questioni sociali in virtù del mantenimento della Certificazione SA8000, porta a garantire il controllo dell'intero sistema interno *ab origine*.

L'Azienda ha continuato ad illustrare ai Rappresentanti dei lavoratori i profondi cambiamenti, di tipo normativo, che stanno coinvolgendo il settore aeroportuale, in particolare si è sensibilizzato il Sindacato sulle necessità di tipo organizzativo in merito alle attività nuove derivanti dall'ottenuta certificazione di idoneità tecnica dell'aeroporto, sui processi di liberalizzazione dell'handling ed alle conseguenti ricadute di tali mutamenti sull'attività lavorativa.

Nel luglio del 2005 è stato infine firmato il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, che però non ha portato a quelle significative riforme sul piano normativo (es. riduzione della fascia del notturno, eliminazione delle percentuali obbligatorie tra part-time e full time, possibilità di applicare contratti differenziati e meno onerosi per aree di attività, ecc.) che il settore dei gestori aeroportuali si sarebbe aspettato, anche in considerazione dagli aggravii economici derivanti dalle penalizzazioni normative subite su altri tavoli (decreto sui requisiti di sistema, riforma del codice della navigazione, ecc.).

Politiche di coinvolgimento sul Personale

Anche nel corso del 2005 si sono organizzate alcune importanti azioni di rinforzo sulla percezione dei Valori aziendali e sulla comunicazione tra dipendenti e Direzione Aziendale in merito al clima interno ed alla necessità di intraprendere ulteriori azioni migliorative.

Significativi e di notevole impatto l'organizzazione, nel mese di aprile, di focus-group di confronto tra una parte di dipendenti appartenenti a tutte le funzioni, su tematiche inerenti la comunicazione tra funzioni, il clima interno, la Visione dell'azienda e i Valori di riferimento.

A seguito di quanto sopra, è stato organizzato il 1° giugno un "Workshop" sul clima aziendale e sull'ascolto della cosiddetta "voice of employee", che ha toccato i temi emersi dai focus-group e dal precedente questionario e che ha coinvolto tutto il personale SAT per la durata dell'intera giornata: un evento davvero speciale ed unico nel suo genere sotto il profilo della partecipazione, del coinvolgimento e dell'ascolto diretto del personale sulle politiche inerenti l'ambiente di lavoro e le dinamiche relazionali aziendali.

Anche nel 2005 sono state effettuate due Convention aziendali, a luglio e a dicembre, per tutti i dipendenti che hanno riscosso pieno successo. Particolarmente apprezzata, nella convention natalizia, l'esperienza di organizzare, animare e gestire da parte del personale, uno spazio dedicato allo scambio degli auguri ed alla "festa musicale".

GLI INVESTIMENTI

Nell'esercizio sono stati effettuati investimenti per complessivi € 7,3 milioni di cui € 5,7 milioni riguardanti lavori ed impianti fissi aeroportuali.

I lavori hanno riguardato principalmente il completamento della ristrutturazione dell'area servizi ovest (Edificio A per € 3,6 milioni) e del sistema monitoraggio rumore (€ 160 mila), l'installazione dei nuovi gruppi elettrogeni per l'illuminazione delle piste (€ 215 mila), la riqualificazione e la messa a norma delle torri faro (€ 95 mila), il completamento degli impianti antincendio (€ 213 mila), la realizzazione del nuovo parcheggio autonomo (€ 364 mila), l'inizio lavori di ristrutturazione parcheggi e area esterna all'aerostazione (€ 113 mila), le spese generali per la realizzazione dei nuovi piazzali militari (€ 258 mila) e del nuovo deposito carburanti (€ 26 mila), vari lavori di riqualificazione dell'aerostazione passeggeri (€ 175).

Sulla base del relativo atto convenzionale la Vostra Società ha ricevuto dallo Stato, nell'esercizio, contributi in conto investimenti (contabilizzati in riduzione degli stessi) per un importo complessivo di € 3.762 mila.

Per quanto riguarda i lavori di ampliamento del piazzale aerei ed il trasferimento del deposito carburanti, lavori da realizzarsi in area militare come già riferito più volte nelle precedenti relazioni, il competente Demanio Aereo ha ufficialmente firmato per la consegna provvisoria dei terreni in data 27 ottobre 2005. Le previste procedure di appalto si sono concluse il 25 novembre e la consegna lavori è avvenuta il 2 gennaio 2006. La prevista sottoscrizione da parte di ENAC della convenzione riguardante l'ottenimento del previsto finanziamento per complessivi € 8,3 milioni comprensivi di interessi non è al momento fattibile per il mancato rifinanziamento della legge da parte del Governo, per cui sarà SAT a sostenere in autofinanziamento tutto l'investimento suddetto.

Anche nell'esercizio 2005 la Vostra Società ha autofinanziato gli investimenti a suo carico (€ 3,6 milioni) senza ricorrere a finanziamenti esterni; nel contempo si fa presente che per l'investimento già realizzato riguardante l'impianto di controllo sicurezza bagagli da stiva per il previsto contributo in conto impianti di € 2.040.000 non è stata ancora sottoscritta tra le parti la relativa Convenzione in quanto ENAC è tuttora in attesa di ottenere i relativi fondi dallo Stato.

Gli investimenti												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Carico Società												
Infrastrutture	631	1.510	1.754	2.133	2.191	1.109	2.455	1.352	2.742	2.880	4.965	2.224
Altri investimenti	941	540	1.695	1.562	938	953	1.109	1.273	3.249	1.418	2.812	1.359
Totale	1.572	2.050	3.449	3.695	3.129	2.062	3.564	2.625	5.991	4.298	7.777	3.583
Carico Stato / Regione												
Infrastrutture/altri investimenti	792	383	0	0	1.774	850	0	108	1.208	4.220	891	3.762
Totale	2.364	2.433	3.449	3.695	4.903	2.912	3.564	2.733	7.199	8.518	8.668	7.345

Valori in Euro/000

LE ATTIVITA' DI HANDLING AGENT

Nel 2005, SAT ha realizzato un fatturato netto dei servizi di handling pari a 11.618.000 euro (-0,8% rispetto al 2004). La leggera flessione nasce dall'incremento del fatturato per l'assistenza ai voli internazionali (+12,4%, per un totale di 7.528.000 euro, a fronte di un incremento del tonnellaggio del 27,5%), e dalla diminuzione del fatturato voli nazionali (-15,4%, per un totale di 2.662.000 euro), a causa della riduzione del tonnellaggio dei voli nazionali (-14,1%). Da notare che i voli internazionali sono operati in prevalenza da vettori Low Cost, che acquistano solo un 50-60% dei servizi di handling.

La liberalizzazione delle attività di handling

Dal 2004 a seguito del superamento della soglia dei due milioni di passeggeri/anno, l'accesso al mercato delle attività di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili, così come previsto dal D.Lgs. n.18 del 13 gennaio 1999, applicativo della Direttiva 96/67 CE, è pienamente liberalizzato

nell'Aeroporto Galilei. Nel corso del 2005, tuttavia, nessuna società "terza" né alcun vettore ha richiesto di entrare a produrre o ad autoprodurre i servizi di handling presso l'Aeroporto di Pisa. SAT ha pertanto mantenuto il 100% delle quote di mercato, stipulando specifici contratti di handling con i vettori che nel 2005 hanno iniziato ad operare a Pisa (easyJet, Jet 2, Elbafly).

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

Anche nel 2005 SAT si è impegnata nell'affinamento della propria competitività in questo settore, riconfermando tutte le certificazioni acquisite secondo lo standard Vision 2000, sul fronte della qualità e rivedendo i prezzi nei contratti nuovi e in quelli rinnovati, in linea con i valori di mercato praticati negli aeroporti dove già operano soggetti prestatori terzi.

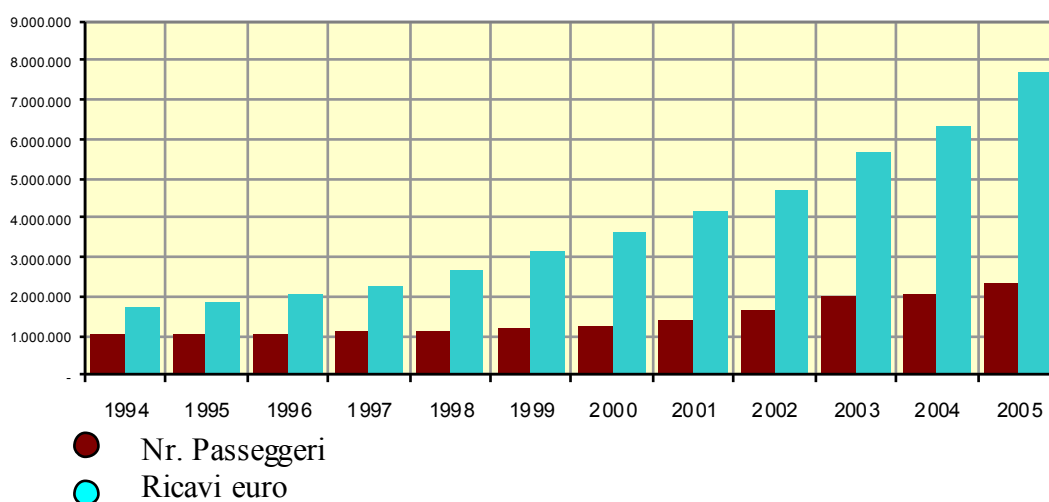
LE ATTIVITA' AIRPORT OPERATOR

a. Le attività non aeronautiche e i servizi commerciali

Le attività non aeronautiche hanno generato nel 2005 ricavi per € 7.695.000, con un incremento del 21,8% rispetto al 2004 (anno in cui i ricavi non aeronautici erano stati di € 6.317.000).

Dunque anche nel 2005, i ricavi non aeronautici sono cresciuti a un tasso superiore a quello della crescita del traffico passeggeri (+14,9%). Tali risultati sono infatti la conseguenza di precise scelte strategiche di differenziazione/diversificazione perseguite da SAT sin dal 1995.

La tabella che segue mette a confronto i trend annuali di crescita dei ricavi non aeronautici, con i livelli del traffico passeggeri corrispondenti.



Descrizione	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Passeggeri	1.039.156	1.016.052	1.036.297	1.065.691	1.122.794	1.145.589	1.246.807	1.378.322	1.654.570	1.982.897	2.031.890	2.334.843
Ricavi NA.	1.733.384	1.849.064	2.070.473	2.284.440	2.674.214	3.126.114	3.644.400	4.191.154	4.660.334	5.671.175	6.317.000	7.695.000

Questi, nel 2005, i principali interventi all'origine della crescita:

- **Gestione diretta della pubblicità:** SAT ha iniziato, dal gennaio 2004, a gestire direttamente la vendita e la realizzazione degli spazi pubblicitari interni e esterni all'Aeroporto Galilei, in precedenza gestiti tramite una sub-concessione. Nel 2005 tale attività ha formalizzato contratti per 723.000 euro e consuntivato ricavi per 575.000 euro (interamente di competenza 2005) con un incremento del 52,5% del valore della raccolta pubblicitaria dell'aerostazione, rispetto al 2004.
- **Allargamento de "La Corte":** sono stati aperti cinque nuovi negozi, quattro in area landside: calzature (Rossi), intimo (Paola); orologi Swatch (Bardelli), abbigliamento (Conte of Florence) e uno in area airside: giocattoli e articoli da regalo (Linea Aeroportuale Sole), portando così a 21 (17 landside e 4 airside) il numero complessivo degli esercizi commerciali in aeroporto. Grazie all'apertura di questi nuovi esercizi il Galilei, si qualifica oggi come il 2° Centro Commerciale di Pisa, per esercizi "no food" e in una posizione di indubbia leadership per i marchi presenti e per il livello qualitativo dell'offerta.
- **Ampliamento e riqualificazione dell'area dedicata agli autonoleggi:** nel 2005 tutta l'area di proprietà SAT in Via Cariola, che già ospitava alcune aree a parcheggio remoto per i Rent a Car, è stata riqualificata ed ampliata portando il numero degli stalli auto disponibili da 890 a 1.120 (+29,2%); ciò ha consentito maggiori ricavi, per 150.000 euro (+22%).
- **Telefonia:** nel 2005 (maggio/luglio) oltre a Wind e TIM si sono aggiunti altri due gestori nazionali di telefonia mobile, H3G e Vodafone, generando per SAT ulteriori ricavi pari a 28.000 euro (+112% rispetto al 2004), per un totale annuo pari a 53.000 euro.
- **Attività di Cambio Valuta:** a fine Settembre 2005, al servizio di cambio valuta svolto dalla filiale della banca presente in Aeroporto (C.R.P.), si sono aggiunti i servizi offerti dalla società Maccorp Italiana che ha aperto in area landside un nuovo punto di "cambio valuta (acquisto e vendita di valuta, Travellers cheques, anticipo contante su carte di credito, trasferimenti di denaro, attività di rimborso IVA ecc"), corrispondendo alle necessità della clientela di avere un servizio di cambio sempre aperto nelle ore di operatività dello scalo. Negli ultimi 3 mesi dell'anno 2005 la suddetta nuova attività ha portato a SAT ricavi per 13.500 euro.

b. La certificazione aeroportuale

Il 23 marzo 2005 SAT ha conseguito la Certificazione Aeroportuale da ENAC, sulla base dei criteri e degli standard previsti dal nuovo Regolamento Aeroportuale, emesso da ENAC. Il conseguimento della Certificazione Aeroportuale costituisce un prerequisito per l'ottenimento della Concessione totale quarantennale da parte della Società di gestione.

Conferendo a SAT la Certificazione Aeroportuale, ENAC ha infatti attestato la conformità dell'Aeroporto Galilei ai requisiti del Regolamento sia rispetto alle caratteristiche fisiche dello scalo (infrastrutture, impianti, sistemi e aree limitrofe), che rispetto all'organizzazione aziendale e operativa di SAT (dotazioni tecnologiche, personale, mezzi, procedure di gestione e Manuale d'Aeroporto). Di conseguenza SAT, dopo aver attuato quegli interventi alle infrastrutture aeronautiche dell'Aeroporto, per adeguarle pienamente a quanto previsto dal Regolamento, è subentrata ad ENAC in numerose competenze di tipo aeronautico e sta implementando un Safety Management System in grado di garantire stabilmente la corrispondenza dello scalo ai requisiti del Regolamento. Anche l'assetto organizzativo di SAT ha recepito quanto previsto dal Regolamento relativamente alla responsabilità personale dei manager responsabili della "safety" aeroportuale, affidando all'Amministratore Delegato il ruolo di Accountable Manager, figura con responsabilità e autonomia tali da provvedere alle risorse umane e finanziarie necessarie affinché tutte le attività siano condotte in sicurezza, e identificando i tre "Post Holders", responsabili individualmente dei sottosistemi aeroportuali: aree di movimento, terminal passeggeri, progettazioni e manutenzioni.

Le competenze aggiuntive derivanti dalla Certificazione hanno tra l'altro comportato per SAT l'implementazione di una nuova specifica attività riguardante la gestione dei movimenti degli aerei nel relativo piazzale ed il coordinamento con l'Aeronautica Militare per quanto concerne i movimenti sulla pista di volo; per l'espletamento di detta attività SAT ha assunto del personale specifico previo apposito corso di formazione; conseguentemente SAT ne ha sostenuto i relativi costi senza possibilità di recupero degli stessi tramite le tariffe aeroportuali in attesa di sottoscrivere con ENAC il relativo Contratto di Programma.

c. Lo sviluppo delle infrastrutture

L'evento di maggior rilievo in merito allo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto Galilei è stato la consegna a SAT, da parte dell'Aeronautica Militare, delle aree dell'Aeroporto Militare necessarie all'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, avvenuta il 27 Ottobre 2005.

Tale espansione, già oggi in fase di realizzazione, rimuove infatti il più critico "collo di bottiglia" del Galilei, cioè il numero delle piazzole di sosta degli aeromobili, che, al termine dei lavori, passeranno da 9 a 23, consentendo così l'espansione del traffico del Galilei. Questi gli interventi previsti:

- ampliamento del piazzale aeromobili da 9 a 23 piazzole di sosta, da 78.000 a 170.000 mq. (+ 92.000 mq di superficie), compresa la dotazione di servizi sottobordo per l'alimentazione elettrica, telefonica e idrica (disponibili in 9 delle 14 nuove piazzole)
- realizzazione del nuovo raccordo F, con il conseguente miglioramento della circolazione dei velivoli
- realizzazione del nuovo deposito carburanti Avio, in area civile, in prossimità del piazzale aeromobili.
- realizzazione di una nuova viabilità perimetrale di servizio e ispezione, in sostituzione dell'esistente e di una nuova recinzione aeroportuale per la delimitazione delle nuove aree civili.

Quale compensazione a favore dell'Aeronautica Militare per la cessione delle aree già citate, SAT ha concordato di realizzare un piazzale per aeromobili militari e voli di Stato, con le stesse caratteristiche tecniche di quello civile.

Il completamento dell'iter burocratico per la cessione delle aree ed il contestuale appalto dei lavori di realizzazione dei nuovi piazzali hanno rappresentato un importante risultato per SAT, mettendo concrete e imprescindibili premesse per lo sviluppo futuro dell'aviazione civile commerciale a Pisa.

d. Il Contratto di Programma

Nel corso del 2005 si sono susseguiti frequenti incontri in ENAC finalizzati all'approvazione di quanto presentato a giustificazione dei corrispettivi tariffari nel periodo preso in considerazione dal Contratto di Programma.

L'11 gennaio 2006 il CdA dell'ENAC ha dato la sua approvazione all'istruttoria del Contratto di Programma SAT. L'iter prevede successive approvazioni da parte del Dipartimento Trasporti del Ministero Infrastrutture e del CIPE/NARS.

e. Il rapporto concessorio con lo Stato

Nonostante Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC abbia approvato oltre un anno fa (23 marzo 2005) la Convenzione finalizzata alla Concessione totale 40ennale del Galilei, solo in data 14 marzo 2006 SAT è stata chiamata da ENAC a sottoscrivere la stessa che diverrà esecutiva solo dopo il relativo Decreto interministeriale (Economia-Infrastrutture-Difesa).

LA GESTIONE

Nell'esercizio 2005 il pur notevole incremento di fatturato (+9,3%), non ha consentito, per effetto dell'incremento dei costi dovuti allo svolgimento delle nuove attività previste dalla Certificazione aeroportuale di far crescere in maniera significativa il M.O.L. (+ 1,5%).

Ha provocato altresì un peggioramento del risultato operativo (-4,8%) dovuto agli ammortamenti aggiuntivi e, in particolare, alla quota di ammortamento dell'impianto di smistamento bagagli (219 mila euro) che doveva essere completamente finanziata dalla Stato.

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

Il conto economico												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ricavi	16.289	16.448	17.580	17.444	18.913	20.430	20.883	23.543	25.990	31.540	32.256	35.243
Costi	14.509	13.257	13.958	14.631	15.419	16.284	16.449	18.398	20.624	24.759	24.834	27.710
Margine Operativo Lordo	1.780	3.191	3.622	2.813	3.494	4.146	4.434	5.145	5.366	6.782	7.422	7.532
Ammortamenti	1.500	1.484	1.534	1.598	1.911	1.980	1.257	1.495	1.671	1.867	2.436	2.787
Risultato Operativo	280	1.707	2.088	1.215	1.583	2.166	3.177	3.650	3.695	4.915	4.986	4.746
Gestione Finanziaria	123	391	371	261	129	72	111	134	148	41	21	-44
Gestione Straordinaria	-424	-1.415	-443	204	287	282	-327	-270	-511	-575	929	309
Risultato ante imposte	-21	683	2.016	1.680	1.999	2.520	2.961	3.514	3.332	4.380	5.936	5.011
Imposte	-	-472	-710	-955	-1.319	-1.349	-1.554	-1.817	-1.282	-2.199	-2.453	-2.490
Risultato netto	-21	211	1.306	725	680	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522

Valori in Euro/000

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

Lo stato patrimoniale												
ATTIVITÀ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Immobilizzazioni	7.469	7.867	9.517	11.626	12.884	12.968	15.153	16.067	19.657	21.656	28.787	29.539
Attivo circolante	11.309	14.298	11.985	10.076	10.572	10.667	10.670	11.341	12.011	12.853	11.438	13.126
Crediti	10.227	4.659	6.304	6.667	7.370	7.448	7.555	7.829	7.221	7.987	10.591	10.357
Liquidità	1.082	14.298	5.681	3.409	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769
TOTALE ATTIVITÀ	18.779	22.165	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666
PASSIVITÀ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Debiti medio/lungo termine	5.262	5.306	5.418	5.151	5.361	5.724	5.798	5.856	5.736	6.537	6.857	6.634
Finanziari	436	227	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T.F.R.	4.203	4.455	4.721	4.731	5.017	5.331	5.413	5.428	5.508	5.837	5.809	6.107
Fondo rischi	623	623	623	419	344	393	385	428	228	700	1.048	527
Correnti	9.435	10.441	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534
Debiti finanziari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri debiti	9.435	10.441	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534
Patrimonio Netto	4.082	6.419	7.725	8.451	10.238	11.630	12.834	14.216	15.870	17.578	20.539	22.498
Capitale sociale	3.555	5.681	5.681	5.681	7.747	8.160	8.161	8.161	8.161	8.161	8.161	13.035
Fondi di riserva	548	527	738	2.044	1.812	2.299	3.266	4.358	5.660	7.236	8.895	6.941
Utile di esercizio	-21	211	1.307	726	679	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522
TOTALE PASSIVITÀ	18.779	22.165	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666

Il capitale investito della SAT dal 1994 ad oggi è passato da 19 a 42 milioni di Euro per effetto, soprattutto, degli investimenti infrastrutturali nell'ottica di miglioramento dei servizi al passeggero; nel contempo i risultati positivi della gestione economica hanno consentito, ormai da diversi anni, il pagamento di un compenso (dividendi) ai Soci per il loro apporto al capitale della Società e di alimentare le riserve (passate da 548 mila a 7 milioni di Euro) che hanno costituito la fonte per finanziare lo sviluppo del capitale investito senza dover far ricorso a finanziamenti di terzi.

Nel dicembre 2005 la Vostra Società ha operato un aumento gratuito di capitale per circa 4,9 milioni di euro al fine di adeguare il capitale sociale minimo ai vecchi 25 miliardi di lire (pari ad Euro 12.911.422,48) così come imposto dalla normativa vigente per gli aeroporti che superano la soglia dei 2 milioni di passeggeri.

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

Rapporti con Società Controllate o Collegate.

Nel corso dell'esercizio non sono intervenute variazioni circa la quota di partecipazione (90,0%) della Vostra Società in Alatoscana S.p.A. (gestore dell'aeroporto di Marina di Campo dell'Isola d'Elba) che, a sua volta, controlla con il 94,6% Aereiba S.p.A., Società proprietaria delle infrastrutture dell'Aeroporto di Marina di Campo.

L'esercizio 2005 di Alatoscana S.p.A. si è chiuso con una perdita di esercizio di € 190 mila circa a fronte di una perdita di € 202 mila nell'esercizio 2004. La perdita operativa è passata da € 144 mila nel 2004 ad € 121 mila nel 2005 (-16%)

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

LE PROSPETTIVE DEL 2006

Il traffico passeggeri

Il primo bimestre del 2006 si chiude con un segno eccezionalmente positivo: +63,7% in termini di passeggeri trasportati, per un totale di 341.753. Nella tabella che segue indichiamo l'andamento delle diverse componenti del traffico nel primo bimestre dell'anno.

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO GENNAIO-FEBBRAIO 2006			
	Gen-Feb 2005	Gen-Feb 2006	Δ %06/05
A) TOTALE PASSEGGERI	208.758	341.753	63,7%
B) TONNELLAGGIO	172.369	249.690	44,9%
C) TOTALE MERCE POSTA (ton.)	1.544	2.226	44,2%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	3.923	4.965	26,6%

Questi primi risultati sono determinati sia dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa, sia dal riposizionamento, a partire del 2 febbraio 2006, di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista, che si protrarrà, secondo le dichiarazioni di AdF almeno fino all'8 aprile prossimo, data per cui è prevista la riapertura dell'Aeroporto Vespucci.

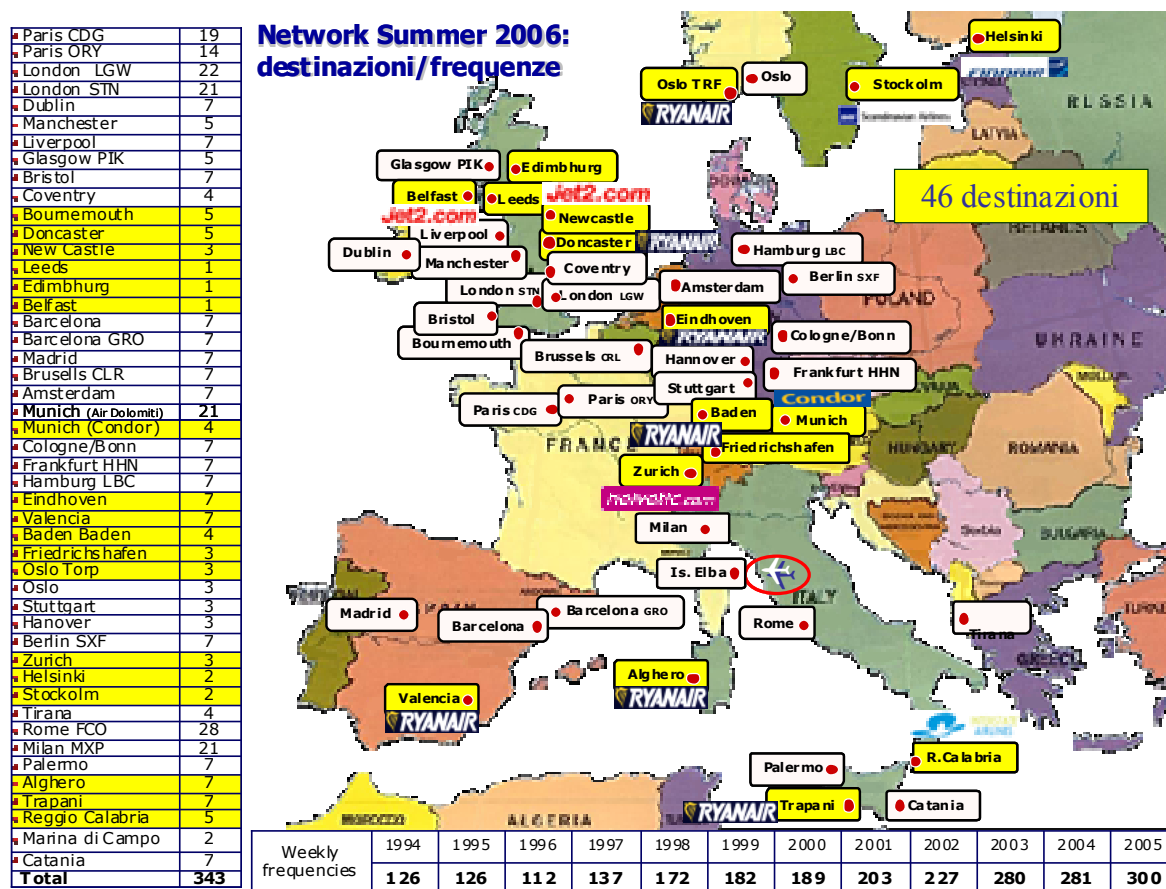
Complessivamente stimiamo che nel mese di febbraio 2006 (un totale di 26 giorni) i passeggeri generati dalla chiusura dello scalo fiorentino siano stati 67.378 (derivanti sia da un aumento di capacità offerta sui voli già operati a Pisa dai vettori Alitalia, Air France e Lufthansa, sia dalle nuove 100 frequenze settimanali aggiuntive complessivamente operate da Lufthansa, Meridiana e Air France). Pertanto la crescita del traffico passeggeri di Pisa, al netto dei voli riposizionati da Firenze, realizzata nel bimestre è pari a + 31,4%, rispetto allo stesso periodo del 2005, per un totale di 274.375 passeggeri arrivati e partiti sui voli programmati dal Galilei.

I risultati consuntivati nel primo bimestre anticipano un trend di sviluppo che pare confermato dalla programmazione dei voli per la stagione estiva (26 Marzo - 28 Ottobre 2006), che vede l'inaugurazione dei seguenti voli di linea:

- dal 1° marzo il vettore Belle Air ha iniziato ad operare sullo scalo di Pisa con 2 frequenze settimanali per Tirana con aereo MD80 da 164 posti;

- dal 4 aprile 2006, Ryanair opererà i voli giornalieri per Alghero, primo volo domestico operato da Pisa dal vettore irlandese, e Eindhoven, con aerei B737-800 (189 posti), posizionando sull'Aeroporto Galilei il secondo aereo della Base;
- un'altra "low cost" italiana, la neonata Consulta/Intestate opera dal 1° marzo 2006 giornalmente il volo Pisa-Reggio Calabria, con ATR 42 (44 posti).
- dal 12 aprile Helvetic, compagnia svizzera Low Cost, opererà un volo trisettimanale per Zurigo, con aereo F100, da 100 posti;
- dal 12 maggio, Finnair, Compagnia di bandiera finlandese, avvierà il collegamento bisettimanale per Helsinki, operato con AB320 da 144 posti;
- dal 1° maggio, Condor, vettore del gruppo Lufthansa, inaugurerà il proprio volo di linea quadrisettimanale per Monaco, con Airbus 320 (174 posti);
- dal 22 maggio Jet2, vettore Low Cost britannico, riprenderà il volo per Manchester con 5 frequenze settimanali, e servirà, solo per il periodo estivo, anche le seguenti destinazioni britanniche: Newcastle con 3 frequenze settimanali, Edimburgo, Leeds e Belfast, rispettivamente con una frequenza settimanale;
- dall' 8 giugno 2005, Ryanair aprirà il volo trisettimanale per Bournemouth, sempre operato con B737-800 (189 posti);
- dal 7 luglio, la Scandinavian Airlines inaugurerà un volo bisettimanale per Stoccolma, per il periodo estivo Luglio-Agosto 2006;
- dal 14 settembre, Ryanair posizionando su Pisa il 3° aereo, opererà voli giornalieri per Trapani, per Valencia, voli trisettimanali per Oslo Torp e per Friedrichshafen, voli quadrisettimanali per Karlsruhe/Baden Baden e Doncaster.

Network Summer 2006 – destinazioni / frequenze settimanali voli di linea del Galilei.



Vettori, destinazioni e numero di frequenze settimanali Summer 2006

Vettori	Destinazioni	Nr. freq./ sett. Estate 2006
VETTORI IATA		
Alitalia	Roma FCO	28
	Milano MXP	21
Albatros Airways	Tirana	2
Air France	Parigi CDG	19
Air One	Palermo	7
	Catania	7
British Airways	Londra LGW	22
Condor	Monaco	4
Elbafly-Solinair	Marina di Campo - Isola d'Elba	2
Iberia	Barcellona	7
	Madrid	7
Lufthansa / Air Dolomiti	Monaco	21
Finnair	Helsinki	2
Scandinavian Airlines	Stoccolma	2
VETTORI LOW COST		
Ryanair	Londra STN	21
	Amburgo Lubecca	7
	Francoforte Hahn	7
	Bruxelles Charleroi	7
	Glasgow Prestwick	5
	Liverpool	7
	Barcellona Gerona	7
	Dublino	7
	Alghero	7
	Eindhoven	7
	Bornemouth	3
	Valencia	7
	Trapani	7
	Baden	4
	Friedricshaven	3
	Doncaster	4
	Oslo Thorp	3
Easy Jet	Berlino SXF	7
	Parigi Orly	14
	Bristol	7
Hapag Lloyd Express	Colonia/Bonn	7
	Stoccarda	3
	Hannover	3
Thomsonfly	Coventry	4
	Bournemouth	2
	Doncaster Sheffield	1
Jet 2	Manchester	5
	Leeds	1
	Newcastle	3
	Belfast	1
	Edimburgo	1
Transavia	Amsterdam	7
Norwegian Air Shuttle	Oslo	3
Helvetic	Zurigo	3
Consulta/Interstate	Reggio Calabria	5
Belle Air	Tirana	2
TOTALE Nr. Frequenze Settimanali (Estate 2006)		343

In sintesi, nell'estate 2006 saranno attive, sull'Aeroporto Galilei 21 Compagnie aeree, delle quali 11 Iata e 10 Low Cost, diversificando ulteriormente il portafoglio clienti SAT.

Il posizionamento su Pisa del 2° e 3° aeromobile della Base Ryanair posizioneranno definitivamente il Galilei come Aeroporto Regionale italiano leader nel settore low cost. Merita tuttavia sottolineare l'arrivo su Pisa di due importanti Vettori di bandiera: Finnair e SAS, che seppure con voli di linea stagionali, iniziano a scandagliare la reazione del mercato scandinavo al prodotto "Toscana".

Il traffico merci e Posta

Traffico merci e posta (Kg): Gennaio-Febbraio 2006			
	Gen-Feb 2005	Gen-Feb 2006	Δ %06/05
Voli Courier	853.845	954.834	11,8%
Superficie	417.746	381.306	-8,7%
Voli Passeggeri	33.905	28.899	-14,8%
Voli Charter	20.747	645.296	3010,3%
Totale merci	1.326.243	2.010.335	51,6%
Traffico Posta	217.877	216.007	-0,9%
Totale merci e posta	1.544.120	2.226.342	44,2%

Il primo bimestre del 2006 indica un andamento positivo anche del traffico merci e posta. In particolare si segnala la prosecuzione, nel periodo, del volo tutto merci da/per New York effettuato su base settimanale da Alitalia, con aeromobile MD11 per conto di Savino del Bene.

Revisione del Masterplan Aeroportuale

Per far fronte ai consistenti flussi di traffico passeggeri previsti nei prossimi anni la SAT ha rielaborato ed aggiornato il Masterplan delle infrastrutture aeroportuali che ha già ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale. Il nuovo Masterplan, presentato pubblicamente il 16 Marzo 2006, mira a realizzare gli obiettivi di maggiore capacità e funzionalità di strutture ed infrastrutture attraverso criteri e standard di progetto oggi alla massima attenzione in tutta Europa e innovativi nel nostro Paese e di seguito richiamati:

- ecologia, intesa come sostenibilità del rapporto fra infrastrutture e ambiente;
- contenimento dei consumi energetici;
- rapporto armonico con il territorio ed in particolare con la città (il terminal passeggeri del Galilei è a circa 1 km dal centro cittadino);
- qualità dell'architettura da perseguire come obiettivo sia nelle ristrutturazioni che nelle nuove costruzioni, negli spazi coperti così come negli spazi aperti;
- comfort climatico e qualità della luce sia naturale che artificiale;
- estesa presenza del verde.

Il nuovo Masterplan persegue quindi su due principali obiettivi:

- realizzare le connessioni funzionali dall'accesso all'area aeroportuale (sia su gomma che su ferro) all'imbarco sugli aerei contenendo al minimo possibile gli spostamenti pedonali e con percorsi e spazi di attesa gradevoli e attrezzati con aree commerciali;
- armonizzare l'insediamento aeroportuale con la città realizzando spazi pubblici di relazione, richiamando i valori culturali e visivi della regione.

L'Aeroporto di Pisa punta a fare della sua vicinanza e compenetrazione con il tessuto urbano un Valore: una porta di servizio per l'accesso alla città e al territorio costruita non solo sul presupposto

della funzionalità e della sostenibilità economica ma anche sul comfort e sulla gradevolezza degli spazi aperti al pubblico, sperimentando forme, tecnologie e materiali innovativi.

Lo sviluppo del terminal passeggeri e la progressiva trasformazione dell'area landside seguiranno l'aumento di capacità che si renderà disponibile con l'ampliamento del piazzale aeromobili di cui sono già stati avviati i lavori di cantiere.

La sistemazione delle aree scoperte seguirà, con il riassetto graduale della viabilità e l'estensione dei parcheggi, lo sviluppo del terminal incrementando il numero di piante in continuità con l'immagine che già da qualche anno ha segnato la generale riqualificazione dello scalo.

Complessivamente, gli interventi previsti dal Masterplan consentiranno di adeguare per fasi la capacità dell'insieme dei sottosistemi aeroportuali airside/landside, in parallelo ai futuri sviluppi del traffico, fino alla gestione di un massimo di sei milioni di passeggeri/anno.

Sedi secondarie

Non sussistono sedi secondarie.

Fatti di rilievo avvenuti successivamente al 31 dicembre 2005

Dopo il 31.12.2005 sono avvenuti i seguenti fatti di rilievo:

- a. l'approvazione dell'istruttoria del Contratto di Programma di SAT da parte del CDA ENAC avvenuta l'11 gennaio 2006;
- b. il riposizionamento, a partire del 2 febbraio 2006, di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista, che si protrarrà, secondo le dichiarazioni di AdF almeno fino all'8 aprile prossimo, data per cui è prevista la riapertura dell'Aeroporto Vespucci;
- c. la firma della Convenzione per la gestione totale quarantennale da parte di SAT e di ENAC avvenuta a Roma il 14 marzo 2006.

Conclusioni

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio dell'esercizio 2005 redatto sulla base dei criteri indicati nella Nota Integrativa.

Proponiamo che l'utile netto di esercizio di Euro 2.521.513 sia destinato per:

- Euro 126.076 quale 5% a riserva legale sulla base delle disposizioni statutarie;
- Euro 562.480 da distribuire come dividendo agli azionisti (pari a Euro 3,56 ad azione pre-frazionamento od Euro 0,0712 post-frazionamento);
- Euro 1.832.957 ad integrazione della riserva straordinaria in modo da garantire il cash-flow disponibile per far fronte ai rilevanti investimenti della Vostra Società.

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

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

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2005 - STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I) Immobilizzazioni Immateriali:			
1) Costi di impianto e di ampliamento	16.833	31.067	-14.234
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	195.003	144.720	50.283
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	177.442	125.713	51.729
7) Altre immobilizzazioni	257.677	214.098	43.579
<i>Totale Immobilizzazioni Immateriali</i>	646.955	515.598	131.357
II) Immobilizzazioni Materiali			
1) Terreni e fabbricati			
- Gratuitamente devolvibili Stato	18.386.174	15.538.248	2.847.926
- di proprietà SAT	837.565	841.624	-4.059
2) Impianti e macchinario	5.041.718	5.349.523	-307.805
3) Attrezzature industriali e commerciali	70.768	33.247	37.521
4) Altri beni	1.379.951	1.388.778	-8.827
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	945.474	2.950.499	-2.005.025
<i>Totale Immobilizzazioni Materiali</i>	26.661.650	26.101.919	559.731
III) Immobilizzazioni Finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	32.769	208.797	-176.028
c) altre imprese	196.450	204.404	-7.954
2) Crediti:			
d) verso altri	1.872.051	1.627.474	244.577
3) Altri titoli	129.000	129.000	0
<i>Totale Immobilizzazioni Finanziarie</i>	2.230.270	2.169.675	60.595
(B) TOTALE	29.538.875	28.787.192	751.683
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II) Crediti:			
1) Verso clienti	7.082.277	7.496.333	-414.056
2) Verso imprese controllate	73.091	47.210	25.881
4 bis) Crediti tributari	236.520	185.013	51.507
4 ter) Imposte anticipate			
- entro l'anno	370.924	607.718	-236.794
- oltre l'anno	19.786	59.027	-39.241
5) Verso altri:			
- entro l'anno	2.351.007	1.840.804	510.203
- oltre l'anno	19.379	22.114	-2.735
<i>Totale Crediti</i>	10.152.984	10.258.219	-105.235
IV) Disponibilità liquide:			
1) Depositi bancari e postali	2.758.589	815.644	1.942.945
3) Denaro e valori in cassa	10.730	31.752	-21.022
<i>Totale Disponibilità Liquide</i>	2.769.319	847.396	1.921.923
(C) TOTALE	12.922.303	11.105.615	1.816.688
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	204.403	332.970	-128.567
TOTALE ATTIVO	42.665.581	40.225.777	2.439.804

PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
A) PATRIMONIO NETTO			
I) Capitale	13.035.000	8.160.700	4.874.300
II) Riserva da sovrapprezzo azioni			
III) Riserve di rivalutazione ex legge 413/91	435.074	435.074	0
IV) Riserva legale	764.789	590.674	174.115
VI) Riserve statutarie	5.675.528	7.803.513	-2.127.985
VII) Altre riserve			
- Fondo sopravvenienze ex art. 55/917	66.106	66.106	0
VIII) Utili (perdite) portati a nuovo			
IX) Utile (perdita) dell'esercizio	2.521.513	3.482.910	-961.397
(A) TOTALE	22.498.010	20.538.977	1.959.033
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	1.980	0	1.980
2) Per imposte, anche differite	878.200	868.261	9.939
3) Altri	527.295	1.048.422	-521.127
(B) TOTALE	1.407.475	1.916.683	-509.208
C) TRATTAMENTO FINE RAPPORTO SUBORDINATO	6.106.617	5.809.355	297.262
D) DEBITI			
4) Debiti verso banche			0
6) Acconti			
- entro l'anno	1.867.408	1.868.507	-1.099
- oltre l'anno			
7) Debiti verso fornitori	6.313.641	6.199.773	113.868
9) Debiti vs imprese controllate	1.200	0	1.200
12) Debiti tributari	476.373	412.667	63.706
13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	815.990	713.121	102.869
14) Altri debiti			
- entro l'anno	2.990.367	2.662.833	327.534
- oltre l'anno	3.344	3.344	0
(D) TOTALE	12.468.323	11.860.245	608.078
E) RATEI E RISCONTI PASSIVI	185.156	100.517	84.639
TOTALE PASSIVO	42.665.581	40.225.777	2.439.804
<i>check attivo- passivo</i>	<i>0,00</i>	<i>0</i>	

CONTI D'ORDINE	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
a) Fideiussioni prestate da terzi per conto SAT	6.217.207	1.095.048	5.122.159
b) Fideiussioni di terzi a favore SAT	3.586.481	1.769.407	1.817.074
c) Titoli ricevuti a garanzia	207	207	0
d) Altri impegni della Società	120.634	61.953	58.681
TOTALE CONTI D'ORDINE	9.924.529	2.926.615	6.997.914

CONTO ECONOMICO ESERCIZIO

	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	34.955.730	32.011.816	2.943.914
5) Altri ricavi e proventi	398.967	402.645	- 3.678
(A) TOTALE	35.354.697	32.414.461	2.940.236
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	562.772	532.530	30.242
7) Per servizi	10.765.447	9.217.827	1.547.620
8) Per godimento di beni di terzi	1.165.042	993.371	171.671
9) Per il personale:			
a) Salari e stipendi	10.937.672	9.818.115	1.119.557
b) Oneri sociali	3.077.051	2.879.656	197.395
c) Trattamento di fine rapporto	883.328	806.659	76.669
e) Altri costi	28.705	24.209	4.496
<i>Totale Personale</i>	14.926.756	13.528.639	1.398.117
10) Ammortamenti e svalutazioni:			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	327.709	312.327	15.382
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali:			
- finanziario su beni devolvibili	1.111.559	933.747	177.812
- economico tecnico	1.347.321	1.190.211	157.110
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	39.179	75.945	- 36.766
12) Accantonamento per rischi	36.375	357.502	- 321.127
14) Oneri diversi di gestione	408.814	324.413	84.401
(B) TOTALE	30.690.974	27.466.512	3.224.462
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI PRODUZIONE(A-B)	4.663.723	4.947.949	- 284.226
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazione	7.716	8.626	- 910
16) Altri proventi finanziari:			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	6.061	7.890	- 1.829
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		-	-
d) proventi diversi dai precedenti	24.995	56.613	- 31.618
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	38.772	73.129	- 34.357
17) Interessi e altri oneri finanziari	- 15.980	- 5.302	- 10.678
(C) TOTALE (16-17)	22.792	67.827	- 45.035
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
19) Svalutazioni di partecipazioni	- 178.935	- 397.952	219.017
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi	545.183	2.123.187	- 1.578.004
21) Oneri	- 41.320	- 804.891	763.571
(E) TOTALE (20-21)	503.863	1.318.296	- 814.433
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	5.011.443	5.936.120	- 924.677
22) Imposte sul reddito di esercizio			
a) Proventi da consolidamento	58.681	61.953	- 3.272
b) Imposte correnti	- 2.253.108	- 2.432.456	179.348
c) Imposte differite	- 295.503	- 82.707	- 212.796
(22) Totale imposte sul reddito di esercizio	- 2.489.930	- 2.453.210	- 36.720
26) UTILE DELL'ESERCIZIO	2.521.513	3.482.910	- 961.397

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO**PREMESSA**

Il Bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile modificato dal Decreto Legislativo n.6 del 17/1/2003 ed è costituito dallo Stato Patrimoniale (redatto in conformità allo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis C.C.), dal Conto Economico (redatto in conformità allo schema di cui agli artt. 2425 e 2425 bis C.C.) e dalla presente Nota Integrativa.

La Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di Bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 C.C., da altre disposizioni del D.Lgs n. 127/1991 o da altre leggi precedenti e successive. Inoltre vengono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione veritiera e corretta, anche se non richiesta da specifiche disposizioni di legge.

La Società ha redatto il Bilancio Consolidato, come previsto dal D.Lgs n.127/91, in continuità con gli ultimi sei esercizi, ed ha applicato, a partire da questo esercizio, i principi contabili internazionali (IFRS).

La Società opera nel settore dei servizi aeroportuali ed ha come oggetto principale lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Ai sensi dell'art. 2423 bis i criteri di valutazione rispondono ai principi della prudenza e della continuazione dell'attività. Tali criteri non sono modificati rispetto all'anno precedente.

I più significativi criteri di valutazione per la redazione del Bilancio al 31 dicembre 2004 in osservanza dell'art. 2426 C.C. sono i seguenti:

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto inclusivo degli oneri accessori ed ammortizzate sistematicamente per il periodo della loro prevista utilità futura.

I costi di impianto e di ampliamento sono ammortizzati in un periodo di cinque anni.

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

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

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

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto e nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene.

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

Con riferimento ai beni gratuitamente devolvibili allo Stato, gli ammortamenti operati fino al 31/12/99 hanno tenuto conto della durata dell'attuale rapporto concessorio fino al 30/6/2006; ad iniziare dall'esercizio 2000 si è invece tenuto conto, sempre nei limiti della durata tecnico-economica dei singoli investimenti, del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/93 n.537 (gestione "totale").

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.

Immobilizzazioni Finanziarie

Partecipazioni:

Le partecipazioni sono valutate con il metodo del costo come indicato nelle relative note di commento.

Per le partecipazioni valutate con il metodo del costo, il valore di iscrizione in Bilancio è determinato sulla base del prezzo di acquisto o di sottoscrizione, eventualmente ridotto per perdite durevoli di valore e non siano prevedibili nell'immediato futuro utili di entità tale da assorbire le perdite sostenute.

I dividendi sono iscritti tra i proventi da partecipazioni (voce C15 del conto economico).

Titoli a Reddito Fisso:

I titoli acquistati per temporanei investimenti di liquidità sono iscritti al minore tra il costo di acquisto, incrementato degli oneri accessori direttamente imputabili, e il valore di realizzo.

Crediti

I crediti sono iscritti secondo il presumibile valore di realizzazione.

Ratei e risconti

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi rischi ed oneri

Il fondo per imposte si riferisce alle imposte differite calcolate su imponibili fiscali di competenza di esercizi successivi.

Il fondo rischi oneri futuri è stato stanziato per coprire perdite o debiti derivanti dai contenziosi in essere, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto viene stanziato per coprire l'intera passività maturata nei confronti dei dipendenti in conformità alla legislazione vigente ed ai contratti collettivi di lavoro e integrativi aziendali.

Debiti

I debiti sono iscritti al loro valore nominale.

Ricavi

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

Imposte sul reddito di esercizio

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

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

Le imposte differite su eventuali differenze temporanee attive sono rilevate solo quando è ragionevolmente certo il loro realizzo e tenendo conto della presumibile aliquota fiscale che si prevede la società sosterrà in futuro.

Contributi

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

Deroghe ai sensi del 4° comma art. 2423 C.C.

Si precisa che nell'allegato Bilancio non si è proceduto a deroghe ai sensi del 4° comma dell'art. 2423.

Informazioni richieste dall'art. 2427 C.C.

I dati richiesti dall'art. 2427 n. 4 - 1° periodo - sono già desumibili dai prospetti di Bilancio. Tuttavia, laddove ritenuto opportuno al fine di consentire una migliore comprensione dei dati, vengono fornite alcune informazioni integrative.

Ai sensi dell'art. 2427 n. 3-bis si precisa che non sono state applicate riduzioni di valore alle immobilizzazioni immateriali e materiali.

Ai sensi dell'art. 2427 n. 8 si precisa che non sono stati imputati oneri finanziari a valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale.

Eventi successivi e Rapporti con Società correlate e consociate

Per l'esame degli eventi successivi alla data di Bilancio e per i rapporti con entità consociate e correlate si rimanda a quanto commentato nella Relazione sulla Gestione.

Transizione ai principi contabili internazionali (IFRS)

La Società ha in programma la completa applicazione dei nuovi principi contabili internazionali a far data dall'esercizio 2006 anche sul bilancio civilistico stante la loro applicazione a livello consolidato a far data dal presente bilancio.

STATO PATRIMONIALE: COMMENTO ALLE VOCI DELL'ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Per le prime due classi delle immobilizzazioni (immobilizzazioni immateriali e materiali) sono stati predisposti appositi prospetti (allegati A e B alla presente Nota Integrativa) che indicano per ciascuna voce i costi storici, i precedenti ammortamenti e le precedenti rivalutazioni e svalutazioni, i movimenti intercorsi nell'esercizio, i saldi finali nonchè il totale delle rivalutazioni esistenti alla chiusura dell'esercizio.

Immobilizzazioni immateriali

I **“costi d'impianto e di ampliamento”** rilevano un decremento, conseguente all'ammortamento del periodo, pari ad € 14 mila.

I **“diritti di brevetto industriale”** e **“diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno”** registrano un incremento di € 50 mila conseguente agli ammortamenti del periodo pari ad € 154 mila ed al contemporaneo acquisto di nuovo software per € 193 mila ed al passaggio di costi per €. 11 mila sostenuti in anni precedenti relativi a software completato nell'anno.

Le **“immobilizzazioni in corso”** sono relative a costi di natura pluriennale non ancora completati nell'esercizio e si riferiscono principalmente ai costi sostenuti nel 2005 per l'ingresso in borsa della società previsto per l'anno 2006.

Le **“altre immobilizzazioni immateriali”** (oneri poliennali) rilevano un incremento di € 43 mila conseguente ad oneri poliennali sostenuti nell'esercizio per € 139 mila ed al passaggio di costi per €. 64 mila di anni precedenti relativi a consulenze completate nell'anno, al netto degli ammortamenti ammontanti ad € 160 mila.

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

- i costi di impianto e di ampliamento: 5 anni;
- i diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 3 anni;
- gli oneri poliennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile.

Immobilizzazioni materiali

Complessivamente sono stati effettuati investimenti per € 6,844 milioni relativi a:

- Terreni e fabbricati: €. 5,233 milioni (al lordo dei contributi ricevuti dallo Stato)
- Attrezzature ed impianti: €. 625 mila
- Immobilizzazioni in corso: €. 445 mila
- Hardware: €. 162 mila

- Autoveicoli ed automezzi: € 355 mila
- Mobili e arredi: € 24 mila

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 494 mila relativi in massima parte alla cessione di attrezzature e automezzi a seguito rinnovo del parco mezzi operativi.

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Immobili: 4%
- Impianti e macchinari: 10%
- Attrezzature industriali e commerciali: 10%
- Macchine elettroniche: 20%
- Mobili e dotazioni di ufficio: 12%
- Automezzi: 25%
- Autoveicoli: 20%

Come già indicato nella prima parte della presente Nota Integrativa gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili sono stati ammortizzati in base al previsto rinnovo per 40 anni della attuale concessione od alla minore durata utile dei singoli beni.

Le **immobilizzazioni in corso** si riferiscono principalmente:

- ai costi di progettazione per i lavori di ampliamento piazzale aeromobili e del deposito carburanti (€ 474 mila) oggetto di finanziamento dello Stato;
- ai costi di progettazione per i lavori di ampliamento piazzale aeromobili e della pista secondaria (€ 251 mila) a carico della società;
- ai lavori di riqualificazione della zona di fronte all'aerostazione adibita ai parcheggi (€ 113 mila);
- ai costi di progettazione per i lavori di realizzazione segnaletica verticale luminosa delle aree di movimentazione dell'aeroporto (€ 80 mila).

La riduzione dei lavori in corso, rispetto al precedente esercizio, è principalmente conseguente alla ultimazione dei lavori riguardanti la realizzazione del fabbricato "A", l'ampliamento e riqualificazione della zona adibita al servizio accettazione passeggeri ed all'adeguamento delle strutture in acciaio e degli impianti alla normativa prevista per l'antincendio.

Immobilizzazioni finanziarie

Si compongono come segue (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Imprese controllate	209	33	-176
Altre Imprese	204	196	-8
Totale	<u>413</u>	<u>229</u>	<u>-184</u>

Partecipazioni in imprese controllate

Tale voce, pari ad € 33 mila, riguarda la partecipazione di maggioranza (90%) in Alatoscana S.p.a..

Il decremento rispetto all'esercizio scorso, pari a € 176 mila, tiene conto della perdita di esercizio 2005 e delle perdite precedenti della controllata.

Il patrimonio netto contabile al 31/12/05 di Alatoscana S.p.a. di competenza ammonta ad €. 38 mila a seguito della perdita di esercizio 2005 di €. 190 mila, mentre la valutazione secondo il metodo del patrimonio netto, ex art 2426, tenuto conto dell'avviamento e del consolidamento della partecipata Aerelba, è pari a zero, pertanto la differenza rispetto al valore di iscrizione è pari a €. 33 mila (allegato F).

E' stato ritenuto di mantenere tale maggiore valore in considerazione che permangono i presupposti patrimoniali (supportati da perizia di terzi) che furono alla base della valutazione di acquisto. Presupposti che sono stati e sono alla base di manifestazioni di interesse all'acquisto della partecipazione da parte di investitori terzi, ancorché non definito nei suoi aspetti economici.

Partecipazioni in altre imprese

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

Aeroporto di Firenze S.p.a., (n. 128.599 azioni pari al 1,42% del capitale) €. 128 mila;

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

Consorzio Turistico Area Pisana (2,8% del capitale) €. 0,4 mila;

Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50% del capitale) €.13 mila

Ti.Bre. Srl (1% del capitale) €. 1 mila;

Consorzio Pisa Energia (5% del capitale) €. 1 mila;

Montecatini Congressi Scrl (2,5% del capitale) €. 2 mila.

Complessivamente si registra una riduzione netta per € 7,9 mila derivante dalla vendita della partecipazione di Colline Toscane s.r.l. (€. 7,746 mila) e dalla svalutazione della partecipazione (€ 0,133 mila) di Montecatini Congressi e della Ti.bre S.r.l. (€. 0,74 mila) per adeguamento al patrimonio netto al 31/12/04.

C'è da rilevare che la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.a., sulla base della quotazione delle azioni dell'ultimo mese del 2005 alla Borsa di Milano, risultava superiore al costo per 1,7 milioni di Euro.

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

Crediti verso altri

La voce comprende (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Credito d'imposta TFR	162	92	- 70
Crediti in denaro per:			
Dep. cauz.li ai fornitori	23	25	2
Dep. cauz.li al Ministero dei Trasporti	<u>1.442</u>	<u>1.755</u>	<u>313</u>
Totale	<u>1.627</u>	<u>1.872</u>	<u>245</u>

L'aumento di € 245 mila deriva da:

- una riduzione di € 70 mila del credito d'imposta sul TFR a seguito del parziale recupero per il Personale cessato nell'esercizio come previsto dalla normativa in materia introdotta dal Collegato alla Finanziaria 1997;

- l'incremento di € 315 mila dei depositi cauzionali derivante principalmente dal versamento mensile di cauzione, pari al 10% dei diritti di approdo e partenza percepiti, ex art.3 del D.M. 7/11/97 n.59/T.

Altri titoli

Riguarda CCT con scadenza 1/1/2007 ricevuti nel corso del 2000 dal Ministero delle Finanze a saldo parziale di un credito di imposta. Tali titoli sono classificati nell'attivo immobilizzato in quanto al momento non è intenzione di cederli prima della scadenza. Il valore di mercato al 31/12/2005 di tali titoli è sostanzialmente allineato al valore nominale.

ATTIVO CIRCOLANTE

Crediti verso clienti

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	<u>31/12/04</u>	<u>31/12/05</u>	<u>Variazioni</u>
Crediti	8.238	7.684	- 554
Fondo svalutazione	<u>(742)</u>	<u>(602)</u>	<u>140</u>
TOTALE	<u>7.496</u>	<u>7.082</u>	<u>- 414</u>

Il decremento dei crediti verso clienti (€ 414), in presenza dell'aumento dei ricavi, è conseguente ad un'azione più incisiva verso i clienti per il rispetto dei termini di pagamento.

I crediti verso clienti comprendono crediti oltre l'anno per € 548 mila relativi a crediti in sofferenza.

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di €. 38 mila e decrementato per € 178 mila di cui €.36 mila per utilizzo ed €. 142 mila per adeguamento del fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data di Bilancio. Il fondo è in massima parte (€ 548 mila) tassato.

Il fondo svalutazione interessi di mora pari a € 9 mila corrisponde ai crediti in essere a tale titolo vantati verso alcuni clienti.

Crediti verso Imprese Controllate

E' relativo ai crediti nei confronti della Controllata Alatoscana S.p.a. principalmente per il recupero delle spese relative al servizio controllo sicurezza effettuato con Personale SAT e per l'attività svolta in "service" nel 2005.

Crediti Tributarî

Tale voce comprende (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
IRES	123	176	53
IRES su perdita società controllata	62	59	-3
IRPEF su lavoro dipendente		2	2
Totale	<u>185</u>	<u>237</u>	<u>52</u>

Il credito IRES, pari ad € 176 mila, è relativo alla denuncia redditi anno 2005.

Il credito IRES, pari ad € 59 mila, è calcolato sulla perdita fiscale della Controllata Alatoscana S.p.a. in applicazione dell'accordo con la Controllata in attuazione del regime di tassazione del consolidato nazionale disciplinato dagli articoli dal 117 al 129 del D.P.R. 917/86, introdotti con D.L. 12/12/03 n.344.

Il credito pari ad €. 2 mila è relativo all'istanza di rimborso per IRPEF versata e non dovuta.

Imposte Anticipate

Accoglie le imposte anticipate entro l'anno (€ 371 mila) e oltre l'anno (€ 20 mila).

Crediti verso altri

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

	<u>31/12/04</u>	<u>31/12/05</u>
- Verso Dipendenti (crediti entro l'anno)	4	3

- Verso Cassieri biglietteria	18	58
- Verso Istituti Previdenziali	10	11
- Verso Concessionaria	30	90
- Verso Fornitori per anticipi	3	2
- Verso Istituti di credito	597	999
- Verso Stato (lavori L. n. 299/79)	301	301
- Verso Stato (lavori FIO)	845	845
- Verso Altri	<u>33</u>	<u>42</u>
	<u>1.841</u>	<u>2.351</u>

L'incremento dei crediti entro l'anno è dovuto principalmente alla rilevazione del rimborso da parte dello Stato dei lavori al 31/12/2005 relativi alla realizzazione del fabbricato "A".

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

I crediti oltre l'anno sono così costituiti (dati espressi in €/000):

	<u>31/12/04</u>	<u>31/12/05</u>
Verso Dipendenti (crediti oltre l'anno)	8	5
Verso Vettore	<u>117</u>	<u>117</u>
	125	122
Fondo Svalutazione	<u>-103</u>	<u>-103</u>
	<u>22</u>	<u>19</u>

I crediti lordi oltre l'anno non hanno rilevato variazioni significative.

Nella tabella che segue vengono riportati i crediti complessivi suddivisi per area geografica:

	<u>Italia</u>	<u>Altri Paesi</u>	<u>Resto</u>	<u>Totale</u>
		<u>UE</u>	<u>Europa</u>	
Verso Clienti	5.367	2.178	139	7.684
Verso Imprese Controllate	73	-	-	73
Verso Altri entro l'anno	2.351	-	-	2.351
Verso Altri oltre l'anno	<u>19</u>	-	-	<u>19</u>
	<u>7.810</u>	<u>2.178</u>	<u>139</u>	<u>10.127</u>

Disponibilità liquide

Tale voce comprende (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Depositi bancari e postali	816	2.759	1.943
Denaro e valori in cassa	<u>31</u>	<u>10</u>	<u>-21</u>
Totale	<u>847</u>	<u>2.769</u>	<u>1.922</u>

Il loro ammontare garantisce la necessaria flessibilità per far fronte alle necessità aziendali.

Per ulteriori spiegazioni si rinvia al rendiconto finanziario (allegato E).

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Ratei Attivi	-	-	-
Risconti attivi entro l'anno	329	201	-128
Risconti Attivi oltre l'anno	4	3	-1
Totale	<u>333</u>	<u>204</u>	<u>-129</u>

I risconti attivi riguardano principalmente i costi sostenuti per la parte di competenza degli anni successivi quali l'acquisto di vestiario per il Personale dipendente, premi assicurativi, marketing support.

**STATO PATRIMONIALE:
COMMENTO ALLE VOCI DEL PASSIVO****PATRIMONIO NETTO**

La movimentazione delle classi componenti il Patrimonio Netto viene fornita nell'allegato C.

Inoltre nell'allegato D sono analiticamente indicate le voci di Patrimonio Netto con la loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità.

Capitale sociale

Il capitale sociale di € 13.035.000 al 31 dicembre 2005, interamente versato, risulta costituito da n. 158.000 azioni ordinarie da nominali € 82,50 cadauna.

La variazione nell'esercizio è conseguente alla delibera dell'Assemblea straordinaria dei Soci del 5/12/05 che ha aumentato a titolo gratuito il capitale sociale elevando il valore nominale delle azioni a € 82,50 cadauna.

Riserve di rivalutazione

Al 31 dicembre 2005 tali riserve sono iscritte per un ammontare complessivo di € 435 mila costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n.413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 mila.

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

Riserva legale

Al 31 dicembre 2005 tale riserva è pari ad €. 765 mila.

L'incremento di € 174 mila deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2004 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea in sede di approvazione Bilancio.

Riserve statutarie

Al 31 dicembre 2005 tali riserve sono iscritte per €. 5,676 milioni.

Il decremento di € 2,128 milioni deriva:

- dalla destinazione dell'utile di esercizio 2004 per €. 2,746 milioni sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea in sede di approvazione Bilancio;
- dall'utilizzo della riserva per €. 4,874 milioni a seguito dell'aumento di capitale sociale a titolo gratuito deliberato dall'Assemblea straordinaria dei Soci in data 5/12/05.

Altre riserve

Sono costituite da contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 ed ammontano ad €. 66 mila.

Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che c'è un vincolo di € 17 mila sulle riserve disponibili relativo ai costi di impianto e ampliamento non ancora ammortizzati.

Ai sensi dell'art.109 comma 4 del DPR 22/12/1986 n.917 risulta in sospensione d'imposta, in caso di distribuzione delle riserve o degli utili portati a nuovo, un ammontare pari ad € 1.408.218 relativo agli accantonamenti degli ammortamenti anticipati dedotti solo in dichiarazione al netto delle imposte differite.

Utile dell'esercizio

Accoglie il risultato del periodo.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La composizione di tali fondi è la seguente (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	-	2	2
Fondi per imposte, anche differite	868	878	10
Fondo rischi oneri futuri	<u>1.048</u>	<u>527</u>	<u>-521</u>
Totale	<u>1.916</u>	<u>1.407</u>	<u>-509</u>

Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili

Accoglie il fondo, istituito per la prima volta in questo esercizio, relativo alla indennità suppletiva di clientela come previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

Fondo per imposte, anche differite

Accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi.

L'incremento di € 10 mila è conseguente alla rilevazione di imposte differite per € 201 mila e della contemporanea riduzione del fondo per € 191 mila a seguito della cancellazione delle imposte differite di competenza 2005.

Le variazioni in aumento sono principalmente riferibili alla rilevazione di imposte differite relative agli ammortamenti anticipati dell'esercizio 2005 che saranno operati sulla dichiarazione dei redditi.

Altri (Fondo rischi oneri futuri)

Il decremento pari ad € 521 mila, rispetto all'esercizio precedente, deriva:

- dall'accantonamento (€ 36 mila) operato nell'anno per la costituzione di un Fondo Speciale di Solidarietà, che sarà istituito presso l'INPS come previsto dall'Art. 1 Legge 291/04;

- dall'utilizzo (€ 557 mila) effettuato per €. 52 mila riguardante il pagamento ad un Vettore aereo di un contributo sul fatturato handling 2004, per €. 358 mila relativo all'integrazione effettuata l'anno scorso per il rinnovo del C.C.N.L. con decorrenza anno 2004 e per €. 148 mila conseguente alla cancellazione parziale di accantonamenti operati nell'esercizio 2003 a seguito definizione di accordi commerciali senza erogazione di contributo.

Si ricorda che l'ammontare del fondo esistente al 31/12/04 è rimasto in essere a fronte dei rischi, tuttora pendenti, riguardanti accordi commerciali non ancora definiti e la vertenza lavori viabilità Mondiali 1990; al riguardo si ricorda che, nel corso del 2° semestre 2004, è intervenuta sentenza del Tribunale di Pisa che ha respinto le richieste della controparte, che nel corso del 2005, ha presentato ricorso, avverso al quale la società sta predisponendo gli atti per l'opposizione; si è pertanto ritenuto opportuno mantenere l'accantonamento in considerazione che detta sentenza non è ancora passata in giudicato.

L'accantonamento si ritiene quindi adeguato ai prevedibili rischi in essere alla data di Bilancio.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO SUBORDINATO

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Trattamento Fine Rapporto Subordinato	5.809	6.107	297

Il fondo, che corrisponde a quanto maturato dai Dipendenti in servizio al 31/12/05, è stato incrementato di € 297 mila.

Detto incremento è conseguente alla liquidazione, nel corso dell'esercizio, di indennità, a titolo di anticipazioni o definitive, per € 518 mila ed alla contemporanea rilevazione, a fine esercizio, della quota maturata nel 2005 per € 815 mila.

DEBITI

I debiti sono così composti (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Debiti verso banche	-	-	-
Acconti entro l'anno	1.868	1.867	-1
Acconti oltre l'anno	-	-	-
Debiti verso fornitori	6.200	6.314	114
Debiti verso Imprese controllate	-	1	1
Debiti Tributarî	413	476	63
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza sociale	713	816	103
Altri Debiti entro l'anno	2.663	2.991	328
Altri Debiti oltre l'anno	3	3	-
Totale	<u>11.860</u>	<u>12.468</u>	<u>608</u>

Acconti

Gli acconti con scadenza entro l'anno, che ammontano a € 1,867 milioni, hanno registrato un decremento di € 1 mila relativo alla riduzione di anticipi clienti per prescrizione del debito.

Tale voce comprende gli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 mila) e lavori FIO (€ 1,033 milioni) oltre che agli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute (€ 60 mila).

Debiti verso fornitori

Registrano un aumento di € 114 mila derivante dal decremento (€ 477 mila) delle fatture ricevute entro l'anno e l'incremento (€ 591 mila) delle fatture da ricevere, che al 31/12/05 ammontano ad € 3,445 milioni.

Tali debiti sono interamente con scadenza entro l'esercizio.

Debiti verso imprese controllate

Riguarda il debito verso la controllata Alatoscana S.p.A. riguardante le ritenute IRES, che la società ha inserito nella denuncia del consolidato nazionale 2005 relativo all'anno 2004.

Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 476 mila è così composto (valori in €/000):

- IRPEF su lavoro dipendente e autonomo dicembre 2005	€.	211
- IRAP sui redditi 2005 (saldo)	€.	35
- IVA anno 2005 (saldo)	€.	76
- ERARIO addizionale comunale dicembre 2005	€.	151
- Altri minori	€.	<u>3</u>
	€.	<u>476</u>

Il debito IRAP sui redditi 2005 è al netto degli acconti d'imposta versati pari € 766 mila.

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

Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale

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

- INPS per contributi su retrib.ni/compensi dicembre 2005 e ferie non godute	€.	786
- INAIL per contributi su compensi dicembre 2005 e ferie	€.	<u>30</u>
	€.	<u>816</u>

Altri debiti

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

	<u>31/12/04</u>	<u>31/12/05</u>
Ministero dei Trasporti (canone concessione II semestre e conguagli)	€. 801	€. 863
Ministero dell' Ambiente (anticipo contributo)	€. 17	€. 0
Vettori per incassi biglietteria aerea	€. 336	€. 479
Vettori per vertenze tariffe 1988	€. 94	€. 0
Concessionaria per vendita biglietti bus	€. 38	€. 4
Dipendenti (competenze maturate al 31/12)	€. 1.206	€. 1.454
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	€. 58	€. 70
Sindaci revisori (competenze maturate al 31/12)	€. 14	€. 0
Ministero dei Trasporti (premio rischio terrorismo)	€. 37	€. 37
Altri minori	€. 62	€. 84
	<u>€. 2.663</u>	<u>€. 2.991</u>

I debiti oltre l'anno, interamente esigibili entro 5 anni, si riferiscono ai depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

Nella tabella che segue vengono riportati i debiti complessivi suddivisi per area geografica:

	<u>Italia</u>	<u>Altri Paesi</u>	<u>Resto</u>	<u>Totale</u>
		<u>UE</u>	<u>Europa</u>	
Acconti	1.824	23	20	1.867
Verso Fornitori	4.876	1.438	-	6.314
Verso Imprese Controllate	1	-	-	1
Verso Altri entro l'anno	2.565	62	364	2.991
Verso Altri oltre l'anno	3	-	-	3
	<u>9.269</u>	<u>1.523</u>	<u>384</u>	<u>11.176</u>

RATEI E RISCONTI PASSIVI

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Ratei Passivi	-	-	-
Risconti Passivi entro l'anno	98	185	87
Risconti Passivi oltre l'anno	2	-	-2
Totale	<u>100</u>	<u>185</u>	<u>85</u>

Sono relativi esclusivamente ai risconti passivi che comprendono la quota di competenza 2006 ed anni successivi relativa a proventi diversi ed i canoni anticipati di alcune subconcessioni.

CONTID'ORDINE

I conti d'ordine sono così composti (dati espressi in €/000):

	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Variazioni</u>
Fidejussioni prestate da Terzi per conto SAT	1.095	6.217	5.122
Fidejussioni di Terzi a favore SAT	1.769	3.586	1.817
Titoli ricevuti a garanzia	1	1	-
Altri impegni della Società	<u>62</u>	<u>121</u>	<u>59</u>
Totale	<u>2.927</u>	<u>9.925</u>	<u>6.998</u>

Le fidejussioni prestate da terzi per conto SAT si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate al Ministero dei Trasporti a garanzia del pagamento dei canoni di concessione ed al Ministero della Difesa (€ 5 milioni) a garanzia degli obblighi assunti per la realizzazione dei piazzali per la sosta degli aeromobili; quest'ultima fidejussione è stata rilasciata nel corso dell'anno ed ha determinato la variazione in aumento più significativa.

L'incremento di € 1,817 milioni delle fidejussioni prestate da terzi a favore di SAT si riferisce principalmente all'aumento delle fidejussioni prestate per conto delle Imprese a fronte dei lavori appaltati dalla Società.

Tra gli altri impegni della Società è stato iscritto il provento da consolidamento pari ad € 59 mila derivante dall'applicazione dell'accordo stipulato con la Controllata Alatoscana Spa come indicato a commento dei Crediti Tributari nell'Attivo Circolante.

**CONTO ECONOMICO:
COMMENTO ALLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO**

I commenti sull'andamento economico sono esposti nella Relazione sulla gestione.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Complessivamente ammontano a € 34,956 milioni (+9,2%) e sono relativi ai proventi riguardanti (€/000):

	2004	2005	VAR. %
- Assistenza aerei ed extra	12.844	12.708	-1,1%
- Gestione magazzini merci	499	530	+6,2%
- Diritti e tasse aeroportuali	12.352	14.056	+13,8%
- Servizi in concessione	4.255	5.213	+22,5%
- Servizi in gestione diretta	2.062	2.449	+18,8%
Totale	<u>32.012</u>	<u>34.956</u>	<u>+9,2%</u>

Il decremento del 1,1% dei ricavi di assistenza è conseguente soprattutto alla rinegoziazione di alcuni contratti di handling conseguenti alla richiesta di prestazioni parziali.

Si fa inoltre presente che la Società ha applicato, anche per il 2005, tariffe di assistenza che risalgono al 1997.

Il fatturato gestione magazzini merci registra un incremento del 6,2% derivante essenzialmente dall'aumento della movimentazione della merce via superficie.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali del 13,8% deriva principalmente dai diritti imbarco passeggeri intracomunitari in conseguenza dei nuovi collegamenti aerei operati nel 2005.

L'incremento del 22,5% dei servizi in concessione deriva principalmente da:

- autonoleggi, con un incremento del 12,6% (+ € 280 mila);
- servizi commerciali (bar, ristorante, catering, negozi) con un incremento del 28,8% (+ € 437 mila);
- concessioni varie con un incremento del 85,8% (+ € 225 mila).

L'incremento del 18,8% dei servizi in gestione diretta (parcheggi auto e pubblicità) deriva sia dalla gestione parcheggi (+€ 184 mila) in conseguenza dell'aumento dei passeggeri sia dalla gestione diretta della pubblicità (+€ 199 mila).

Altri ricavi e proventi

Si riferiscono a rimborsi di costi e proventi diversi.

I "rimborsi di costi e spese", per un importo complessivo di € 370 mila, riguardano principalmente il recupero di spese telefoniche (€ 19 mila), indennità doganali (€ 21 mila), mensa a carico Dipendenti (€ 37 mila), utenze (€ 175 mila), costi commerciali (€ 58 mila), costi Personale sicurezza (€ 25 mila), risarcimenti danni (€ 17 mila).

I “proventi diversi” per € 29 mila si riferiscono a consulenze (€ 19 mila), prestazioni in service (€ 5 mila), plusvalenze patrimoniali (€ 2 mila), abbuoni attivi (€ 2 mila).

La ripartizione dei ricavi per area geografica è la seguente:

- 55,28% Italia;
- 42,78% Altri Paesi UE;
- 1,94% Resto Europa.

COSTI DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i costi della produzione ammontano ad €. 30,7 milioni con un incremento dell'11,7% rispetto al 2004.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

Sono relative ai seguenti costi (€/000):

	2004	2005	Variazione
Per personale	137	135	-2
Per manutenzione	106	148	42
Per consumi	290	280	-10
Totale	533	563	30

L'incremento del 5,7%, pari a €. 30 mila, deriva principalmente dai materiali utilizzati per la manutenzione delle attrezzature sociali, delle infrastrutture e degli impianti pubblicitari (+€. 40 mila), dal consumo carburanti (+€. 17 mila), con contemporanea diminuzione dei materiali per cancelleria e servizio assistenza (-€. 23 mila); per gli altri consumi si è registrato complessivamente un lieve decremento.

Per servizi

I “costi per l'acquisizione di servizi” complessivamente registrano una variazione in aumento (+16,8%) rispetto al precedente esercizio e riguardano i seguenti costi (€/000):

	2004	2005	Variazione
Per personale	683	747	64
Per manutenzione	379	604	225
Per utenze	947	1.102	155
Per costi industriali	6.917	8.031	1.114
Per costi istituzionali	291	281	-10
Totale	9.217	10.765	1.548

I “servizi per il Personale” per €. 747 mila (+9,3%) comprendono principalmente mensa aziendale (€. 483 mila), assicurazioni professionali (€. 54 mila), rimborsi spese missioni (€. 75 mila), corsi formazione (€. 47 mila), “service” paghe.

I “servizi di manutenzione” per €. 604 mila registrano un incremento del 59,4% derivante soprattutto dagli interventi di manutenzione sulle attrezzature sociali, sul piazzale aeromobili e sugli impianti.

I “servizi per utenze” per €. 1,102 milioni (+16,4%) riguardano energia elettrica per €. 758 mila (+21%), acqua per €. 93 mila (+4,5%), telefoni per €. 131 mila (-2,9%), gas metano per €. 96 mila (+20%), nettezza urbana per €. 24 mila.

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

	2004	2005	Variazioni
- Pulizie (locali ed aerei)	533	552	19
- Facchinaggio	807	1.006	199
- Gestione sala VIP	37	31	-6
- Collegamento ARCO	160	176	16
- Assicurazioni industriali	513	499	-14
- Raccolta carrelli	160	163	3
- Servizi ausiliari aerostazione	155	161	6
- Gestione parcheggio auto	95	95	-
- Promozionali, pubblicità/marketing	3.505	4.167	662
- Manutenzione programmi	59	69	10
- Gestione Terminal Firenze	79	75	-4
- Prestazioni professionali	596	666	70
- Pubblicità	68	78	10
- Giardinaggio	37	36	-1
- Noleggio macchine e attrezzature	3	41	38
- Servizio assistenza disabili	-	65	65
- Vari minori			
(indennità doganali, assistenza bagagli, ecc.)	110	151	41
Totale	6.917	8.031	1.114

Rispetto al 2004 si registra un incremento di €. 1,114 milioni (+16,1%) derivante principalmente dall'aumento delle spese promozionali, pubblicità e marketing (+ €. 662 mila), delle prestazioni professionali (+ €. 70 mila), del facchinaggio (+ €. 199 mila), del noleggio macchine e attrezzature (+ €. 38 mila) e dai nuovi costi per la gestione del servizio assistenza disabili (+ €. 65 mila).

Le “spese istituzionali”, per un importo complessivo di €. 281 mila, riguardano i compensi (allegato L) e i rimborsi spese agli Amministratori (€. 219 mila) ed al Collegio Sindacale (€. 60 mila), oltre al rimborso spese per la partecipazione a congressi.

Per godimento di beni di terzi

Riguarda il canone di concessione 2005 dell'aeroporto ed il canone concessorio dovuto per l'affidamento del servizio sicurezza in ambito aeroportuale istituito con decreto del 13/7/05 entrato in vigore il 7/10/05, oltre ad altri canoni minori.

L'aumento del 17,2% è conseguenza principale dell'aumento del canone di concessione calcolato come previsto dal Decreto del 30/6/03 dell'Agazia del Demanio.

Per il Personale

La voce è così composta (€/000):

	2004	2005	Variazione
Salari e stipendi	9.818	10.938	1.120
Oneri sociali	2.880	3.077	197
Trattamento di fine rapporto	807	883	76
Altri costi	24	29	5
Totale	13.529	14.927	1.398

Il “costo dei salari e stipendi” ha registrato un incremento del 11,4% derivante dall’incremento dell’organico e dall’applicazione del previsto rinnovo del C.C.N.L. scaduto il 31/12/03.

Gli “oneri sociali” rilevano un incremento del 6,8% conseguente all’aumento delle retribuzioni.

Il “trattamento di fine rapporto” rappresenta il costo a tale titolo maturato dai Dipendenti nell’esercizio.

Gli “altri costi del Personale” pari a € 29 mila si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

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

Ammortamenti e svalutazioni

Gli “ammortamenti” sono stati operati applicando i coefficienti già indicati a commento dell’Attivo Patrimoniale.

La “svalutazione dei crediti” operata per un importo complessivo di € 39 mila, sulla base di una valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla fine dell’esercizio, corrisponde all’accantonamento non tassato.

L’“accantonamento per rischi” si riferisce all’onere stimato per la costituzione del Fondo Speciale di Solidarietà di cui si è già riferito a commento del Passivo Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

Sono relativi principalmente alle spese per pubblicazioni (€ 10 mila), postali (€ 14 mila), contributi associativi (€ 138 mila), fiscali (€ 93 mila), rappresentanza (€ 66 mila), minusvalenze patrimoniali su beni strumentali (€ 39 mila).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazione

E’ costituito dal dividendo distribuito nel 2005 dalla Società Partecipata Aeroporto di Firenze Spa (€ 8 mila).

Altri proventi finanziari

Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni

Ammontano ad €. 6 mila e sono relativi principalmente alla rivalutazione dei crediti di imposta sul Trattamento di Fine Rapporto 2005.

Proventi diversi dai precedenti

L'importo complessivo di €. 25 mila si riferisce principalmente agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (€. 24 mila) mentre i rimanenti proventi si riferiscono ad interessi di mora, agli interessi sui prestiti ai Dipendenti.

Interessi ed altri oneri finanziari

Sono relativi ad interessi passivi maturati sui conti correnti per momentanee necessità finanziarie.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Svalutazione partecipazioni

Riguarda principalmente la svalutazione della partecipazione in Alatoscana S.p.a. ricondotta alla misura del 90% (corrispondente alla quota di partecipazione della Vostra Società nella controllata) del patrimonio netto al 31/12/05 della controllata.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Proventi

Sono pari ad €. 545 mila e riguardano sopravvenienze attive (€. 541 mila) relative principalmente alla riduzione del fondo rischi su crediti tassato (€. 141 mila) e del fondo rischi oneri futuri (€. 148 mila), come già in precedenza indicato, alla rilevazione di alcuni ricavi di competenza 2004 (€. 2 mila) ed alla cancellazione di alcuni debiti (€. 246 mila), tra i quali, il più significativo, il debito residuo prescritto verso alcuni Vettori per vertenza tariffe (€. 94 mila).

Oneri

Al 31 dicembre 2005 ammontano ad €. 41 mila e comprendono la riduzione (€. 10 mila) delle imposte differite anni precedenti per allineamento del fondo alle rettifiche in aumento operate in sede di presentazione Unico 2005 e la rilevazione di sopravvenienze passive (€. 51 mila) derivanti principalmente da emissione di note di credito a clienti per storno ricavi di competenza 2004 (€. 21 mila), da maggiori imposte sui redditi 2004 (€. 5 mila) e da costi di competenza 2004 e anni precedenti (€. 14 mila).

Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi €. 2,490 milioni derivanti da:

- proventi da consolidamento (€. 59 mila) pari al 33% della perdita fiscale 2005 della Controllata Alatoscana come già indicato a commento della voce "crediti tributari";

- imposte calcolate sul reddito fiscale 2005 per € 2,253 milioni di cui € 1.452 mila per IRES ed € 801 mila per IRAP;
- imposte differite (attive e passive) che ammontano ad € 296 mila.

L'incremento delle imposte sul reddito (€ 37 mila) deriva dall'aumento delle imposte differite (€ 213 mila), la cui movimentazione risulta dagli appositi prospetti (allegati G ed H alla presente nota integrativa), dalla riduzione delle imposte correnti calcolate su un reddito imponibile minore e dalla rilevazione dei proventi da consolidamento, che riducono l'ammontare complessivo delle imposte.

Applicazione legge n. 447/95 (legge quadro sull'inquinamento acustico)

Ai sensi della L.447/95 SAT, in sede di formazione del Bilancio al 31 dicembre 2005, provvede ad assumere impegni di spesa per € 439.979 per la realizzazione di interventi di mitigazione del rumore.

L'importo è stato determinato in via necessariamente interpretativa, non essendo state fornite indicazioni specifiche circa le attività da considerare per "manutenzione" e "potenziamento" delle infrastrutture, che costituiscono la base di calcolo per i valori da impegnare. Si precisa altresì che detto importo non rappresenta ancora una previsione concreta di spesa da parte della Società, a causa della mancata determinazione delle cosiddette fasce di rispetto, cosa che non consente di valutare se sia probabile il superamento dei valori limite del rumore effettivamente applicabili. Tale importo non è quindi incluso in uno specifico capitolo del programma di investimenti della Società, in quanto condizionato ad eventi successivi e comunque da definirsi in relazione all'effettivo programma di opere da realizzare.

I futuri interventi si configurerebbero come spese di investimento di natura capitalizzabile.

Si attesta che il Bilancio è vero e reale e risponde alle scritture contabili.

allegato A

	COSTI D'IMPIANT O E AMPL.TO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE. INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	MANUT. STRAOR.	BENI TERZI	EX ART.17 LEGGE N.67/97	TERMINAL FIRENZE	ALTRI ONERI POLIENN.	TOTALE
SITUAZIONE AL31/12/04									
Costo originario	132	1.507	189	456	-	-	-	1.447	3.731
Ammortamenti/Pass.conto	- 101	- 1.362	- 64	- 456	-	-	-	- 1.232	- 3.215
<i>A- Valore al 31-12-04</i>	<i>31</i>	<i>145</i>	<i>125</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>215</i>	<i>516</i>
VARIAZIONI ESERCIZIO									
Acquisti	-	193	169					139	501
Ammortamenti	- 14	- 154						- 160	- 328
Passaggio conto		11	- 117					64	- 42
Disinvestimenti								- 3	- 3
Utilizzo amm.ti anni prec.								3	3
<i>B- Saldo variazioni 2005</i>	<i>- 14</i>	<i>50</i>	<i>52</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>43</i>	<i>131</i>
SITUAZIONE AL 31-12-05									
Costo originario	132	1.700	358	456	-	-	-	1.647	4.293
Ammortamenti/Pass.conto	- 115	- 1.505	- 181	- 456	-	-	-	- 1.389	- 3.646
Valore al 31-12-05 (A+B)	17	195	177	-	-	-	-	258	647

allegato B

	TERRENI E FABBRICATI		IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZZI IND. E COMMI	IMMOBILIZ. IN CORSO	ALTRI BENI			TOTALE
	gratuitamente devolvibili	di proprietà Società				MOBILIE ARREDI	MAT.LE ELETT.CO	AUTOM.ZI AUTOV.LI	
SITUAZIONE AL 31/12/04									
Costo originario	21.035	890	11.424	320	2.951	805	2.667	1.210	41.302
Rivalutazione (1)	637	-	54	7	-	18	-	-	716
Ammortamenti	- 6.134	- 48	- 6.129	- 294	-	- 651	- 1.798	- 862	- 15.916
A- Valore al 31-12-04	15.538	842	5.349	33	2.951	172	869	348	26.102
VARIAZIONI ESERCIZIO									
Acquisti	5.233		578	47	445	24	162	355	6.844
Contributi c. impianti	- 3.762								- 3.762
Lavori in corso anni prec.				-	2.450				- 2.450
Passaggio conto	2.493								2.493
Disinvestimenti	- 4		- 360	- 4			- 42	- 84	- 494
Riduzione rivalutazione									-
Ammortamenti	- 1.112	- 4	- 840	- 9		- 31	- 309	- 154	- 2.459
Disinquinamento fiscale									-
Utilizzo amm.ti anni prec.			315	3			42	28	388
B- Saldo variazioni 2005	2.848	- 4	- 307	37	- 2.005	- 7	- 147	145	560
SITUAZIONE AL 31-12-05									
Costo originario	24.995	890	11.642	363	946	829	2.787	1.481	43.933
Rivalutazione (1)	637	-	54	7	-	18	-	-	716
Ammortamenti	- 7.246	- 52	- 6.654	- 300	-	- 682	- 2.065	- 988	- 17.987
Valore al 31-12-05 (A+B)	18.386	838	5.042	70	946	165	722	493	26.662

(1) Le rivalutazioni in riferimento alla Legge n. 72/1983 art. 10 sono state effettuate:

nell'esercizio 1981 (rivalutazione volontaria) sui beni acquistati dall'ex Consorzio Aerostazione Pisa

nell'esercizio 1991 (Legge 413/91) sui fabbricati gratuitamente devolvibili e sui prefabbricati di proprietà della Società.

allegato C

	2003	2004				2005						
	SALDI AL 31-12-03	DESTINAZI ONE UTILE ESERCIZIO 2003	IMPOSTE DIFFERITE	DISTRIBUZI ONE DIVIDENDI	UTILE ESERCIZIO 2004	SALDI AL 31-12-04	DESTINAZI ONE UTILE ESERCIZIO 2004	IMPOSTE DIFFERITE	DISTRIBUZI ONE DIVIDENDI	UTILE ESERCIZIO 2005	AUMENTO CAPITALE SOCIALE TITOLO GRATUITO	SALDI AL 31-12-05
CAPITALE SOCIALE	8.161					8.161					4.874	13.035
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	435					435						435
RISERVA LEGALE	481	109				590	174					764
RISERVA STRAORDINARIA	6.253	1.551				7.804	2.746				- 4.874	5.676
ALTRE RISERVE	66					66						66
DISTRIBUZIONE DIVIDENDI	-	521		- 521		-	563		- 563			-
UTILI (PERDITE) A NUOVO	-					-						-
UTILE DELL'ESERCIZIO	2.181	- 2.181			3.483	3.483	- 3.483			2.522		2.522
TOTALE PATRIMONIO NETTO	17.577	-	-	- 521	3.483	20.539	-	-	- 563	2.522	-	22.498

allegato D

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE *	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI**	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	13.035				
RISERVE DI CAPITALE:					
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA PER AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLATE					
RISERVA DA SOPRAPREZZO AZIONI					
RISERVA DA CONVERSIONE OBBLIGAZIONI					
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
RISERVA LEGALE	764	B	-		
RISERVA STRAORDINARIA	5.676	A, B, C	5.676		
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA DA UTILI NETTI SU CAMBI					
RISERVA DA VALUTAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO					
RISERVA DA DEROGHE EX COMMA 4 DELL'ART. 2423					
ALTRE RISERVE	66	B	-		
UTILI (PERDITE) A NUOVO	2.522	A, B, C	2.522		
TOTALE	22.498		8.633		
QUOTA NON DISTRIBUIBILE			17		
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE			8.616		

* Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

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

allegato E

RENDICONTO FINANZIARIO

(in migliaia di euro)

	31.12.2004	31.12.2005
A. <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI</u>	4.866	847
B. <u>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' D'ESERCIZIO</u>		
Utile del periodo	3.483	2.522
Ammortamenti	2.436	2.787
Rivalutazione di immobilizzazioni	-1919	0
Svalutazioni di immobilizzazioni	398	179
Variazione netta del fondo trattamento di fine rapporto	-27	297
Utile (Perdita) dell'attività di esercizio prima delle variazioni del capitale circolante	4.371	5.785
(Incremento) Decremento dei crediti del circolante	-2605	105
(Incremento) Decremento delle rimanenze		
Incremento (Decremento) dei debiti verso fornitori ed altri debiti	1.619	693
(Incremento) Decremento di altre voci del capitale circolante	-127	129
(Decremento) del fondo rischi ed oneri	1162	-509
	4.420	6.203
C. <u>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</u>		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	-311	-501
- materiali	-7.405	-2.974
- finanziarie	-201	-244
	-7.917	-3.719
D. <u>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIE</u>		
Aumento capitale sociale a pagamento		
Crediti verso Soci		
Imposte differite su riserve		
Affrancamento riserve		
Rimborsi di capitale proprio		
Versamento Azionisti C/ decimi		
Variazioni dei debiti a medio lungo termine	-1	0
Distribuzione di utili	-521	-562
	-522	-562
E. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B + C + D)	-4.019	1.922
F. <u>DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI (A + E)</u>	847	2.769

allegato F

		Alatoscana/ Aerelba Spa
A	Patrimonio netto consolidato	0
B	Quota di possesso	90%
C	Quot SAT patrimonio netto	0
D	Avviamento originario	300.674
E	Ammortamento avviamento al 31/12/05	300.674
F	Avviamento residuo (D-E)	0
G	Valore ad equity (C+F)	0
H	Valore di carico	32.769
I	Differenza (H-G)	32.769

	ESERCIZIO 2004			ESERCIZIO 2005			Totali 2005
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		
		IRES 33%	IRAP 4,25%		IRES 33%	IRAP 4,25%	
IMPOSTE ANTICIPATE							
Svalutazione crediti	34	11					-
Rappresentanza	16	5	1	17	6	1	7
Svalutazione partecipazioni							-
Accantonamento fondo rischi	358	118		36	12		12
Competenze professionali	8	3	-				-
Costi detrabili per cassa	17	6	1	11	4	1	5
Costi detrabili a seguito sentenza	49	16					-
Totale	482	159	2	64	22	2	24
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Plusvalenze patrimoniali	20	6	1	17	6	1	7
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	336	111	14	427	141	18	159
Quota parte amm.ti su vend. beni	26	9	1	38	12	1	13
Totale	382	126	16	482	159	20	179
Totale imposte anticipate	864	285	18	546	181	22	203
IMPOSTE DIFFERITE							
Plusvalenze patrimoniali	2	1	-	1	1	-	1
Ammortamenti anticipati	645	213	27	538	177	23	200
Totale	647	214	27	539	178	23	201
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Rappresentanza	10	3	1	12	4	1	5
Svalutazione partecipazioni	116	39		116	39		39
Costi anni precedenti	24	8	1	66	22	1	23
Accantonamento fondo rischi				558	184		184
Svalutazione crediti	281	93		141	47		47
Totale	431	143	2	893	296	2	298
Totale imposte differite	1.078	357	29	1.432	474	25	499
IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE	- 214	- 72	- 11	- 886	- 293	- 3	- 296

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

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
Saldo al 31/12/2004	667	868
decremento dell'esercizio	-300	-191
incremento dell'esercizio	24	201
Saldo al 31/12/2005	391	878

Il decremento dei crediti per imposte anticipate (-€300) e per fondo imposte differite (-€191) comprendono rispettivamente €2 e €12 relativi all'adeguamento di imposte riguardanti gli anni precedenti.

	ANNO 2005		ANNO 2004	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato da bilancio (ante imposte)	5.011	19.666	5.936	18.910
Aliquota ordinaria applicabile	33,00%	4,25%	33,00%	4,25%
Onere fiscale teorico	1.654	836	1.959	804
Differenze temporanee e tassabili in esercizi successivi				
Sopravv. att. x disinquinamento fiscale			-1.919	-1.919
Ammortamenti anticipati	-538	-538	-645	-645
Plusvalenze patrimoniali	-2	-2	-2	-2
Totale	-540	-540	-2.566	-2.566
Differenze temporanee e deducibili in esercizi successivi				
Svalutazione partecipazioni				
Spese di rappresentanza	17	17	16	16
Svalutazione crediti			34	
Competenze professionali			8	8
Accantonamento fondo rischi	36		358	
Costi detraibili per cassa	12	11	17	17
Costi detraibili a seguito sentenza			49	
Totale	65	28	482	41
Rigiro diff. temporanee e di esercizi prec. in aumento e in diminuzione				
Plusvalenze patrimoniali	18	18	20	20
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	427	427	336	336
Quota parte amm.ti su vend. beni	38	38	26	26
Quote spese di rappresentanza	-12	-12	-10	-10
Svalutazione partecipazioni	-116		-116	
Quota svalutazione crediti	-141		-281	
Acc.ti al fondo rischi	-558			
Costi per cassa	-17	-17	-9	-8
Costi tassati anni precedenti	-49		-47	-47
Totale	-410	454	-81	317
Differenze che non si riverseranno in esercizi successivi				
Svalutazione partecipazioni	179		398	
2/3 Spese di rappresentanza	44	44	41	41
Spese telefonia mobile	13	13	14	14
Costi autoveiture	36	36	30	30
Costi indeducibili	8	8	15	15
Imposte e tasse indeducibili	49		777	
Sopravvenienze passive indeducibili	17		36	
Ricalcolo beni agevolati Tremonti			18	
Sopravv.ze attive x imposte inde.d.li				
Dividendi	-7		-8	
Proventi da consolidamento	-59		-62	
Plusvalenze su autoveiture			-1	-1
Plusvalenze su partecipazioni	-4			
Sopravvenienze attive		140		2.107
Sopravvenienze passive		-23		-1
Prestazioni lavoro occasionale		45		14
Collab.ni coord. e cont.nuative		170		165
Lavoro assimilato al lavoro di p.le		36		43
Contributi gestione separata INPS		11		10
Valore fringe benefit				7
Oneri di utilità sociale		5		3
Totale	276	485	1.258	2.447
Altre deduzioni				
Contributi x assic.ni obbl.g. infortuni		-161		-188
Deduzioni x increm.to occupazionale		-360		
Spese x apprendisti e disabili		-153		-265
Personale con contratto formaz.ne/ins.to		-582		-509
Totale		-1.256		-962
Credito d'imposta sui dividendi				
Imponibile fiscale	4.402	18.837	5.029	18.187
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	1.452	801	1.659	773
Aliquota effettiva	28,98	4,07	27,95	4,09
Rilevaz.ni contabili effettuate nell'esercizio				
Imposte correnti	1.452	801	1.659	773
Imposte anticipate	-22	-2	-159	-2
Imposte differite	178	23	214	27
utilizzo fondo imposte diff. e serc. prec.	-159	-20	-126	-16
Diminuz.ne imposte anticipate e serc.prec.	296	2	143	2
proventi da consolidamento	-59		-62	
Imposte totali Voce 22 Conto Economico	1.686	804	1.669	784

Allegato I

Dati gestionali significativi (valori espressi in migliaia di €uro)

	1996	Δ %	1997	Δ %	1998	Δ %	1999	Δ %	2000	Δ %	2001	Δ %	2002	Δ %	2003	Δ %	2004	Δ %	2005	Δ %
Fatturato	17.580	6,9	17.444	-0,8	18.914	8,4	20.430	8,0	20.883	2,2	23.543	12,7	25.990	10,4	31.540	21,4	32.256	2,3	35.243	9,3
Costo del personale	9.992	4,2	10.331	3,4	10.453	1,2	10.882	4,1	10.891	0,1	11.230	3,1	12.021	7,0	13.612	13,2	14.461	6,2	15.594	7,8
Costo unitario medio dipendente	46,2	5,4	47,6	3,0	47,1	-1,1	46,2	-1,9	45,6	-1,3	45,8	0,4	47,6	4,0	47,1	-1,0	48,5	2,9	48,4	-0,3
Risultato operativo	2.088	22,3	1.215	-41,8	1.583	30,3	2.166	36,8	3.178	46,7	3.650	14,9	3.695	1,2	4.915	33,0	4.986	1,5	4.746	-4,8
Capitale Investito (compreso liquidità)	21.501	-3,0	21.702	0,9	23.456	8,1	23.635	0,8	25.824	9,3	27.408	6,1	31.668	15,5	34.510	9,0	40.226	16,6	42.666	6,1
Capitale Investito (senza liquidità)	15.820	8,2	18.293	15,6	20.254	10,7	20.416	0,8	22.709	11,2	23.896	5,2	26.878	12,5	29.643	10,3	39.379	32,8	39.897	1,3
Media (tra fine ed inizio anno) del Capitale Investito (compreso liquidità)	21.833	6,6	21.602	-1,1	22.579	4,5	23.546	4,3	24.730	5,0	26.616	7,6	29.538	11,0	33.089	12,0	37.368	12,9	38.588	3,3
Media (tra fine ed inizio anno) del Capitale Investito (senza liquidità)	15.223	-5,8	17.057	12,0	19.274	13,0	20.335	5,5	21.563	6,0	23.303	8,1	25.387	8,9	28.261	11,3	34.511	22,1	34.770	0,8
Media (tra fine ed inizio anno) del Patrimonio Netto	7.072	34,7	8.088	14,4	9.345	15,5	11.052	18,3	12.351	11,7	13.526	9,5	15.043	11,2	16.724	11,2	19.058	14,0	20.038	5,1

¹ I dati gestionali possono differire dai dati di bilancio nella composizione delle voci

² Sono compresi gli oneri accessori del personale (mensa, vestiario e assicurazioni personale)

³ Non tiene conto degli ammortamenti anticipati, minusvalenze patrimoniali.

Liquidità	5.681	3.409	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769
Attivo netto	15.820	18.293	20.254	20.416	22.709	23.896	26.878	29.643	39.379	39.897
Mezzi propri	7.725	8.451	10.238	11.866	12.836	14.216	15.870	17.578	20.539	22.498
Utile esercizio	1.307	726	679	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522
Utile ante imposte	2.016	1.680	1.999	2.520	2.961	3.514	3.332	4.381	5.936	5.011

Indici di bilancio

1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005

A) Indici di redditività

1) R.O.I. = Ris. operativo / Media del Capitale Investito (senza liquidità) *100	13,7	7,1	8,2	10,7	14,7	15,7	14,6	17,4	14,4	13,6
2) R.O.S. = Ris. operativo / Fatturato *100	11,9	7,0	8,4	10,6	15,2	15,5	14,2	15,6	15,5	13,5
3) R.O.E. netto = Utile di esercizio / Media del Patrimonio Netto *100	18,5	9,0	7,3	10,6	11,4	12,5	13,6	13,0	18,3	12,6
4) Rotazione Capitale Investito = Fatturato / C.I. medio	0,81	0,81	0,84	1,00	0,97	0,88	0,88	0,95	0,86	0,91
3) R.O.E. lordo = Utile ante imposte / Media del Patrimonio Netto *100	28,5	20,8	21,4	22,8	24,0	26,0	22,1	26,2	31,1	25,0

B) Indici patrimoniali

1) Indice di autonomia finanziaria = Patrimonio Netto / C.I. *100	36,9	38,9	43,6	50,2	49,7	51,9	50,1	50,9	51,1	52,7
2) Margine secondario di tesoreria = (Ldiff + Limm) - Pcor (a)	3.627	1.975	2.716	4.386	3.480	4.005	1.949	2.458	-1.392	-408
3) Quoziente secondario di tesoreria = (Ldiff + Limm) / Pcor	1,4	1,2	1,3	1,7	1,5	1,5	1,2	1,2	0,9	1,0
4) Margine secondario di struttura = (Pn + Pcons) - Attivo Fisso (a)	3.626	1.975	2.716	4.385	3.480	4.005	1.949	2.458	-1.391	-407
5) Quoziente secondario di struttura = (Pn + Pcons) / Attivo Fisso	1,4	1,2	1,2	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0
6) Indice di rigidità = Attivo fisso / C.I. *100	44,3	53,6	54,9	54,9	58,7	58,6	62,1	62,8	71,6	69,2
7) Indice di elasticità = Attivo circolante / C.I. *100	55,7	46,4	45,1	45,1	41,3	41,4	37,9	37,2	28,4	30,8

(a) valori espressi in migliaia di €uro

Legenda:

C.I. = Capitale Investito (compreso Liquidità)
 C.I. medio = Media (tra fine ed inizio anno) del Capitale Investito (compreso liquidità)
 Ldiff = Liquidità differita
 Limm = Liquidità immediata
 Pcor = Passività correnti
 Pcons = Passività consolidate
 Pn = Patrimonio netto

Allegato L

EMOLUMENTI AMMINISTRATORI E SINDACI ANNO 2005 (Euro)

Amministratori	Carica	Durata carica	Emolumenti *
Franco Viegi	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	75.544
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2005	38.652
Pierfrancesco Pacini	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	11.500
Marcello Fremura	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	5.306
Paola Miolo	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	11.000
Maria Paoletti	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	6.001
Armando Cecchetti	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	7.827
Alessandro Gallione	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	<u>8.806</u>
TOTALE			<u><u>164.636</u></u>

Sindaci	Carica	Durata carica	Emolumenti *
Vittorio Salvatore	Presidente Collegio Sindaci	fino al 5/12/2005	3.718
Luigi Nannipieri	Sindaco revisore	fino al 5/12/2005	15.880
Benito Antonio Gallo	Sindaco revisore	fino al 5/12/2005	14.609
Rodolfo Bernardini	Sindaco supplente	fino al 5/12/2005 e riconfermato dal 5/12/2005	-
Pilade Silvestri	Sindaco supplente	fino al 5/12/2005 e riconfermato dal 5/12/2005	-
Loredana Durano	Presidente Collegio Sindaci	dal 5/12/2005	-
Alessandro Carrara	Sindaco revisore	dal 5/12/2005	669
Eugenio Minici	Sindaco revisore	dal 5/12/2005	-
TOTALE			<u><u>34.876</u></u>

* Gli emolumenti non comprendono i rimborsi spese

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

BILANCIO CONSOLIDATO 2005

Società Aeroporto Toscano
Galileo Galilei
PISA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Azionisti,

il Bilancio 2005 è stato redatto secondo il metodo di consolidamento integrale previsto dall'art.31 del D. Lgs. n.127/91. A seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 38 del 28 Febbraio 2005, a partire dal 31 dicembre 2005, il Gruppo ha adottato i Principi Contabili Internazionali (IFRS) emessi dall'International Accounting Standards Board per la redazione del bilancio consolidato. A riguardo, in Appendice alla Nota Integrativa, sono state fornite le riconciliazioni tra il risultato di esercizio e il patrimonio netto secondo i precedenti principi (principi contabili italiani) ed il risultato di esercizio e il patrimonio netto secondo gli IFRS per l'esercizio 2004 presentato a fini comparativi, come richiesto dall' "IFRS 1 prima adozione degli IFRS", nonché le relative note esplicative.

Oggetto del processo di consolidamento sono, come per i precedenti esercizi, i bilanci della controllante SAT Spa, di Alatoscana Spa (gestore dell'aeroporto di Marina di Campo dell'Isola d'Elba) di cui SAT detiene il 90% del capitale e di Aerelba Spa (proprietaria dell'Aeroporto di Marina di Campo) di cui Alatoscana detiene a sua volta il 94,7%.

L'esercizio 2005 di Alatoscana si è chiuso con una perdita di € 189.811 contro una perdita di € 202.409 nel 2004 nonostante che, a livello di risultato operativo, si sia registrata una riduzione del 15,9% della perdita essendo passata da € 144 mila nel 2004 ad € 121 mila nel 2005. Anche quest'anno la Società non ha ricevuto contributi pubblici in conto esercizio nonostante il Protocollo d'intesa stipulato con gli Enti ne prevedesse l'erogazione.

Per quanto concerne il traffico sull'Aeroporto di Marina di Campo, gestito da Alatoscana, si è registrata nel 2005 un incremento complessivo del 8,8% dei voli di linea commerciali, in conseguenza del minor incremento dei voli di aviazione generale (+ 6,8%); si ricorda comunque che, agli effetti dei ritorni economici, i voli di aviazione generale producono ricavi unitari sensibilmente ridotti rispetto ai voli commerciali di linea.

Anche nell'esercizio 2005 Alatoscana, in considerazione della sua situazione finanziaria deficitaria, ha proceduto esclusivamente agli investimenti indispensabili e non rinviabili per un importo complessivo di € 7,3 mila.

Circa gli investimenti infrastrutturali della controllata Aerelba terminati nell'esercizio precedente si rileva nel 2005 il ricevimento del rimborso di € 508 mila finanziato dalla Regione Toscana.

Per quanto concerne l'attività di Aerelba Spa si ricorda che non svolge sostanzialmente attività in quanto ha affittato ad Alatoscana l'Aeroporto di Marina di Campo.

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

Rapporti con Società Controllate o Collegate.

Nel corso dell'esercizio non sono intervenute variazioni circa la quota di partecipazione (90,0%) della Vostra Società in Alatoscana S.p.A. (gestore dell'aeroporto di Marina di Campo dell'Isola

d'Elba) che, a sua volta, controlla con il 94,6% Aereba S.p.A., Società proprietaria delle infrastrutture dell'Aeroporto di Marina di Campo.

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

Per quanto concerne la gestione dell'aeroporto Galilei di Pisa, che costituisce l'attività svolta dalla Controllante SAT Spa, il 2005 è stato un anno di forte crescita: il traffico passeggeri è cresciuto del 14,9%, per un totale di 2.334.843 passeggeri, riconfermando il Galilei al 9° posto tra gli aeroporti regionali italiani.

N.	AEROPORTO	PASSEGGERI	Δ % 05/04
	Roma FCO	28.683.456	2,0
	Milano MXP	19.630.514	5,8
	Milano LIN	9.088.607	1,6
	Milano Orio al Serio	4.356.143	30,5
	Roma CIA	4.234.999	65,7
1	Venezia	5.825.499	-0,8
2	Catania	5.192.697	1,7
3	Napoli	4.588.695	-0,9
4	Palermo	3.831.876	1,3
5	Bologna	3.690.953	26,9
6	Torino	3.148.807	0,2
7	Verona	2.649.655	-1,4
8	Cagliari	2.355.796	3,2
9	Pisa	2.334.843	14,9
10	Firenze	1.703.303	13,9
11	Olbia	1.671.218	5,4
12	Bari	1.659.323	-6,7

La crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+5,5%) e completa un quinquennio di impetuoso sviluppo dell'Aeroporto Galilei, che nel periodo 2000-2005 ha visto incrementare il proprio traffico passeggeri dell'87,3%, a fronte di una media Italia del 23,1%.

Lo sviluppo 2005 nasce dalla combinazione di fattori positivi che hanno influenzato l'andamento del traffico internazionale, specificamente a Pisa, e di fattori negativi relativamente al traffico nazionale, che ha caratterizzato l'intero sistema aeroportuale italiano.

Tra gli eventi più significativi del 2005 segnaliamo l'ulteriore sviluppo realizzato da Ryanair sul Galilei, attraverso l'apertura di quattro nuove destinazioni, servite con voli di linea giornalieri: Gerona, Glasgow, Liverpool e Dublino, operati con B737-800 (189 posti). Questo sviluppo si inserisce nella decisione di ampia portata strategica del Vettore, quella cioè di fare di Pisa la terza Base Ryanair per l'Italia. Tale scelta, annunciata nel luglio 2005, ha iniziato a concretizzarsi a

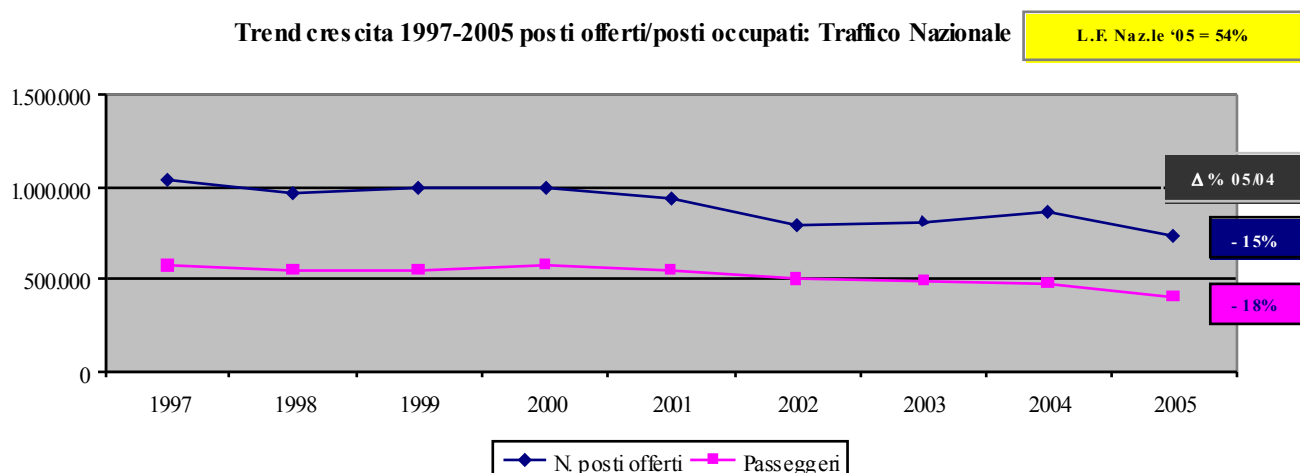
partire dall'ottobre 2005, con il posizionamento a Pisa del primo aereo della Base e si completerà entro la primavera 2007 con la graduale allocazione di quattro aerei sull'Aeroporto Galilei. Così, a partire dall'ottobre 2005, l'Aeroporto Galilei è, per la prima volta nella sua storia, Base di un vettore aereo: questo determinerà non solo un ulteriore sviluppo da parte del vettore irlandese ed un suo maggiore radicamento al territorio toscano, ma anche un vero e proprio cambiamento di status dell'Aeroporto di Pisa nell'ambito delle strategie di sviluppo della rete Ryanair, composta ad oggi da 114 aeroporti, di cui 15 Basi. Infatti, operando come Base il Galilei potrà essere collegato non solo con voli diretti O/D, ma anche con ciascuna Base del network Ryanair; in pratica Pisa diverrà centro di un importante network. Le implicazioni per lo sviluppo futuro del Galilei sono evidenti, particolarmente alla luce della strategia SAT di "Reverse marketing" tesa a posizionare il Galilei nella mente dei cittadini europei come "porta della Toscana". L'attivazione della Base Ryanair a Pisa conferma la bontà di questa strategia: Pisa è infatti l'unica Base Ryanair nell'Europa continentale non collocata in una grande area metropolitana (quale Bruxelles, Francoforte, Londra, Roma ecc.), in quanto in grado di attrarre traffico verso la Toscana da tutta l'Europa.

Altro evento di rilievo, l'arrivo a Pisa, a partire dall'aprile 2005, di easyJet, che si contende, con Ryanair; la posizione di leader tra i vettori Low Cost europei, la quale ha aperto nel corso dell'anno tre servizi di linea giornalieri, per Parigi/Orly, Berlino SXF con Airbus 319 (156 posti) e Bristol con B737 (149 posti).

Grazie a queste scelte strategiche di Ryanair e easyJet, il Galilei ha rafforzato la sua posizione di leadership in ambito low cost. Ne è scaturito un aumento a due cifre (+25%) del traffico internazionale (Linea e Charter) che consolida la vocazione di aeroporto internazionale del Galilei avendo trasportato su collegamenti con l'estero 1.933.401 passeggeri, pari all'83% del traffico totale (a fronte del 76% del 2004).

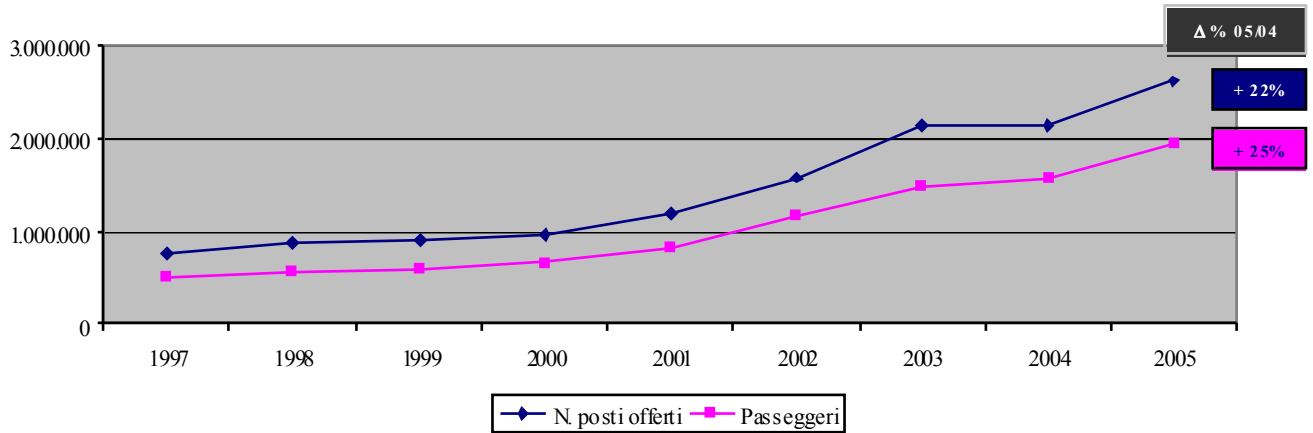
All'aumento di quota del traffico internazionale, è corrisposta invece, nel 2005, una diminuzione del traffico nazionale: -18% per un totale di 394.649 passeggeri. Questo decremento è stato determinato:

- dal perdurare della crisi Alitalia, che nel corso del 2005 ha ridotto ulteriormente sulle rotte per Fiumicino, Malpensa e Palermo la capacità offerta su Pisa (-62.850 posti offerti, pari a -13% sul 2004), e di conseguenza anche il numero dei passeggeri trasportati è sceso del -14,2%, per un totale di 258.276 passeggeri;
- dalla riduzione del traffico di Air One (-1,8% per un totale di 124.165 passeggeri), e dall'abbandono da parte di questo vettore della rotta Pisa - Cagliari, a seguito dell'apposizione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte da/per la Sardegna.



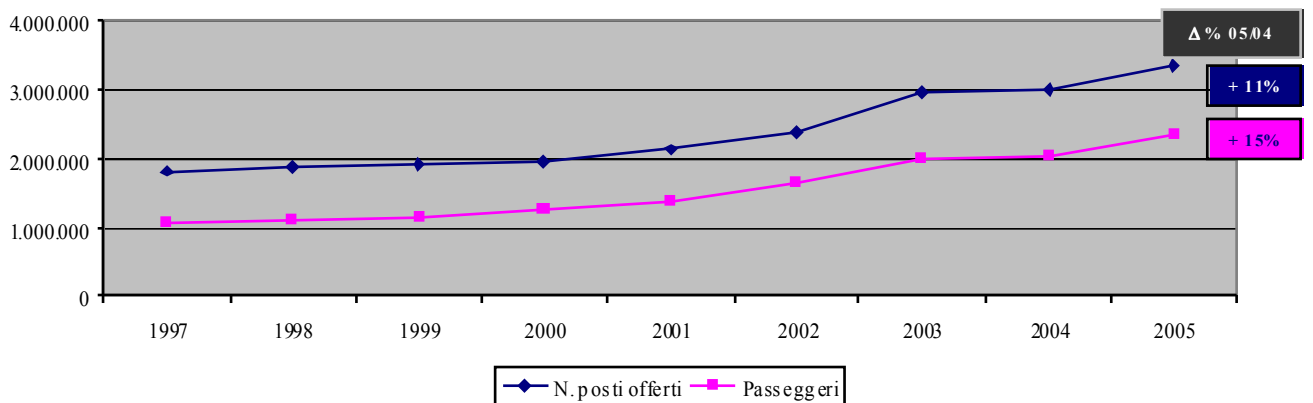
Trend crescita 1997-2005 posti offerti/posti occupati: Traffico Internazionale

L.F. Internaz.le '05 = 74%



Trend crescita 1997-2005 posti offerti/posti occupati: Traffico Totale (Naz.+Intern.)

L.F. Totale '05 = 70%



Come si vede dalle tre tabelle su riportate, l'incremento complessivo dei posti offerti sui voli passeggeri dall'Aeroporto Galilei nel 2005, pari al +11% rispetto al 2004 nasce da un incremento dei posti offerti sui voli internazionali del +22% e da un decremento di offerta sui voli domestici del -15%.

Mentre per i voli internazionali la domanda reagisce più che positivamente a fronte dell'incremento dell'offerta (+25% a fronte di un +22% per i voli internazionali), quando l'offerta si contrae, nel caso dei voli nazionali, al -15% dei posti offerti corrisponde un -18% dei posti occupati. Segno questo che siamo di fronte a una crisi di offerta, e non di domanda, nell'ambito dei voli domestici, a causa del perdurare della crisi delle compagnie aeree.

Nel corso del 2005 SAT ha conseguito alcuni importanti risultati di valenza strategica, nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture del Galilei, da una parte, e del proprio ruolo di gestore aeroportuale dall'altra.

Per quanto attiene alle infrastrutture, il 26 Ottobre 2005 a conclusione di un lungo processo, che ha visto il coinvolgimento di ENAC, del Ministero dei Trasporti, del Ministero della Difesa, di SAT e della 46^a Brigata Aerea, è stato sottoscritto l'accordo per il trasferimento dalla zona militare a quella civile del Galilei delle aree necessarie all'espansione del piazzale aeromobili da 9 a 23 piazzole di sosta, assicurando così lo spazio di espansione necessario per il futuro, prossimo e di lungo termine, dello scalo (i lavori per la realizzazione delle nuove aree di sosta sono oggi in via di realizzazione).

Per quanto concerne lo sviluppo del ruolo di gestore aeroportuale di SAT, questi i principali eventi del 2005:

- il 24 marzo 2005, il Consiglio di Amministrazione ENAC ha deliberato la Concessione quarantennale per l'Aeroporto di Pisa, in regime di gestione totale, a SAT. Per diventare operativa tale Concessione dovrà essere sottoscritta anche dal Ministero dei Trasporti, dell'Economia e della Difesa.
- il 20 maggio 2005, ENAC ha consegnato a SAT il "Certificato di Aeroporto", in base al "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Questo documento certifica l' idoneità tecnica delle infrastrutture aeroportuali e della struttura organizzativa di SAT, in termini di sicurezza (safety).

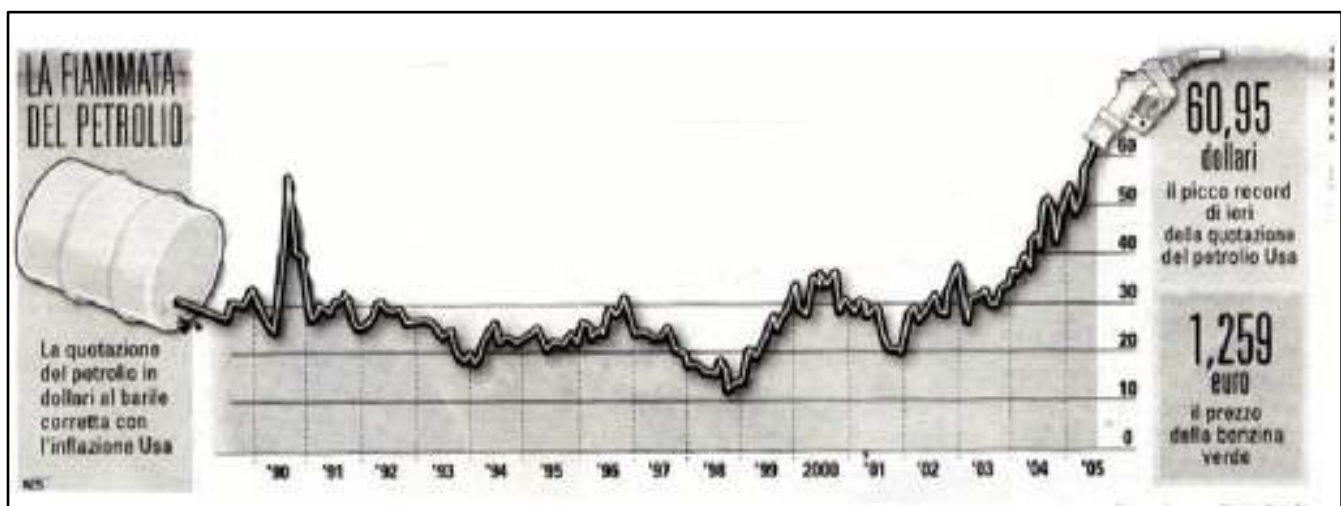
Gli eventi succitati, che sono trattati nelle loro implicazioni gestionali più diffusamente nel capitolo "Airport Operator" di questa relazione, costituiscono tutti delle tappe di avvicinamento all'ottenimento della Concessione totale quarantennale, che darà a SAT un orizzonte temporale ampio e certo su cui articolare le proprie attività e gli investimenti per la gestione e lo sviluppo dell'Aeroporto Galilei.

Si deve a questo proposito sottolineare che, poiché il "Regolamento Aeroportuale ENAC" ha trasferito sulle Società di gestione degli aeroporti compiti di coordinamento e di "safety" svolti in precedenza da ENAC, tali nuovi compiti hanno imposto a SAT l'acquisizione di professionalità dedicate e la messa a punto della struttura organizzativa prevista dal Regolamento, nonché la realizzazione degli investimenti necessari ad adeguare le infrastrutture alla nuova e più stringente normativa. Tuttavia i ritardi nelle ratifiche ministeriali del Contratto di Programma SAT approvato da ENAC in data 11 Gennaio 2006 non hanno ancora consentito alla Vostra Società di recuperare i costi derivanti dalle nuove attività attraverso un incremento tariffario.

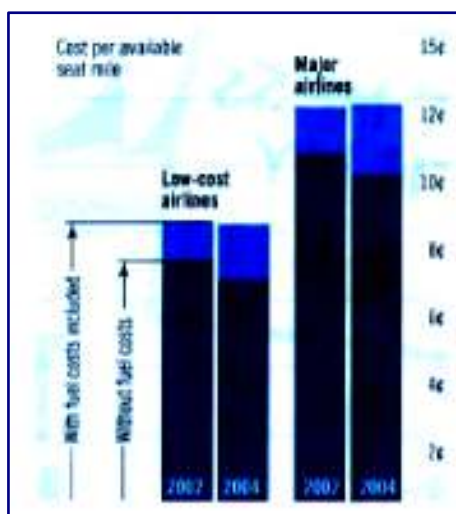
È questo un elemento comune a tutte le Società di gestione italiane, in quanto, ad oggi, nessuna ha ancora ultimato l'iter approvativo del Contratto di Programma.

Lo scenario

A livello globale, nel corso del 2005, pur nell'ambito di una ripresa del traffico aereo, l'incremento continuo del prezzo del petrolio, che nel 2005 ha raggiunto il suo massimo storico, ha condizionato pesantemente la redditività delle compagnie aeree, "bruciando" le efficienze dolorosamente realizzate dai vettori su altre voci di costo.



The Crullest Cut*



* Fonte: Fortune May 30, 2005

Il petrolio incide infatti per circa il 15% sui costi operativi delle compagnie aeree tradizionali e per il 20% circa su quelli dei vettori Low Cost. I vettori hanno finora compensato i rischi di incrementi improvvisi del carburante con contratti di hedging e, nel caso dei vettori IATA, applicando “fuel surcharges”. Tuttavia, l’aumento continuo e al di sopra delle previsioni del prezzo del carburante ha messo a rischio l’economicità di molte rotte, erodendone i margini. Per gli aeroporti le implicazioni sono chiare: cancellazione di rotte in perdita, trasformazione di rotte annuali in rotte stagionali, riduzione delle frequenze settimanali, minore propensione ad aprire nuovi collegamenti aerei, ulteriori richieste di efficienza sui “visit costs” aeroportuali, pressioni sui governi nazionali affinché l’attività regolatoria sulle tariffe/tasse aeroportuali favorisca i Vettori, a scapito delle Società di gestione degli aeroporti.

In Italia, il 2005 sconta una situazione ancora molto difficile per il trasporto aereo nazionale ed una grande incertezza del quadro normativo italiano per gli aeroporti, relativamente ai ritardi nel conferimento delle concessioni totali aeroportuali, dei contratti di programma per la determinazione della tariffe, alla definizione dei compiti delle Società di gestione aeroportuali. I ritardi e le incertezze normative potrebbero compromettere la redditività degli aeroporti (vedasi in particolare il DL 17/10/05 n. 211 – “Misure urgenti per il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica e disposizioni in materia aeroportuale”, cosiddetti “Requisiti di Sistema”). Tutto questo mentre la Commissione Europea sancisce, attraverso gli “Orientamenti Comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici concessi alle Compagnie aeree operanti su aeroporti regionali” (C312/05 091205) che gli Aeroporti regionali devono operare ed investire in autofinanziamento, limitando drasticamente i contributi per lo sviluppo delle infrastrutture e del network da parte degli Enti pubblici. L’impatto su SAT di questo confuso scenario normativo sarà analizzato ulteriormente nelle pagine che seguono.

In Italia, i già citati provvedimenti “Requisiti di sistema”, che vedono un trasferimento di margini dagli aeroporti alle compagnie aeree stimato da Assaeroporti nell’ordine di 143 milioni di euro, costituiscono un vero e proprio ribaltamento delle perdite delle Compagnie aeree sulle Società di gestione degli aeroporti, attraverso un atto regolatorio che introduce un sistema di parziale “single till³” negli aeroporti, minandone la redditività. Secondo Assaeroporti, nel 2006, l’applicazione dei

³ Si definisce “single till” quel sistema di determinazione delle tariffe aeroportuali in cui tutti i proventi delle Società di gestione aeroportuale, sia di natura aeronautica che commerciale, confluiscano in un’unica “cassa” (single till) per coprire i costi di gestione delle infrastrutture aeronautiche.

“Requisiti di sistema” agli aeroporti italiani potrebbe portare l'intero settore da un margine positivo complessivo di 77,5 milioni di euro (2005) ad uno negativo globale di settore pari a 65,5 milioni di euro.

E' chiaro che in questo scenario di “lotta per la sopravvivenza” gli aeroporti vedono drasticamente ridotta la propria capacità di investire, sia nelle infrastrutture che nello sviluppo del proprio network.

In sintesi, nel momento in cui gli effetti della “Deregolamentazione” si fanno finalmente sentire, in termini di effettivi benefici per i cittadini europei, grazie ai servizi a basse tariffe, torna a spirare tra i soggetti regolatori, sia a livello nazionale che di Unione Europea, una certa aria di ri-regolamentazione, tesa a proteggere quelle Compagnie di bandiera che ancora non hanno risanato i propri conti e che rischiano di uscire dal mercato.

IL TRAFFICO DEL GALILEI

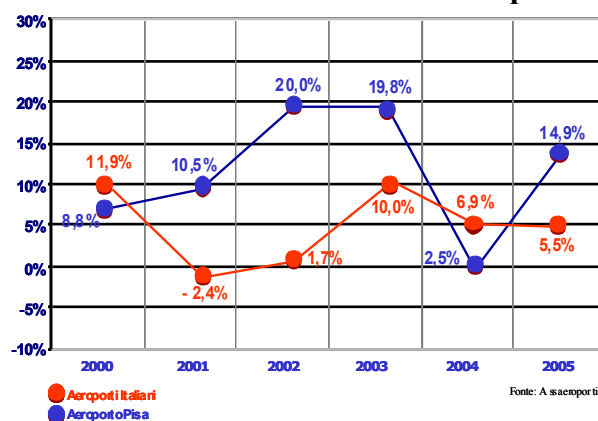
Il traffico passeggeri

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO						
	2001	2002	2003	2004	2005	Δ %05/'04
A) TOTALE PASSEGGERI	1.378.322	1.654.570	1.982.897	2.031.890	2.334.843	14,9%
B) TONNELLAGGIO	1.015.781	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	9,7%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	11.414	10.243	11.534	12.089	12.206	1,0%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	3,7%

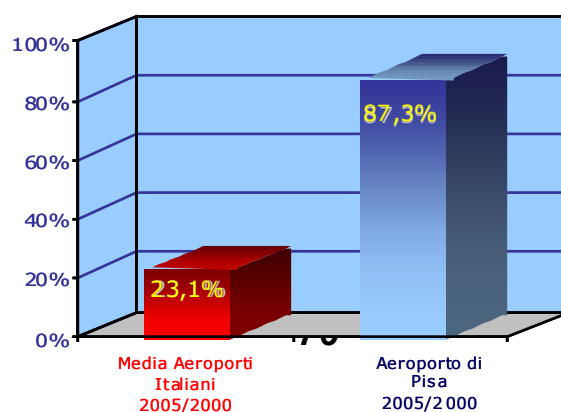
I dati in tabella dimostrano quanto già evidenziato nella premessa: il 2005 è stato un anno di forte sviluppo del traffico passeggeri. La crescita del traffico consuntivato dall'Aeroporto di Pisa nel 2005 (+14,9%) si confronta con una crescita media degli aeroporti italiani nettamente inferiore (+5,5%).

Nelle tabelle successive si evidenzia la crescita del traffico passeggeri consuntivata dall'Aeroporto Galilei negli ultimi quattro anni, scomposta per tipologia di volo.

SAT e media Italia. % crescita su anno precedente.



SAT e media Italia. % crescita 2005/2000



La crescita del traffico passeggeri nel 2005 nasce da un incremento dei voli di linea del 18,5% (pari a 2.206.485 passeggeri) e da un decremento del 24,5% dei voli charter (per un totale di 96.536 passeggeri). La suddivisione tra voli di linea nazionali e internazionali registra un forte aumento dei voli di linea internazionali +30,1% (per un totale di 1.822.669 passeggeri) e un calo dei passeggeri trasportati da voli di linea nazionali del 16,9% (per un totale di 383.816 passeggeri).

Come anticipato in premessa, questo rivela il difficile momento attraversato dalle compagnie aeree italiane, in relazione non solo all'aumento del prezzo del carburante, ma anche ad una loro più generale difficoltà a competere sul mercato.

Il 2005 ha visto, all'Aeroporto Galilei, l'apertura di 11 nuovi voli di linea, tutti internazionali:

- i voli giornalieri Ryanair per Gerona, Liverpool, Glasgow, inaugurati nel Marzo 2005, e operati con B737 800;
- i voli giornalieri per Parigi Orly e Berlino Schoenefeld, inaugurati da easyJet nell'aprile 2005, e operati con Airbus 319;
- il volo giornaliero per Bristol, sempre operato da easyJet, inaugurato nel Luglio 2005 e operato con B737;
- il volo trisettimanale Hapag Lloyd Express per Hannover, riaperto dall'11 marzo 2005 su base annua dal Vettore dopo un anno di sospensione del servizio, con aeromobile B737-500 (128 posti);
- il volo Pisa – Berlino TXL, sempre operato da HLX, dall'11 Marzo 2005 al 29 Ottobre 2005, con F100 (100 posti);
- il volo giornaliero di Jet 2 per Manchester, operato dal 26 Maggio 2005 al 2 Ottobre 2005, con B737-300 (148 posti);
- i voli per Doncaster e Bournemouth, operati rispettivamente 5 e 4 volte alla settimana, da Thomsonfly, con B737-300 (148 posti);
- il volo giornaliero per Dublino, aperto da Ryanair nell'ottobre 2005, grazie al posizionamento su Pisa del primo aereo della base (operato con Boeing 737-800, 198 posti).

I risultati 2005 scontano la cancellazione dei seguenti voli:

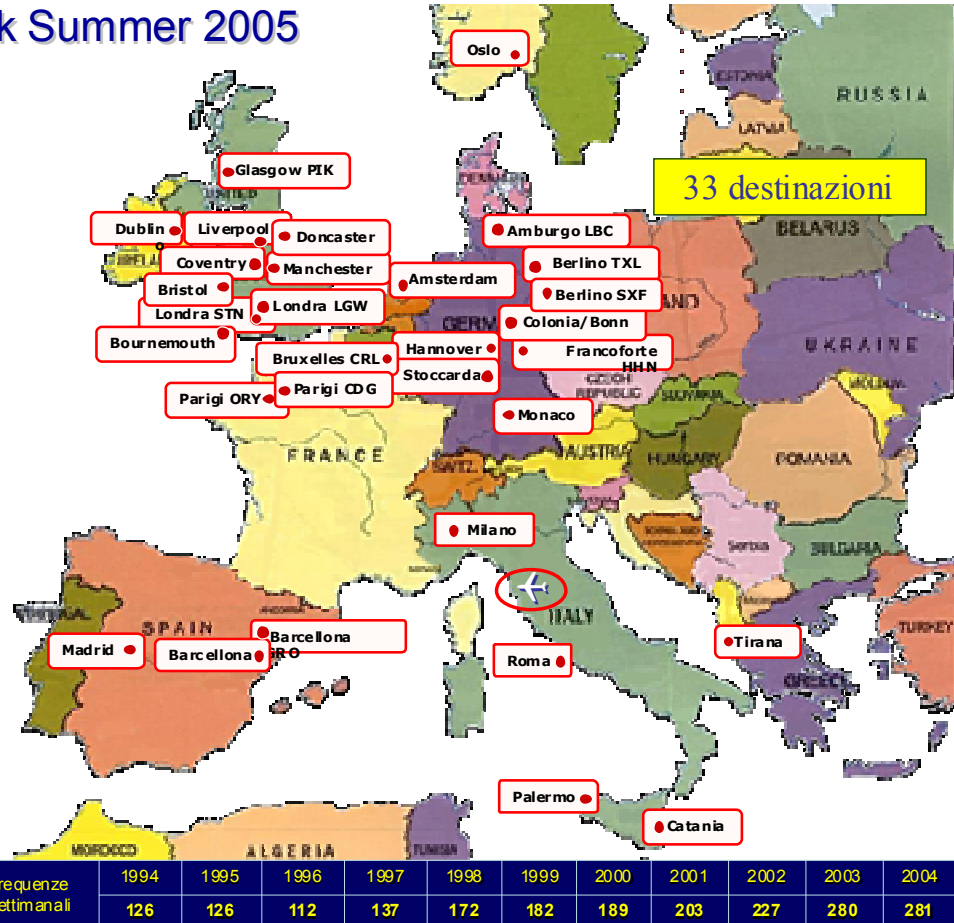
- La cancellazione del volo Pisa-Cagliari di Air One a partire dal 4 Aprile 2005.
- La riduzione da parte di Ryanair da due a una frequenza giornaliera dei voli per Bruxelles Charleroi e Francoforte Hahn, nell'ambito della complessiva espansione del network. Nonostante queste cancellazioni, grazie alle nuove destinazioni servite nel corso del 2005, complessivamente i passeggeri trasportati su Pisa da Ryanair nel 2005 sono cresciuti del 14% per un totale di 895.591.
- La sospensione, nell'inverno 2005/2006 del volo per Coventry, da parte di Thomsonfly, che ha trasformato tale collegamento da annuale a stagionale (aprile-ottobre).
- La cancellazione, a partire dal novembre 2005, del volo Pisa-Manchester, operato da BA City Express, nell'ambito della cancellazione di tutti i voli sull'Italia da parte di questo Vettore, a causa del ridisegno complessivo della rete effettuato per British Airways.
- Il consolidamento dei servizi di alcuni vettori low cost di seconda generazione (Thomsonfly e Jet2) in ambito stagionale (solo per la stagione estiva), in quanto segno della positiva reazione della domanda incoming dalla provincia Britannica (Manchester, Doncaster,

Bournemouth, Coventry, ecc.), ma anche della difficoltà di questi Vettori a servire nuovi mercati su base annua, producendo risultati economici positivi in un periodo di costi molto elevati di carburante.

Questa di conseguenza la rete dei collegamenti di linea del Galilei nel 2005.

Network Summer 2005

Parigi CDG	19
Parigi ORY	7
Londra LGW	22
Londra STN	21
Barcelona	7
Barcelona GRO	7
Madrid	7
Monaco	21
Colonia/Bonn	7
Bruxelles CLR	7
Francoforte HHN	7
Manchester	14
Amburgo LBC	7
Coventry	7
Oslo	3
Stoccarda	3
Amsterdam	6
Liverpool	7
Hannover	3
Berlino SXF	7
Berlino TXL	4
Bristol	7
Dublino	7
Glasgow	7
Bournemouth	5
Doncaster	5
Tirana	2
Roma FCO	21
Milano MXP	21
Palermo	14
Marina di Campo	7
Olbia	4
Catania	7
Totale	300



Network Winter 2005/2006

✦ Parigi CDG	19
✦ Parigi ORY	7
✦ Londra LGW	14
✦ Londra STN	18
✦ Dublino	7
✦ Liverpool	7
✦ Glasgow PIK	5
✦ Bristol	3
✦ Barcellona	7
✦ Barcellona GRO	7
✦ Madrid	7
✦ Bruxelles CLR	7
✦ Amsterdam	4
✦ Monaco	21
✦ Colonia/Bonn	3
✦ Francoforte HHN	7
✦ Amburgo LBC	4
✦ Stoccarda	2
✦ Hannover	2
✦ Berlino SXF	7
✦ Tirana	4
✦ Roma FCO	28
✦ Milano MXP	21
✦ Palermo	7
✦ Catania	7
Totale	225



Frequenze Settimanali	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	105	137	155	155	167	165	183	199	219

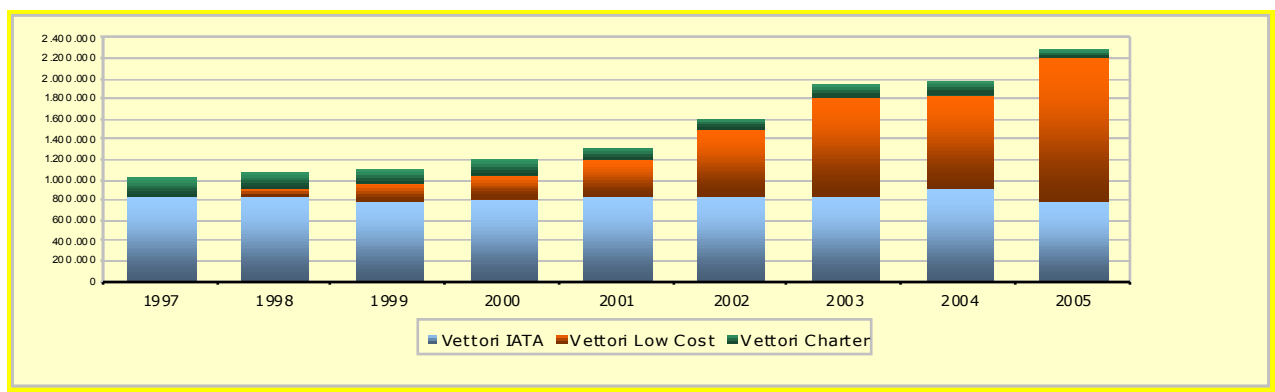
Nella tabella che segue si evidenzia la scomposizione del traffico passeggeri nelle sue tre macrocomponenti: i voli di linea effettuati da vettori Iata, i voli di linea effettuati da compagnie aeree Low Cost e i voli Charter. Nel 2005 la componente low cost è stata pari al 60,6% del traffico passeggeri totale, a fronte del 48,3% del 2004. Il decremento dei passeggeri sui voli Iata (pari a – 10,3% rispetto al 2004) è stato determinato principalmente dalla riduzione del traffico nazionale già analizzata⁴.

Merita a questo proposito sottolineare che il fortissimo incremento dei vettori Low Cost (+ 44,3% rispetto al 2004) è stato tutto realizzato su tratte internazionali.

⁴ Il traffico dei Vettori IATA sulle linee internazionali è infatti diminuito del 3% (407.391 passeggeri trasportati nel 2005)

SCOMPOSIZIONE TRAFFICO PASSEGGERI: VETTORI IATA, LOW COST E CHARTER					
Anno	Pax Charter	Pax IATA	Pax Low Cost	Altri*	Totale pax
1997	17,6%	79,4%		3,0%	1.065.691
1998	14,9%	75,8%	6,8%	2,5%	1.122.794
1999	12,3%	70,5%	14,4%	2,8%	1.145.589
2000	11,5%	67,6%	17,8%	3,0%	1.246.807
2001	8,9%	61,3%	27,0%	2,8%	1.378.322
2002	7,1%	52,1%	39,1%	1,6%	1.654.570
2003	5,9%	43,6%	49,0%	1,6%	1.982.897
2004	6,3%	43,4%	48,3%	2,0%	2.031.890
2005	4,1%	33,9%	60,6%	1,4%	2.334.843

* Altri = Passeggeri Dirottati, Transiti, e Aviazione Generale

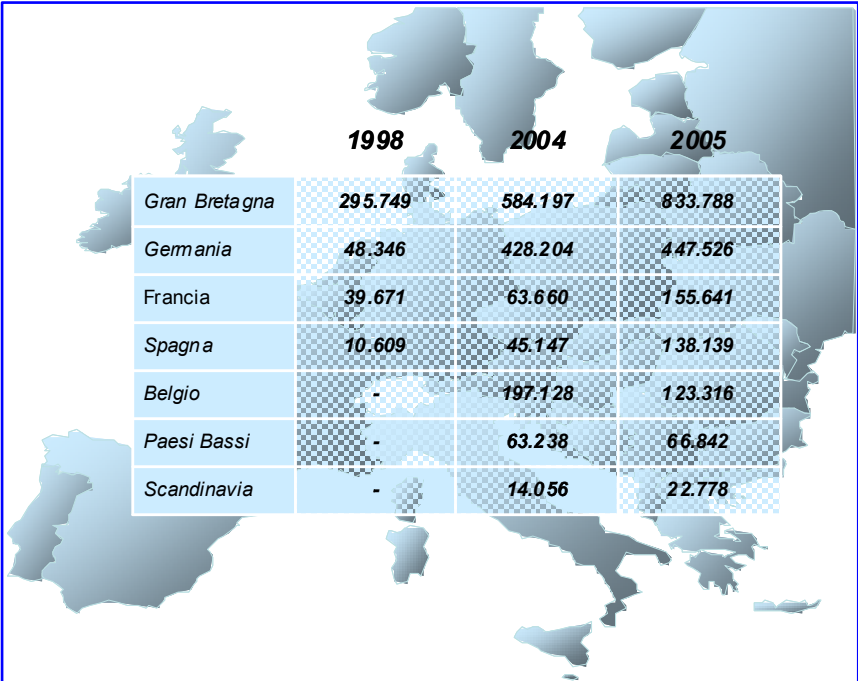


PRINCIPALI DESTINAZIONI VOLI CHARTER		
	Pax (Arr+Dep)	Δ %05/04
Sharm el Sheik	14.153	-8,6%
Londra	9.729	-46,6%
Dublino	7.875	0,6%
Manchester	7.614	-41,1%
Ibiza	6.259	-17,7%
Monastir	5.420	-20,8%
Glasgow	4.423	-30,5%
Rodi	3.920	20,6%
Palma di Maiorca	3.223	-8,4%
Altre	33.920	-23,1%
Totale	96.536	-24,5%

Nel 2005 i voli Charter hanno trasportato complessivamente il 4,1% dei passeggeri arrivati e partiti dal Galilei, per un totale di 96.536 passeggeri (-24,5% rispetto al 2004). Questo settore ha risentito negativamente, per quanto concerne i voli intra-europei incoming e particolarmente i voli per la Gran Bretagna, della concorrenza dei vettori low fares. Specificamente, si segnalano le rotte Pisa-Manchester e Pisa-Glasgow, sulle quali nell'estate 2005 sono stati inaugurati voli di linea low cost, e anche la stessa rotta Pisa-Londra, la cui diminuzione non è solo legata all'aumento dei posti offerti da Ryanair e British Airways, ma soprattutto all'allargamento del numero delle destinazioni britanniche oggi servite con voli diretti (2 nel 2004, 9 nel 2005).

Per quanto concerne il traffico charter in uscita dalla Toscana (outgoing) gli attentati terroristici a Sharm el Sheik avvenuti nel 2005 sono stati la causa della temporanea sospensione dei voli per il Mar Rosso, determinando un calo del traffico dell'8,6% rispetto al 2004.

Nell'ambito della strategia di "Reverse marketing: L'Europa alla foce dell'Arno", tesa a posizionare il Galilei nella mente del consumatore europeo come la naturale porta d'ingresso via aerea della Toscana, qui di seguito si riporta l'evoluzione dei principali mercati di riferimento del periodo 1997-2005.



	1998	2004	2005
Gran Bretagna	295.749	584.197	833.788
Germania	48.346	428.204	447.526
Francia	39.671	63.660	155.641
Spagna	10.609	45.147	138.139
Belgio	-	197.128	123.316
Paesi Bassi	-	63.238	66.842
Scandinavia	-	14.056	22.778

Nel 2005, il traffico totale, da/per la Gran Bretagna, è stato di 833.788 passeggeri, con un incremento del 42,7% sull'anno precedente, grazie soprattutto all'inaugurazione di 5 nuove destinazioni britanniche da parte di compagnie Low Cost. Anche per il 2005 il Regno Unito si conferma come primo mercato dell'Aeroporto Galilei. In seconda posizione, la Germania tocca nel 2005 il record di 447.526 passeggeri, + 4,5% rispetto al 2004, grazie anche all'apertura del collegamento aereo giornaliero con la Capitale da parte di easyJet.

La Francia, grazie al volo giornaliero easyJet Pisa- Parigi Orly registra una crescita del 144,5%, per un totale di 155.641 passeggeri.

Grazie all'apertura del collegamento giornaliero Ryanair con Girona/Barcellona, la Spagna consuntiva nel 2005 il tasso di crescita più elevato (+ 206%).

La riduzione (-37,4%) del mercato belga deriva invece dalla già citata eliminazione della seconda frequenza per Bruxelles/Charleroi, precedentemente operata da Ryanair nel periodo estivo.

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

Teniamo alto il profilo della Toscana nel mondo.



 Pisa International Airport. Un aeroporto a regola d'arte.

Traffico merci e posta

Nel 2005 sono transitate dal Galilei 12.205,9 tonnellate di merci e posta con un incremento dell'1% rispetto al 2004. A livello merci l'esercizio consuntiva (10.817,4 tons, -1,2% rispetto al 2004) e 1.388,5 tonnellate di posta (+ 21% sul 2004).

Il traffico consuntivato (merci e posta) rappresenta il livello più elevato mai raggiunto da SAT in area cargo, e consolida i risultati raggiunti negli anni precedenti, in un settore caratterizzato da una instabilità dei flussi molto più elevata che nel settore passeggeri. In particolare, nel 2005, si segnala l'incremento del traffico (+ 5,5%) sviluppato dai Courier DHL e Fedex, per un totale di 5.831 tonnellate di merce movimentata. L'apertura su Pisa da parte di Fedex di una propria stazione di smistamento (realizzata da SAT alla fine del 2004, in tempi rapidissimi e sulla base delle specifiche tecniche richieste dal Vettore) ha indubbiamente contribuito a fidelizzare e a sviluppare sul nostro aeroporto questo tipo di traffico (nel 2005 Fedex ha registrato un incremento del proprio traffico su Pisa pari al 10%).

La contrazione dell'11,7% del traffico merci su voli Charter (per un totale di 2.317,1 tonnellate) sconta la temporanea sospensione, per motivi di natura concessoria, verificatasi nella prima metà dell'anno, del servizio settimanale tutto-merci Pisa-New York, operato a cura di Savino Del Bene, riattivato a partire dal 3 Luglio 2005, con traffico merce sia in import che in export, e operato da Alitalia prima con B747 Atlas Air e successivamente con MD11 "all cargo" di proprietà Alitalia.

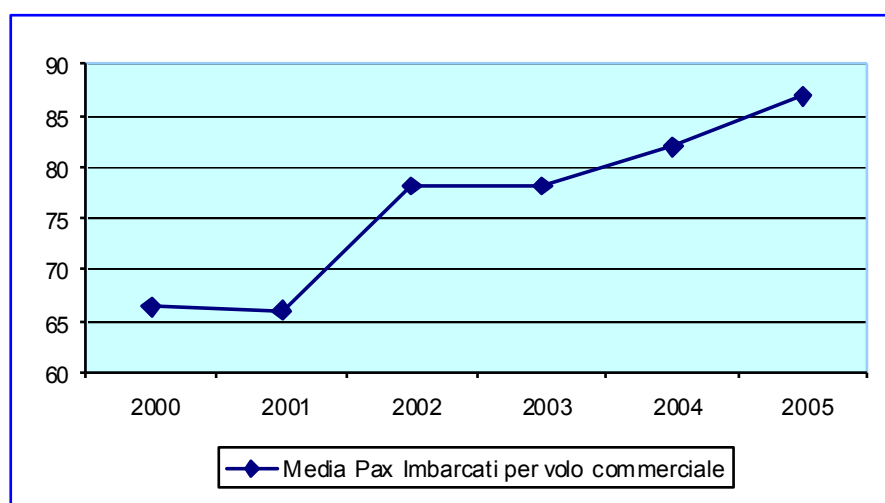
In linea generale, il settore rimane negativamente condizionato dalla carenza di capacità aerea disponibile sul mercato: l'italiana Cargoitalia, società orientata a proporsi come il concorrente diretto di Alitalia per il trasporto merci sul mercato nazionale, non ha infatti ancora acquisito gli aeromobili, e permane pertanto allo stato di "business plan". Si afferma inoltre anche tra molti vettori Iata la scelta, introdotta dalle compagnie Low Cost, di non trasportare merce sui voli intraeuropei: di qui la diminuzione del 12,6% della merce trasportata sui voli passeggeri (per un totale di 296,5 tonnellate nel 2005).

Movimenti e tonnellaggio aerei

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ %05/04
Movimenti	24.116	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	3,7%
Tonnellaggio	930.387	1.015.784	1.104.106	1.383.305	1.380.233	1.513.435	9,7%

Il 2005 ha registrato sull'Aeroporto di Pisa un incremento dei movimenti aerei del 3,7%, per un totale di 32.709 voli. Tale dato, se letto alla luce dell'incremento del tonnellaggio (peso degli aeromobili) complessivo gestito dallo scalo +9,7% (per un totale di 1.513.435 tonnellate assistite nel 2005), evidenzia come la dimensione media degli aeromobili che hanno utilizzato il Galilei nel 2005 sia cresciuta.

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



LE RISORSE UMANE

Gli organici

L'organico complessivo del gruppo SAT al 31/12/05 risulta dalla tabella seguente (espresso in unità):

	2004		2005		Δ+/-	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	7	-	-	-
Impiegati	142	79	160	101	+18	+22
Operai	80	10	83	16	+3	+6
Totale	229	89	250	117	+21	+28

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

L'organico medio relativo al 2005 viene esposto nella tabella seguente:

	2004	2005	Δ+/-
Dirigenti	7,2	7	-0,2
Impiegati	204,5	225	+20,5
Operai	92,6	96,9	+4,3
Totale	304,3	328,9	+24,6

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

Le tabelle indicano un incremento dell'organico medio annuo registratosi principalmente nei settori: Operation (+7%) e Security (+21%), dovuto all'aumento del traffico, al necessario rispetto della Certificazione Aeroportuale e agli standard di sicurezza generali, richiesti dal Piano Nazionale. Sono state inoltre create due nuove funzioni: I.R. (Investor Relator) professionalità dedicata alla quotazione in borsa e S.M.S. (Safety Management System) necessaria per la Certificazione Aeroportuale. Nel personale di Alatoscana (aeroporto dell'Isola D'Elba) durante l'anno sono stati convertiti in contratti a tempo indeterminato due contratti stagionali.

Anche nel corso del 2005 si è prudenzialmente contenuto il ricorso alle assunzioni, utilizzando in modo significativo le forme di flessibilità ad oggi consentite dalla legge (es. clausole elastiche e flessibili per i part time, ricorso al fuori orario, trasformazioni di contratto, contratti a tempo determinato, contratti di inserimento). Per il picco estivo sono stati assunti con contratto stagionale 34 impiegati e 14 operai.

Nel corso del 2005 si è avuto un turn over di 6 unità di cui 3 impiegati per pensionamento e 3 impiegati per dimissioni.

Anche nel 2005 non si è fatto ricorso a politiche di incentivazione generalizzata per prepensionamento del personale.

Formazione e Addestramento Tecnico

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

Nel 2005, in particolare, si è anche colta l'opportunità di effettuare almeno una parte della formazione erogata attingendo dai fondi di Fondimpresa (approvazione della proposta SAT e partecipazione con altre aziende italiane al progetto formativo "La Filiera logistica") che ha dato luogo all'organizzazione di un corso sulla "Comunicazione Efficace" che ha coinvolto, in modo interfunzionale, circa 35 dipendenti ed un corso mirato ai trainer interni, 15 formatori SAT, dal titolo "Trasmettere competenze". Parimenti, si è continuato ad intervenire nelle aree operative con programmi specifici e sempre più qualificati di addestramento, con particolare attenzione all'obiettivo di rendere polivalenti tutte le persone nelle attività svolte e rispondere alla necessità formative richieste dalle Jar Ops (procedure di qualità delle compagnie aeree europee).

Sono state infatti effettuate 19.444 ore di addestramento tecnico nelle funzioni operative (10.615 ore nel 2004) ed ulteriori 1.840 ore di formazione in tutte le altre funzioni (2.950 ore nel 2004).

Si sono inoltre mantenuti anche nel 2005 i corsi di business english,, corsi e interventi formativi mirati alla diffusione della cultura della Qualità ed al mantenimento ed alla gestione delle tre Certificazioni in atto (informazione sul Sistema di Gestione Integrato della Qualità), i corsi formazione sulla sicurezza e gli ambienti di lavoro, così come previsti dal D.Lgs.626/94, in special modo sul personale di prima assunzione.

Relazioni Industriali

Nel 2005 si è proseguito in un confronto costante con le Organizzazioni Sindacali - ancora su tre tavoli separati, per espressa richiesta di alcune sigle - su tematiche relative alla gestione ordinaria dell'azienda ed a quelle relative ai punti previsti dalla norma SA8000, su cui si è mantenuta la certificazione.

Non sempre il confronto su questi temi è stato facile e sereno, sia per richieste e rivendicazioni sindacali dirette nei confronti di SAT, sia anche per problematiche più indirette e relative a società appaltatrici di servizi terziarizzati, ed in qualche occasione, a fronte dell'apertura delle cosiddette "procedure di raffreddamento", si è dovuto trovare un tavolo di mediazione in Prefettura. Nonostante ciò, la positiva dialettica ed il confronto sempre aperto, nonché la volontà dell'Azienda di risolvere in modo fattivo gli eventuali problemi posti, hanno portato a non avere un'ora di

sciopero del personale SAT per il quinto anno consecutivo. Si deve anche dire che la reale portata delle problematiche presenti è, comunque, relativa, ed inoltre la necessità di mantenere sempre alta l'attenzione sulle questioni sociali in virtù del mantenimento della Certificazione SA8000, porta garantire il controllo dell'intero sistema interno *ab origine*.

L'Azienda ha continuato ad illustrare ai Rappresentanti dei lavoratori i profondi cambiamenti, di tipo normativo, che stanno coinvolgendo il settore aeroportuale, in particolare si è sensibilizzato il Sindacato sulle necessità di tipo organizzativo in merito alle attività nuove derivanti dall'ottenuta certificazione di idoneità tecnica dell'aeroporto, sui processi di liberalizzazione dell'handling ed alle conseguenti ricadute di tali mutamenti sull'attività lavorativa.

Nel luglio del 2005 è stato infine firmato il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, che però non ha portato a quelle significative riforme sul piano normativo (es. riduzione della fascia del notturno, eliminazione delle percentuali obbligatorie tra part-time e full time, possibilità di applicare contratti differenziati e meno onerosi per aree di attività, ecc.) che il settore dei gestori aeroportuali si sarebbe aspettato, anche in considerazione dagli aggravii economici derivanti dalle penalizzazioni normative subite su altri tavoli (decreto sui requisiti di sistema, riforma del codice della navigazione, ecc.).

Politiche di coinvolgimento sul Personale

Anche nel corso del 2005 la Capogruppo ha organizzato alcune importanti azioni di rinforzo sulla percezione dei Valori aziendali e sulla comunicazione tra dipendenti e Direzione Aziendale in merito al clima interno ed alla necessità di intraprendere ulteriori azioni migliorative.

Significativi e di notevole impatto l'organizzazione, nel mese di aprile, di focus-group di confronto tra una parte di dipendenti appartenenti a tutte le funzioni, su tematiche inerenti la comunicazione tra funzioni, il clima interno, la visione dell'azienda e i Valori di riferimento.

A seguito, è stato organizzato il 1° giugno un "Workshop" sul clima aziendale e sull'ascolto della cosiddetta "voice of employee", che ha toccato i temi emersi dai focus-group e dal precedente questionario e che ha coinvolto tutto il personale SAT per la durata dell'intera giornata: un evento davvero speciale ed unico nel suo genere sotto il profilo della partecipazione, del coinvolgimento e dell'ascolto diretto del personale sulle politiche inerenti l'ambiente di lavoro e le dinamiche relazionali aziendali.

Anche nel 2005 sono state effettuate due convention aziendali, a luglio e a dicembre, per tutti i dipendenti. Si è ripetuta con buon successo l'esperienza di organizzare, nella convention natalizia, uno spazio dedicato allo scambio degli auguri ed alla "festa musicale", nel quale il personale si è spontaneamente e pienamente coinvolto nella organizzazione e nell'animazione.

GLI INVESTIMENTI

Nell'esercizio sono stati effettuati investimenti per complessivi € 7,3 milioni di cui € 5,7 milioni riguardanti lavori ed impianti fissi aeroportuali.

I lavori hanno riguardato principalmente il completamento della ristrutturazione dell'area servizi ovest (Edificio A per € 3,6 milioni) e del sistema monitoraggio rumore (€ 160 mila), l'installazione dei nuovi gruppi elettrogeni per l'illuminazione delle piste (€ 215 mila), la riqualificazione e la messa a norma delle torri faro (€ 95 mila), il completamento degli impianti antincendio (€ 213 mila), la realizzazione del nuovo parcheggio autonomo (€ 364 mila), l'inizio lavori di ristrutturazione parcheggi e area esterna all'aerostazione (€ 113 mila), le spese generali per la realizzazione dei nuovi piazzali militari (€ 258 mila) e del nuovo deposito carburanti (€ 26 mila), vari lavori di riqualificazione dell'aerostazione passeggeri (€ 175).

Sulla base del relativo atto convenzionale la Vostra Società ha ricevuto dallo Stato, nell'esercizio, contributi in conto investimenti (contabilizzati in riduzione degli stessi) per un importo complessivo di € 3.762 mila.

Per quanto riguarda i lavori di ampliamento del piazzale aerei ed il trasferimento del deposito carburanti, lavori da realizzarsi in area militare come già riferito più volte nelle precedenti relazioni, il competente Demanio Aereo ha ufficialmente firmato per la consegna provvisoria dei terreni in data 27 ottobre 2005. Le previste procedure di appalto si sono concluse il 25 novembre e la consegna lavori è avvenuta il 2 gennaio 2006. La prevista sottoscrizione da parte di ENAC della convenzione riguardante l'ottenimento del previsto finanziamento per complessivi € 8,3 milioni comprensivi di interessi non è al momento fattibile per il mancato rifinanziamento della legge da parte del Governo, per cui sarà SAT a sostenere in autofinanziamento tutto l'investimento suddetto.

Anche nell'esercizio 2005 la Vostra Società ha autofinanziato gli investimenti a suo carico (€ 3,6 milioni) senza ricorrere a finanziamenti esterni; nel contempo si fa presente che per l'investimento già realizzato riguardante l'impianto di controllo sicurezza bagagli da stiva per il previsto contributo in conto impianti di € 2.040.000 non è stata ancora sottoscritta tra le parti la relativa convenzione in quanto ENAC è tuttora in attesa di ottenere i relativi fondi dallo Stato.

Gli investimenti												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Carico Società</i>												
Infrastrutture	631	1.510	1.754	2.133	2.191	1.109	2.455	1.352	2.742	2.880	4.965	2.224
Altri investimenti	941	540	1.695	1.562	938	953	1.109	1.273	3.249	1.418	2.812	1.359
Totale	1.572	2.050	3.449	3.695	3.129	2.062	3.564	2.625	5.991	4.298	7.777	3.583
<i>Carico Stato / Regione</i>												
Infrastrutture/altri investimenti	792	383	0	0	1.774	850	0	108	1.208	4.220	891	3.762
Totale	2.364	2.433	3.449	3.695	4.903	2.912	3.564	2.733	7.199	8.518	8.668	7.345

Valori in Euro/000

LE ATTIVITA' DI HANDLING AGENT DELLA CAPOGRUPPO

Nel 2005, SAT ha realizzato un fatturato netto dei servizi di handling pari a 11.618.000 euro (-0,8% rispetto al 2004). La leggera flessione nasce dall'incremento del fatturato per l'assistenza ai voli internazionali (+12,4%, per un totale di 7.528.000 euro, a fronte di un incremento del tonnellaggio del 27,5%), e dalla diminuzione del fatturato voli nazionali (-15,4%, per un totale di 2.662.000 euro), a causa della riduzione del tonnellaggio dei voli nazionali (-14,1%). Da notare che i voli internazionali sono operati in prevalenza da vettori low cost, che acquistano solo un 50-60% dei servizi di handling.

La liberalizzazione delle attività di handling

Dal 2004 con il superamento della soglia dei due milioni di passeggeri/anno, l'accesso al mercato delle attività di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili, così come previsto dal D.Lgs. n.18 del 13 gennaio 1999, applicativo della Direttiva 96/67 CE, è pienamente liberalizzato nell'Aeroporto Galilei. Nel corso del 2005, tuttavia, nessuna società "terza" né alcun vettore ha

richiesto di entrare a produrre o ad autoprodurre i servizi di handling presso l'Aeroporto di Pisa. SAT ha pertanto mantenuto il 100% delle quote di mercato, stipulando specifici contratti di handling con i vettori che nel 2005 hanno iniziato ad operare a Pisa (easyJet, Jet 2, Elbafly).

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

Anche nel 2005 SAT si è impegnata nell'affinamento della propria competitività in questo settore, riconfermando tutte le certificazioni acquisite secondo lo standard Vision 2000, sul fronte della qualità e rivedendo i prezzi nei contratti nuovi e in quelli rinnovati, in linea con i valori di mercato praticati negli aeroporti dove già operano soggetti prestatori terzi.

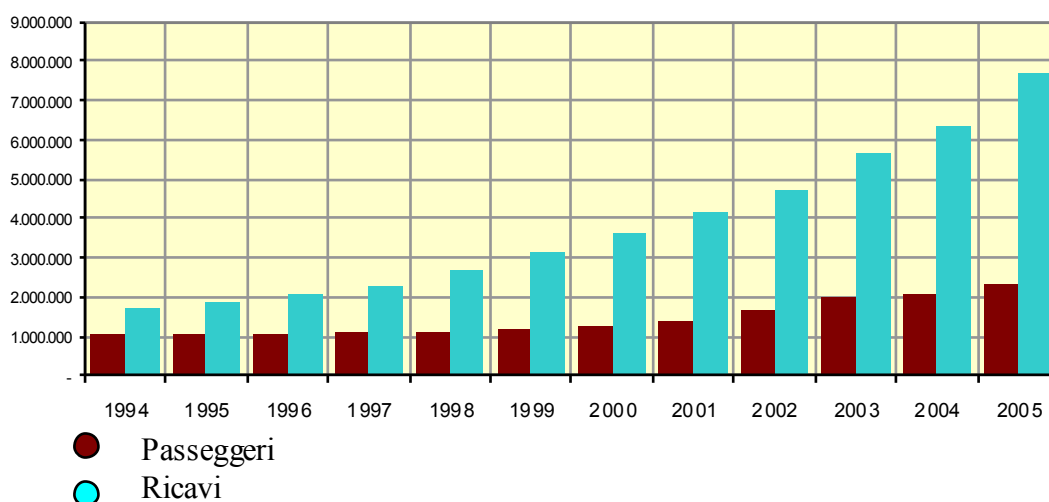
LE ATTIVITA' AIRPORT OPERATOR DELLA CAPOGRUPPO

a. Le attività non aeronautiche e i servizi commerciali

Le attività non aeronautiche hanno generato nel 2005 ricavi per € 7.695.000, con un incremento del 21,8% rispetto al 2004 (anno in cui i ricavi non aeronautici erano stati di € 6.317.000).

Dunque anche nel 2005, i ricavi non aeronautici sono cresciuti a un tasso superiore a quello della crescita del traffico passeggeri (+15%). Tali risultati sono infatti la conseguenza di precise scelte strategiche di differenziazione/diversificazione perseguite da SAT sin dal 1995.

La tabella che segue mette a confronto i trend annuali di crescita dei ricavi non aeronautici, con i livelli del traffico passeggeri corrispondenti.



Descrizione	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Passeggeri	1.039.156	1.016.052	1.036.297	1.065.691	1.122.794	1.145.589	1.246.807	1.378.322	1.654.570	1.982.897	2.031.890	2.334.843
Ricavi NA.	1.733.384	1.849.064	2.070.473	2.284.440	2.674.214	3.126.114	3.644.400	4.191.154	4.660.334	5.671.175	6.317.000	7.695.000

Questi, nel 2005, i principali interventi all'origine della crescita.

- **Gestione diretta della pubblicità:** SAT ha iniziato, dal gennaio 2004, a gestire direttamente la vendita e la realizzazione degli spazi pubblicitari interni e esterni all'Aeroporto Galilei, in precedenza gestiti tramite una sub-concessione. Anche nel 2005 realizzando contratti per 723.000 euro, tale attività ha consuntivato ricavi per 575.000 euro (interamente di competenza 2005) con un incremento dell'52,5% del valore della raccolta pubblicitaria dell'aerostazione, rispetto al 2004.
- **Allargamento de "La Corte":** sono stati aperti cinque nuovi negozi, quattro in area landside: calzature (Rossi), intimo (Paola); orologi Swatch (Bardelli), abbigliamento (Conte of Florence) e uno in area airside: giocattoli e articoli da regalo (Linea Aeroportuale Sole), portando così a 21 (17 landside e 4 airside) il numero complessivo degli esercizi commerciali in aeroporto. Grazie all'apertura di questi nuovi esercizi il Galilei, si qualifica oggi come il 2° Centro Commerciale di Pisa, per esercizi "no food" e in una posizione di indubbia leadership per i marchi presenti e per il livello qualitativo dell'offerta.
- **Ampliamento e riqualificazione dell'area dedicata agli autonoleggi:** nel 2005 tutta l'area di proprietà SAT in Via Cariola, che già ospitava alcune aree a parcheggio remoto per i Rent a Car, è stata riqualificata ed ampliata portando il numero degli stalli auto disponibili da 890 a 1.120 (+29,2%); ciò ha consentito maggiori ricavi, per 150.000 euro (+22%).
- **Telefonia:** nel 2005 (Maggio/Luglio) oltre a Wind e TIM si sono aggiunti altri due gestori nazionali di telefonia mobile, H3G e Vodafone, generando per SAT ulteriori ricavi pari a 28.000 euro (+112% rispetto al 2004), per un totale annuo pari a 53.000 euro.
- **Attività di Cambio Valuta:** a fine Settembre 2005, al servizio di cambio valuta svolto dalla filiale della banca presente in Aeroporto (C.R.P.), si sono aggiunti i servizi offerti dalla società Maccorp Italiana che ha aperto in area landside un nuovo punto di "cambio valuta (acquisto e vendita di valuta, Travellers cheques), anticipo contante su carte di credito, trasferimenti di denaro, attività di rimborso iva ecc", corrispondendo alle necessità della clientela di avere un servizio di cambio sempre aperto nelle ore di operatività dello scalo. Negli ultimi 3 mesi dell'anno 2005 la suddetta nuova attività ha portato a SAT ricavi per 13.500 euro.

b. La certificazione aeroportuale

Il 23 marzo 2005 SAT ha conseguito la Certificazione Aeroportuale da ENAC, sulla base dei criteri e degli standard previsti dal nuovo Regolamento Aeroportuale, emesso da ENAC. Il conseguimento della Certificazione Aeroportuale costituisce un prerequisito per l'ottenimento della Concessione totale quarantennale da parte della società di gestione.

Conferendo a SAT la Certificazione Aeroportuale, ENAC ha infatti attestato la conformità dell'Aeroporto Galilei ai requisiti del Regolamento sia rispetto alle caratteristiche fisiche dello scalo (infrastrutture, impianti, sistemi e aree limitrofe), che rispetto all'organizzazione aziendale e operativa di SAT (dotazioni tecnologiche, personale, mezzi, procedure di gestione e Manuale d'Aeroporto). Di conseguenza SAT, dopo aver attuato quegli interventi alle infrastrutture aeronautiche dell'Aeroporto, per adeguarle pienamente a quanto previsto dal Regolamento, è subentrata ad ENAC in numerose competenze di tipo aeronautico e sta implementando un Safety Management System in grado di garantire stabilmente la corrispondenza dello scalo ai requisiti del Regolamento. Anche l'assetto organizzativo di SAT ha recepito quanto previsto dal Regolamento relativamente alla responsabilità personale dei manager responsabili della "safety" aeroportuale, affidando all'Amministratore Delegato il ruolo di Accountable Manager, figura con responsabilità e autonomia tali da provvedere alle risorse umane e finanziarie necessarie affinché tutte le attività siano condotte in sicurezza, e identificando i tre "Post Holders", responsabili individualmente dei sottosistemi aeroportuali: aree di movimento, terminal passeggeri, progettazioni e manutenzioni.

Le competenze aggiuntive derivanti dalla Certificazione hanno tra l'altro comportato per SAT l'implementazione di una nuova specifica attività riguardante la gestione dei movimenti degli aerei nel relativo piazzale ed il coordinamento con l'Aeronautica Militare per quanto concerne i movimenti sulla pista di volo; per l'espletamento di detta attività SAT ha assunto del personale specifico previo apposito corso di formazione; conseguentemente SAT ne ha sostenuto i relativi costi senza possibilità di recupero degli stessi tramite le tariffe aeroportuali in attesa di sottoscrivere con ENAC il relativo Contratto di Programma.

c. Lo sviluppo delle infrastrutture

L'evento di maggior rilievo in merito allo sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto Galilei è stato la consegna a SAT, da parte dell'Aeronautica Militare, delle aree dell'Aeroporto Militare necessarie all'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, avvenuta il 27 Ottobre 2005.

Tale espansione, già oggi in fase di realizzazione, rimuove infatti il più critico "collo di bottiglia" del Galilei, cioè il numero delle piazzole di sosta degli aeromobili, al termine dei lavori, che passeranno da 9 a 23, consentendo così l'ulteriore espansione del traffico del Galilei. Questi gli interventi previsti:

- ampliamento del piazzale aeromobili da 9 a 23 piazzole di sosta, da 78.000 a 170.000 mq. (+ 92.000 mq di superficie), compresa la dotazione di servizi sottobordo per l'alimentazione elettrica, telefonica e idrica (disponibili in 9 delle 14 nuove piazzole)
- realizzazione del nuovo raccordo F, con il conseguente miglioramento della circolazione dei velivoli
- realizzazione del nuovo deposito carburanti Avio, in area civile, in prossimità del piazzale aeromobili.
- realizzazione di una nuova viabilità perimetrale di servizio/ispezione, in sostituzione dell'esistente e di una nuova recinzione aeroportuale per la delimitazione delle nuove aree civili.

Quale compensazione a favore dell'Aeronautica Militare per la cessione delle aree già citate, SAT ha concordato di realizzare un piazzale per aeromobili militari e voli di stato, con le stesse caratteristiche tecniche di quello civile.

Il completamento dell'iter burocratico per la cessione delle aree ed il contestuale appalto dei lavori di realizzazione dei nuovi piazzali hanno rappresentato un importante risultato per SAT, mettendo concrete e imprescindibili premesse per lo sviluppo futuro dell'aviazione civile commerciale a Pisa.

d. Il Contratto di Programma

Nel corso del 2005 si sono susseguiti frequenti incontri in ENAC finalizzati all'approvazione di quanto presentato a giustificazione dei corrispettivi tariffari nel periodo preso in considerazione dal Contratto di Programma.

L'11 gennaio 2006 il CDA dell'ENAC ha dato la sua approvazione all'istruttoria del Contratto di Programma SAT. L'iter prevede successive approvazioni da parte del Dipartimento Trasporti del Ministero Infrastrutture e del CIPE/NARS.

e. Il rapporto concessorio con lo Stato

Nonostante Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC abbia approvato oltre un anno fa (23 marzo 2005) la Convenzione finalizzata alla Concessione totale 40ennale del Galilei, solo in data 14 marzo 2006 SAT è stata chiamata da ENAC a sottoscrivere la stessa che diverrà esecutiva solo dopo il relativo Decreto interministeriale (Economia-Infrastrutture-Difesa).

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

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

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

Settore Primario

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

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

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

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

CONTO ECONOMICO PER SEGMENTO SAT CONSOLIDATO

	2005	2004	VARIAZIONE	%
SBU AVIATION				
Totale ricavi	26.438	24.475	1.963	8%
Costo del lavoro diretto	9.357	8.184	1.173	14%
Ammortamenti	1.919	1.643	276	17%
Altri costi diretti	6.918	6.279	639	10%
Totale costi	18.195	16.106	2.089	13%
Risultato di settore	8.244	8.369	-125	-1%
SBU NON AVIATION				
Totale ricavi	9.901	8.761	1.140	13%
Costo del lavoro diretto	1.596	1.570	26	2%
Ammortamenti	655	646	9	1%
Altri costi diretti	5.607	4.777	830	17%
Totale costi	7.858	6.992	866	12%
Risultato di settore	2.042	1.768	274	15%
CORPORATE				
Totale risultato di settore	10.286	10.137	149	1%
Proventi non allocati	88	139	-51	-37%
Costi non allocati	-5.455	-5.194	-261	5%
Margine operativo	4.919	5.082	-163	-3%

SBU AVIATION

Nel 2005 i ricavi sono aumentati del 8,02% in conseguenza dell'aumento del traffico registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa.

I costi diretti sono aumentati complessivamente del 13,2% per effetto, soprattutto, dei costi aggiuntivi inerenti la nuova attività di coordinamento movimentazione voli prevista dalla certificazione aeroportuale e dai maggiori ammortamenti conseguenti al finanziamento diretto di alcuni investimenti per i quali era previsto, originariamente, un finanziamento dello Stato.

Inoltre nel 2005, sugli altri costi diretti incidono i nuovi costi relativi alla gestione del nuovo impianto BHS e l'assistenza specialistica ai passeggeri a ridotta mobilità.

Detti maggiori costi hanno conseguentemente fatto registrare una riduzione, seppure limitata, del margine in attesa che detti costi aggiuntivi possano essere recuperati dalla SAT con la prevista sottoscrizione con ENAC del Contratto di Programma che determinerà le nuove tariffe aeroportuali che terranno conto anche dei suddetti maggiori costi.

SBU NON AVIATION

Nel 2005 i ricavi sono aumentati del 13% in conseguenza dell'aumento del traffico passeggeri registrato sull'aeroporto Galilei di Pisa.

Per quanto concerne i costi diretti non si registrano sostanziali variazioni nel costo del lavoro e negli ammortamenti, mentre l'incremento degli altri costi diretti deriva soprattutto dai maggiori costi commerciali.

Settore secondario

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

SAT CONSOLIDATO	ITALIA	UE	EXUE	CONSOLIDATO
Totale ricavi e proventi 2005	20.553	15.189	684	36.425
% su totale	56%	42%	2%	100%
Totale ricavi e proventi 2004	20.361	12.209	806	33.375
% su totale	61%	37%	2%	100%
Variazione	192	2.980	-122	3.050

LA GESTIONE

La Capogruppo nell'esercizio 2005 nonostante un notevole incremento di fatturato (+9,3% %), non ha consentito, per effetto dell'incremento dei costi dovuti allo svolgimento delle nuove attività previste dalla Certificazione aeroportuale di far crescere in maniera significativa il M.O.L. (+1,5%).

Ha provocato altresì un peggioramento del risultato operativo (-4,8%) dovuto agli ammortamenti aggiuntivi e, in particolare, alla quota di ammortamento dell'impianto di smistamento bagagli (219 mila euro) che doveva essere completamente finanziata dalla Stato.

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

Il conto economico												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ricavi	16.289	16.448	17.580	17.444	18.913	20.430	20.883	23.543	25.990	31.540	32.256	35.243
Costi	14.509	13.257	13.958	14.631	15.419	16.284	16.449	18.398	20.624	24.759	24.834	27.710
Margine Operativo Lordo	1.780	3.191	3.622	2.813	3.494	4.146	4.434	5.145	5.366	6.782	7.422	7.532
Ammortamenti	1.500	1.484	1.534	1.598	1.911	1.980	1.257	1.495	1.671	1.867	2.436	2.787
Risultato Operativo	280	1.707	2.088	1.215	1.583	2.166	3.177	3.650	3.695	4.915	4.986	4.746
Gestione Finanziaria	123	391	371	261	129	72	111	134	148	41	21	-44
Gestione Straordinaria	-424	-1.415	-443	204	287	282	-327	-270	-511	-575	929	309
Risultato ante imposte	-21	683	2.016	1.680	1.999	2.520	2.961	3.514	3.332	4.380	5.936	5.011
Imposte	-	-472	-710	-955	-1.319	-1.349	-1.554	-1.817	-1.282	-2.199	-2.453	-2.490
Risultato netto	-21	211	1.306	725	680	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522

Valori in Euro/000

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

Lo stato patrimoniale												
ATTIVITÀ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Immobilizzazioni	7.469	7.867	9.517	11.626	12.884	12.968	15.153	16.067	19.657	21.656	28.787	29.539
Attivo circolante	11.309	14.298	11.985	10.076	10.572	10.667	10.670	11.341	12.011	12.853	11.438	13.126
Crediti	10.227	4.659	6.304	6.667	7.370	7.448	7.555	7.829	7.221	7.987	10.591	10.357
Liquidità	1.082	14.298	5.681	3.409	3.202	3.219	3.115	3.512	4.790	4.866	847	2.769
TOTALE ATTIVITÀ	18.779	22.165	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666
PASSIVITÀ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Debiti medio/lungo termine	5.262	5.306	5.418	5.151	5.361	5.724	5.798	5.856	5.736	6.537	6.857	6.634
Finanziari	436	227	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T.F.R.	4.203	4.455	4.721	4.731	5.017	5.331	5.413	5.428	5.508	5.837	5.809	6.107
Fondo rischi	623	623	623	419	344	393	385	428	228	700	1.048	527
Correnti	9.435	10.441	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534
Debiti finanziari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri debiti	9.435	10.441	8.358	8.101	7.857	6.281	7.191	7.336	10.062	10.396	12.830	13.534
Patrimonio Netto	4.082	6.419	7.725	8.451	10.238	11.630	12.834	14.216	15.870	17.578	20.539	22.498
Capitale sociale	3.555	5.681	5.681	5.681	7.747	8.160	8.161	8.161	8.161	8.161	8.161	13.035
Fondi di riserva	548	527	738	2.044	1.812	2.299	3.266	4.358	5.660	7.236	8.895	6.941
Utile di esercizio	-21	211	1.307	726	679	1.171	1.407	1.697	2.049	2.181	3.483	2.522
TOTALE PASSIVITÀ	18.779	22.165	21.501	21.702	23.456	23.635	25.823	27.408	31.668	34.510	40.226	42.666

Il capitale investito della Capogruppo dal 1994 ad oggi è passato da 19 a 42 milioni di Euro per effetto, soprattutto, degli investimenti infrastrutturali nell'ottica di miglioramento dei servizi al passeggero; nel contempo i risultati positivi della gestione economica hanno consentito, ormai da diversi anni, il pagamento di un compenso (dividendi) ai Soci per il loro apporto al capitale della Società e di alimentare le riserve (passate da 548 mila a 7 milioni di Euro) che hanno costituito la fonte per finanziare lo sviluppo del capitale investito senza dover far ricorso a finanziamenti di terzi.

Nel dicembre 2005 la Capogruppo ha operato un aumento gratuito di capitale per circa 4,9 milioni di euro al fine di adeguare il capitale sociale minimo ai vecchi 25 miliardi di lire (pari ad Euro 12.911.422,48) così come imposto dalla normativa vigente per gli aeroporti che superano la soglia dei 2 milioni di passeggeri.

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

Nella seguente tabella si riportano informazioni riguardanti la posizione finanziaria netta del Gruppo relativamente agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2005 e al 31 dicembre 2004:

Posizione finanziaria netta		
<i>(in migliaia di euro)</i>	2005	2004
Disponibilità liquide	17	38
Crediti verso Istituti di credito a breve	2.758	817
Cassa e mezzi equivalenti	2.775	855
Scoperti bancari e finanziamenti a breve	1.110	1.414
Posizione finanziaria netta	1.665	-559

Il miglioramento della posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2005, rispetto al 31 dicembre 2004, deriva dalla liquidità generata dall'attività dell'esercizio (in miglioramento rispetto all'esercizio 2004) solo parzialmente assorbita dall'attività d'investimento e dalla distribuzione dei dividendi.

LE PROSPETTIVE DEL 2006

Il traffico passeggeri

Il primo bimestre del 2006 si chiude con un segno eccezionalmente positivo: +63,7% in termini di passeggeri trasportati, per un totale di 341.753. Nella tabella che segue indichiamo l'andamento molto positivo delle diverse componenti del traffico nel primo bimestre dell'anno.

RIEPILOGO GENERALE DEL TRAFFICO GENNAIO-FEBBRAIO 2006			
	Gen-Feb 2005	Gen-Feb 2006	Δ % 06/05
A) TOTALE PASSEGGERI	208.758	341.753	63,7%
B) TONNELLAGGIO	172.369	249.690	44,9%
C) TOTALE MERCI E POSTA (ton.)	1.544	2.226	44,2%
D) MOVIMENTI AEROMOBILI (n.)	3.923	4.965	26,6%

Questi primi risultati sono determinati sia dalla crescita del traffico aeromobili e passeggeri dei voli programmati da/per Pisa, sia dal riposizionamento, a partire del 2 febbraio 2006, di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista, che si protrarrà, secondo le dichiarazioni di AdF almeno fino all'8 aprile prossimo, data per cui è prevista la riapertura dell'Aeroporto Vespucci.

Complessivamente stimiamo che nel mese di febbraio 2006 (un totale di 26 giorni) i passeggeri generati dalla chiusura dello scalo fiorentino siano stati 67.378 (derivanti sia da un aumento di capacità offerta sui voli già operati a Pisa dai vettori Alitalia, Air France e Lufthansa, sia dalle nuove 100 frequenze settimanali aggiuntive complessivamente operate da Lufthansa, Meridiana e Air France). Pertanto la crescita del traffico passeggeri di Pisa, al netto dei voli riposizionati da Firenze, realizzata nel bimestre è pari a + 31,4%, rispetto allo stesso periodo del 2005, per un totale di 274.375 passeggeri arrivati e partiti sui voli programmati dal Galilei.

I risultati consuntivati nel primo bimestre anticipano un trend di sviluppo che pare confermato dalla programmazione dei voli per la stagione estiva (26 Marzo - 28 Ottobre 2006), che vede l'inaugurazione dei seguenti voli di linea:

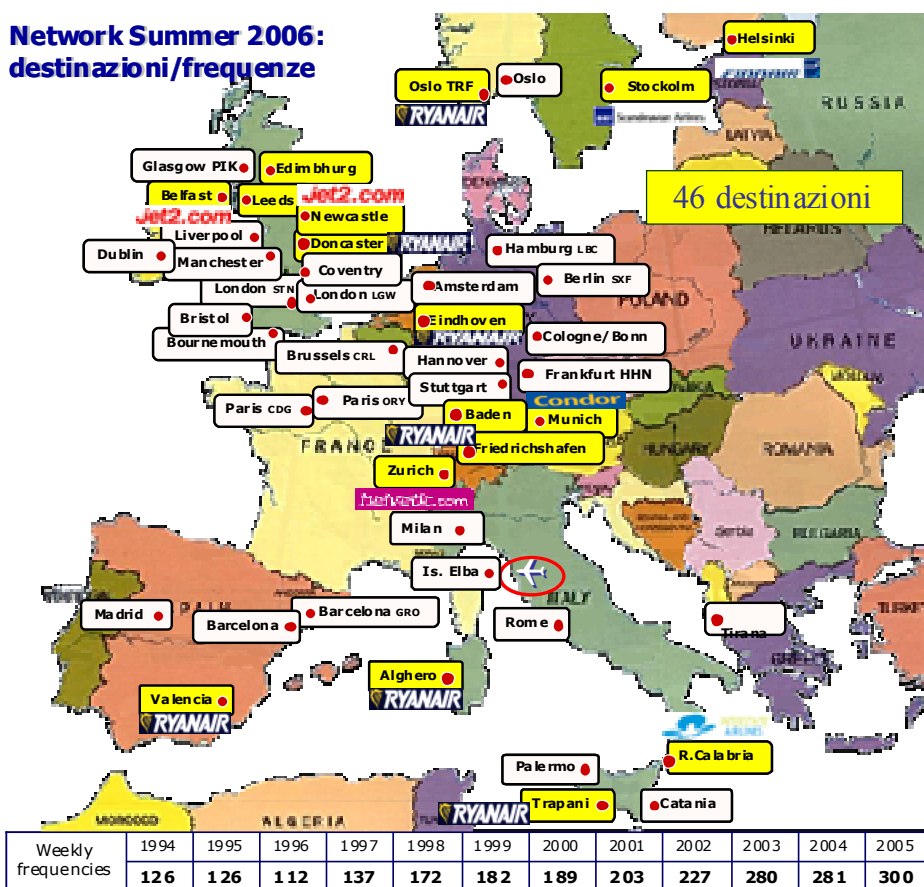
- dal 1° Marzo il vettore Belle Air ha iniziato ad operare sullo scalo di Pisa con 2 frequenze settimanali per Tirana con aereo MD80 da 164 posti;

- dal 4 aprile 2006, Ryanair opererà i voli giornalieri per Alghero, primo volo domestico operato da Pisa dal vettore irlandese, e Eindhoven, con aerei B737-800 (189 posti), posizionando sull'Aeroporto Galilei il secondo aereo della Base;
- un'altra "low cost" italiana, la neonata Consulta/Intestate opera dal 1° marzo 2006 giornalmente il volo Pisa-Reggio Calabria, con ATR 42 (44 posti).
- dal 12 aprile Helvetic, compagnia svizzera Low cost, opererà un volo trisettimanale per Zurigo, con aereo F100, da 100 posti;
- dal 12 maggio, Finnair, compagnia di bandiera finlandese, avvierà il collegamento bisettimanale per Helsinki, operato con AB320 da 144 posti;
- dal 1° maggio, Condor, vettore del gruppo Lufthansa, inaugurerà il proprio volo di linea quadrissettimanale, con Airbus 320 (174 posti);
- dal 22 maggio Jet2, vettore low cost britannico, riprenderà il volo per Manchester con 5 frequenze settimanali, e servirà, solo per il periodo estivo, anche le seguenti destinazioni britanniche: Newcastle con 3 frequenze settimanali, Edimburgo, Leeds e Belfast, rispettivamente con una frequenza settimanale;
- dall' 8 giugno 2005, Ryanair aprirà il volo trisettimanale per Bournemouth, sempre operato con B737-800 (189 posti);
- dal 7 luglio, la Scandinavian Airlines inaugurerà un volo bisettimanale per Stoccolma, per il periodo estivo Luglio-Agosto 2006.
- dal 14 settembre, Ryanair posizionando su Pisa il 3° aereo, opererà voli giornalieri per Trapani, per Valencia, voli trisettimanali per Oslo Torp e per Friedrichshafen, voli quadrissettimanali per Karlsruhe/Baden Baden e Doncaster.

Network Summer 2006 – destinazioni / frequenze settimanali voli di linea schedulati

Paris CDG	19
Paris ORY	14
London LGW	22
London STN	21
Dublin	7
Manchester	5
Liverpool	7
Glasgow PIK	5
Bristol	7
Coventry	4
Bournemouth	5
Doncaster	5
New Castle	3
Leeds	1
Edimburgo	1
Belfast	1
Barcelona	7
Barcelona GRO	7
Madrid	7
Brussels CLR	7
Amsterdam	7
Munich (Ardolomit)	21
Munich (Condor)	4
Cologne/Bonn	7
Frankfurt HHN	7
Hamburg LBC	7
Eindhoven	7
Valencia	7
Baden Baden	4
Friedrichshafen	3
Oslo Torp	3
Oslo	3
Stuttgart	3
Hanover	3
Berlin SXF	7
Zurich	3
Helsinki	2
Stockolm	2
Trapani	4
Rome FCO	28
Milan MXP	21
Palermo	7
Alghero	7
Trapani	7
Reggio Calabria	5
Marina di Campo	2
Catania	7
Total	343

Network Summer 2006: destinazioni/frequenze



Vettori, destinazioni e numero di frequenze settimanali Summer 2006

Vettori	Destinazioni	Nr. freq./sett. Estate 2006
VETTORI IATA		
Alitalia	Roma FCO	28
	Milano MXP	21
Albatros Airways	Tirana	2
Air France	Parigi CDG	19
Air One	Palermo	7
	Catania	7
British Airways	Londra LGW	22
Condor	Monaco	4
Elbafly-Solinair	Marina di Campo - Isola d'Elba	2
Iberia	Barcellona	7
	Madrid	7
Lufthansa / Air Dolomiti	Monaco	21
Finnair	Helsinki	2
Scandinavian Airlines	Stoccolma	2
VETTORI LOW COST		
Ryanair	Londra STN	21
	Amburgo Lubecca	7
	Francoforte Hahn	7
	Bruxelles Charleroi	7
	Glasgow Prestwick	5
	Liverpool	7
	Barcellona Gerona	7
	Dublino	7
	Alghero	7
	Eindhoven	7
	Bornemouth	3
	Valencia	7
	Trapani	7
	Baden	4
	Friedricshaven	3
	Doncaster	4
Oslo Thorp	3	
Easy Jet	Berlino SXF	7
	Parigi Orly	14
	Bristol	7
Hapag Lloyd Express	Colonia/Bonn	7
	Stoccarda	3
	Hannover	3
Thomsonfly	Coventry	4
	Bournemouth	2
	Doncaster Sheffield	1
Jet2	Manchester	5
	Leeds	1
	Newcastle	3
	Belfast	1
	Edimburgo	1
Transavia	Amsterdam	7
Norwegian Air Shuttle	Oslo	3
Helvetic	Zurigo	3
Consulta/Interstate	Reggio Calabria	5
Belle Air	Tirana	2
TOTALE Nr. Frequenze Settimanali (Estate 2006)		343

In sintesi, nell'estate 2006 saranno attive, sull'Aeroporto Galilei 21 compagnie aeree, delle quali 11 IATA e 10 low cost, diversificando ulteriormente il portafoglio clienti SAT.

Il posizionamento su Pisa del 2° e 3° aeromobile della Base Ryanair posizioneranno definitivamente il Galilei come aeroporto regionale italiano leader nel settore low cost. Merita tuttavia sottolineare l'arrivo su Pisa di due importanti vettori di bandiera: Finnair e SAS, che seppure con voli di linea stagionali, iniziano a scandagliare la reazione del mercato scandinavo al prodotto "Toscana".

Il traffico merci e Posta

Traffico merci e posta (Kg): Gennaio-Febbraio 2006			
	Gen-Feb 2005	Gen-Feb 2006	Δ %06/05
Voli Courier	853.845	954.834	11,8%
Superficie	417.746	381.306	-8,7%
Voli Passeggeri	33.905	28.899	-14,8%
Voli Charter	20.747	645.296	3010,3%
Totale merci	1.326.243	2.010.335	51,6%
Traffico Posta	217.877	216.007	-0,9%
Totale merci e posta	1.544.120	2.226.342	44,2%

Il primo bimestre del 2006 indica un andamento positivo anche del traffico merci e posta. In particolare si segnala la prosecuzione, nel periodo, del volo tutto merci da/per New York effettuato su base settimanale da Alitalia, con aeromobile MD11 per conto di Savino del Bene.

Revisione del Masterplan Aeroportuale

Per far fronte ai consistenti flussi di traffico passeggeri realizzati negli ultimi anni e alla luce degli scenari di ulteriori incrementi, la SAT ha rielaborato ed aggiornato il Masterplan delle infrastrutture aeroportuali, basandosi sul Piano di sviluppo che ha già ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale. Il nuovo Masterplan, presentato pubblicamente il 16 Marzo 2006, mira a realizzare gli obiettivi di maggiore capacità e funzionalità di strutture ed infrastrutture attraverso criteri e standard di progetto oggi alla massima attenzione in tutta Europa e innovativi nel nostro Paese.

- Ecologia, intesa come sostenibilità del rapporto fra infrastrutture e ambiente
- contenimento dei consumi energetici,
- rapporto armonico con il territorio ed in particolare con la città (il terminal passeggeri del Galilei è a circa 1 km dal centro cittadino);
- qualità dell'architettura da perseguire come obiettivo sia nelle ristrutturazioni che nelle nuove costruzioni, negli spazi coperti così come negli spazi aperti;
- comfort climatico e qualità della luce sia naturale che artificiale
- estesa presenza del verde.

Il nuovo Masterplan persegue quindi su due principali obiettivi:

- realizzare le connessioni funzionali dall'accesso all'area aeroportuale (sia su gomma che su ferro) all'imbarco sugli aerei contenendo al minimo possibile gli spostamenti pedonali e con percorsi e spazi di attesa gradevoli e attrezzati con aree commerciali;
- armonizzare l'insediamento aeroportuale con la città realizzando spazi pubblici di relazione, richiamando i valori culturali e visivi della regione.

L'aeroporto di Pisa punta a fare della sua vicinanza e compenetrazione con il tessuto urbano un valore: una porta di servizio per l'accesso alla città e al territorio costruita non solo sul presupposto della funzionalità e della sostenibilità economica ma anche sul comfort e sulla gradevolezza degli spazi aperti al pubblico, sperimentando forme, tecnologie e materiali innovativi.

Lo sviluppo del terminal passeggeri e la progressiva trasformazione dell'area landside seguiranno l'aumento di capacità che si renderà disponibile con l'ampliamento del piazzale aeromobili di cui sono già stati avviati i lavori di cantiere.

La sistemazione delle aree scoperte seguirà, con il riassetto graduale della viabilità e l'estensione dei parcheggi, lo sviluppo del terminal incrementando il numero di piante in continuità con l'immagine che già da qualche anno ha segnato la generale riqualificazione dello scalo.

Complessivamente, gli interventi previsti dal Masterplan consentiranno di adeguare per fasi la capacità dell'insieme dei sottosistemi aeroportuali airside/landside, in parallelo ai futuri sviluppi del traffico, fino alla gestione di un massimo di sei milioni di passeggeri/anno.

Previsioni di traffico sull'aeroporto di Marina di Campo

Anche per l'esercizio in corso si prevede un ulteriore incremento del traffico derivante soprattutto dai voli di linea commerciali a fronte di un limitato incremento dei voli di aviazione generale; a livello complessivo si prevede di superare la soglia delle 20.000 unità di passeggeri.

Il previsto sviluppo del traffico dovrebbe consentire una ulteriore riduzione della perdita operativa che comunque, sommata alla gestione finanziaria, farà perdurare una gestione deficitaria; pertanto diventa sempre più urgente definire con gli Enti interessati all'operatività dell'aeroporto concreti impegni per garantire alla Società le necessarie risorse; in tal senso la normativa consente anche la possibile erogazione di contributi in conto esercizio a fronte degli oneri di servizio pubblico sostenuti dalla Vostra Società.

Sedi secondarie

Non sussistono sedi secondarie.

Fatti di rilievo avvenuti successivamente al 31 dicembre 2005

Dopo il 31.12.2005 sono avvenuti i seguenti fatti di rilievo:

- d. l'approvazione dell'istruttoria del Contratto di Programma di SAT da parte del CDA ENAC avvenuta l'11 gennaio 2006;
- e. il riposizionamento, a partire del 2 febbraio 2006, di molti dei voli di linea dell'Aeroporto di Firenze, a seguito della chiusura del medesimo per i lavori di rifacimento della pista, che si protrarrà, secondo le dichiarazioni di AdF almeno fino all'8 aprile prossimo, data per cui è prevista la riapertura dell'Aeroporto Vespucci;
- f. la firma della Convenzione per la gestione totale quarantennale da parte di SAT e di ENAC avvenuta a Roma il 14 marzo 2006.

In merito all'informativa richiesta dall'art.40 comma 2 lett.d) del D. Leg. 127/91, si precisa che né la Società Capogruppo né le Controllate possiedono od hanno acquistato o alienato nel corso

dell'esercizio azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

In sintesi il consolidamento dei valori del Gruppo ha tenuto conto principalmente della rilevazione dell'avviamento e del relativo ammortamento; a tale riguardo si rimanda per maggiori dettagli alla Nota Integrativa.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Franco Viegi

CONSOLIDATO - CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2005

	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Ricavi	35.500.437	32.486.001	3.014.436
Altri ricavi operativi	929.789	876.403	53.386
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti	-2.755	12.147	-14.902
TOTALE RICA VI	36.427.471	33.374.551	3.052.920
COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	695.399	647.980	47.419
Costi del personale	15.384.314	13.871.405	1.512.908
Costi per servizi	10.912.014	9.353.254	1.558.760
Altre spese operative	1.673.665	1.557.538	116.127
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	272.992	245.957	27.035
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.490.211	2.170.286	319.925
Accantonamenti e svalutazioni	79.637	446.602	-366.965
TOTALE COSTI	31.508.231	28.293.022	3.215.208
RISULTATO OPERATIVO (A-B)	4.919.240	5.081.529	-162.288
GESTIONE FINANZIARIA			
Attività d'investimento	7.716	8.626	-910
Proventi finanziari	31.056	65.479	-34.423
Oneri finanziari	-75.518	-62.670	-12.848
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-36.745	11.435	-48.180
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	4.882.495	5.092.964	-210.469
Imposte dell'esercizio	-2.459.733	-2.455.736	-3.997
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO (E-F)	2.422.761	2.637.228	-214.467
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	18.807	19.873	-1.066
UTILE/PERDITA DEL GRUPPO	2.441.568	2.657.101	-215.533

CONSOLIDATO - BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2005 - STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Avviamento	0	0	
Diritti di brevetto industriale	195.003	144.720	50.283
Immobilizzazioni in corso e acconti	191.715	195.175	-3.460
Altre immobilizzazioni	<u>263.552</u>	<u>166.250</u>	<u>97.302</u>
Totale Attività Immateriali	650.271	506.145	144.126
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	18.254.611	15.397.919	2.856.692
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	<u>9.185.256</u>	<u>11.982.624</u>	<u>-2.797.368</u>
Totale Attività Materiali	27.439.867	27.380.543	59.324
Partecipazioni in altre imprese	<u>1.778.960</u>	<u>1.289.236</u>	<u>489.724</u>
ATTIVITA' FINANZIARIE			
Crediti verso altri	1.872.894	1.628.317	244.577
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	19.379	22.114	-2.735
Altri titoli	<u>129.000</u>	<u>129.000</u>	<u>0</u>
Totale Attività Finanziarie	2.021.273	1.779.431	241.842
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	<u>217.378</u>	<u>202.756</u>	<u>14.622</u>
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	32.107.749	31.158.111	949.638
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	16.677	19.432	-2.755
Crediti verso i clienti	7.182.262	7.566.839	-384.577
Crediti tributari	314.212	262.308	51.904
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	<u>2.575.321</u>	<u>2.191.025</u>	<u>384.296</u>
Totale Crediti Commerciali e diversi	10.071.795	10.020.172	51.623
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	<u>381.301</u>	<u>632.932</u>	<u>-251.631</u>
Cassa e mezzi equivalenti	<u>2.775.470</u>	<u>855.037</u>	<u>1.920.433</u>
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	13.245.243	11.527.573	1.717.670
TOTALE ATTIVO	45.352.992	42.685.684	2.667.308

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2005	31.12.2004	VARIAZIONE
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	13.035.000	8.160.700	4.874.300
Riserve di capitale	6.801.348	9.622.758	-2.821.410
Riserva rettifiche IAS	-480.178	-480.178	0
Riserva di fair value	1.582.510	1.084.832	497.678
Utili (perdite) portati a nuovo	9.500	-32.232	41.732
Utile (perdita) dell'esercizio del gruppo	2.441.568	2.657.101	-215.533
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	23.389.748	21.012.980	2.376.768
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	54.563	73.370	-18.807
TOTALE	23.444.311	21.086.350	2.357.961
 PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE			
Passività fiscali differite	878.200	868.261	9.939
Fondi rischi e oneri	529.275	1.090.430	-561.155
TFR e altri fondi relativi al personale	6.625.912	6.149.962	475.950
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.344	3.344	0
TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	8.036.731	8.111.997	-75.265
 PASSIVITA' CORRENTI			
Scoperti bancari e finanziamenti	1.110.170	1.414.211	-304.041
Debiti tributari	481.620	417.044	64.576
			0
Debiti verso fornitori	6.540.752	6.354.998	185.754
Debiti verso inps	832.946	726.315	106.631
Altri debiti esigibili entro l'anno	3.039.052	2.701.092	337.960
Acconti	1.867.408	1.873.677	-6.269
Totale debiti commerciali e diversi	12.280.159	11.656.082	624.077
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	13.871.949	13.487.337	384.612
TOTALE PASSIVITA'	21.908.681	21.599.334	309.347
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	45.352.992	42.685.684	2.667.308

NOTA INTEGRATIVA

GENERALE

La SAT è una società per azioni costituita in Italia presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Pisa. Gli indirizzi della sede legale e delle località in cui sono condotte le principali attività del Gruppo sono indicati nell'introduzione del fascicolo di bilancio. Le principali attività della società e delle sue controllate (il Gruppo) sono descritte nella relazione sulla gestione da pag. 69 a pag. 82.

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

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

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

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

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

L'adozione futura di questi principi non avrà impatti significativi sulla posizione finanziaria, patrimoniale ed economica del Gruppo.

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

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

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

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

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

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

VARIAZIONE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

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

CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

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

Denominazione:	Alatoscana Spa
Sede sociale:	Pisa
Settore attività:	Gestione aeroporto
Capitale sociale:	€ 231.998
Quota partecipazione SAT:	90%

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

AREA DI CONSOLIDAMENTO

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

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

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

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

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

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

OPERAZIONI E METODOLOGIE - DI CONSOLIDAMENTO

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

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

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

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

CRITERI DI VALUTAZIONE

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

ATTIVITA' IMMATERIALI

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

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

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

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

Avviamento

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

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

ATTIVITA' MATERIALI

Immobili, impianti, macchinari

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

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

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

Con riferimento ai beni gratuitamente devolvibili allo Stato, gli ammortamenti operati dalla Capogruppo fino al 31/12/99 hanno tenuto conto della durata dell'attuale rapporto concessorio fino al 30/6/2006; ad iniziare dall'esercizio 2000 si è invece tenuto conto, sempre nei limiti della durata tecnico-economica dei singoli investimenti, del previsto rinnovo della concessione ex art.12 legge 24/12/93 n.537 (gestione "totale").

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

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

Perdite durevoli di valore (Impairment)

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

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

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

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

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

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

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

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

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

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

RIMANENZE

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

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

CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI

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

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

PASSIVITA' FINANZIARIE

Sono costituite da scoperti bancari e finanziamenti.

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

FONDI RISCHI E ONERI

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

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

FONDI PENSIONE E BENEFICI AI DIPENDENTI

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

SAT ha deciso di non utilizzare il cosiddetto "metodo del corridoio", che consentirebbe di non rilevare la componente del costo calcolata secondo il metodo descritto rappresentata dagli utili o perdite attuariali qualora questa non ecceda il 10 per cento.

IMPOSTE DIFFERITE

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

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

DEBITI

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

RICAVI

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

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

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

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

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

CONTRIBUTI

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

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

SAT contabilizza i contributi ricevuti deducendo il valore del contributo dal valore di iscrizione del bene per il quale è stato ottenuto.

DIVIDENDI

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

IMPOSTE SUL REDDITO

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

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

Le imposte differite su eventuali differenze temporanee attive sono rilevate solo quando è ragionevolmente certo il loro realizzo e tenendo conto della presumibile aliquota fiscale che si prevede la società sosterrà in futuro.

Sono inoltre stanziare imposte differite sulle scritture di consolidamento.

UTILE PER AZIONE

L'utile base per azione è calcolato dividendo l'utile o la perdita attribuibile agli azionisti della Capogruppo per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo. L'utile diluito per azione è calcolato dividendo l'utile o la perdita attribuibile agli azionisti della Capogruppo per la media ponderata delle azioni in circolazione, tenendo conto degli effetti di tutte le potenziali azioni ordinarie con effetto diluitivi (ad esempio, i piani di stock option ai dipendenti). In base a quanto previsto dallo IAS 33 poiché SAT non è ancora quotata presso nessun mercato finanziario non si è provveduto al calcolo sopra-esposto per l'anno di esercizio 2005.

USO DI STIME

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

INFORMATIVA DI SETTORE

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

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

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

Settore primario

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

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

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

- Settore "Non aviation": tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area land side (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business

“Aviation”. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi auto, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

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

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

ANNO 2005 Consolidato	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>CONSOLIDATO</u>
Conto economico				
Totale ricavi	26.438	9.901		36.339
Costo del lavoro diretto	9.357	1.596		10.953
Ammortamenti	1.919	655		2.574
Altri costi diretti	6.918	5.607		12.525
Totale costi	18.195	7.858		26.053
Risultato di settore	8.244	2.042		10.286
Proventi non allocati			88	88
Costi corporate non allocati			- 5.455 -	5.455
Margine Operativo	8.244	2.042	- 5.367	4.919

ANNO 2004 Consolidato	<u>AVIATION</u>	<u>NON AVIATION</u>	<u>CORPORATE</u>	<u>CONSOLIDATO</u>
Conto economico				
Totale ricavi	24.475	8.761		33.236
Costo del lavoro diretto	8.184	1.570		9.754
Ammortamenti	1.643	646		2.288
Altri costi diretti	6.279	4.777		11.056
Totale costi	16.106	6.992		23.099
Risultato di settore	8.369	1.769		10.137
Proventi non allocati	-	-	139	139
Costi corporate non allocati	-	-	- 5.194 -	5.194
Margine Operativo	8.369	1.769	- 5.055	5.082

Settore secondario

Il fatturato del Gruppo SAT scaturisce dalle seguenti aree geografiche:

ANNO 2005 Consolidato	ITALIA	UE	EXUE	TOTALE
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	20.553	15.189	684	36.426
% su totale	56%	42%	2%	100%

ANNO 2004 Consolidato	ITALIA	UE	EXUE	TOTALE
	€	€	€	€
Totale ricavi e proventi	20.361	12.209	806	33.375
% su totale	61%	37%	2%	100%

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi

Complessivamente ammontano a € 35.500 mila (+9,3%) e sono prevalentemente relativi ai proventi della Capogruppo (€ 34.956 mila).

Tali ricavi riguardano (€/000):

	2004	2005	Variazioni
assistenza aerei ed extra	13.058	12.948	-110
gestione magazzini merci	499	530	31
diritti e tasse aeroportuali	12.451	14.165	1.714
servizi in concessione	4.255	5.213	958
servizi in gestione diretta	<u>2.223</u>	<u>2.644</u>	<u>421</u>
Totale	32.486	35.500	3.014

Il decremento del 1% dei ricavi di assistenza è conseguente soprattutto alla rinegoziazione della Capogruppo di alcuni contratti di handling conseguenti alla richiesta di prestazioni parziali.

Si fa inoltre presente che la Capogruppo ha applicato, anche per il 2005, tariffe di assistenza che risalgono al 1997.

Il fatturato gestione magazzini merci registra un incremento del 6,2% derivante essenzialmente dall'aumento della movimentazione della merce via superficie.

L'incremento dei diritti e tasse aeroportuali del 13,8% deriva principalmente dai diritti imbarco passeggeri intracomunitari in conseguenza dei nuovi collegamenti aerei operati nel 2005.

L'incremento del 22,5% dei servizi in concessione deriva principalmente da:

- autonoleggi, con un incremento del 12,6% (+ € 280 mila);
- servizi commerciali (bar, ristorante, catering, negozi) con un incremento del 28,8% (+ € 437 mila);
- concessioni varie con un incremento del 85,8% (+ € 225 mila).

L'incremento del 18,8% dei servizi in gestione diretta (parcheggi auto e pubblicità) deriva sia dalla gestione parcheggi (+€ 184 mila) in conseguenza dell'aumento dei passeggeri sia dalla gestione

diretta della pubblicità (+€ 199 mila) oltre che dalla gestione del servizio carburanti da parte della controllata (+€ 35 mila).

Altri ricavi operativi

Si riferiscono a rimborsi di costi e proventi diversi.

I “rimborsi di costi e spese”, per un importo complessivo di € 340 mila, riguardano principalmente il recupero di spese telefoniche (€ 19 mila), indennità doganali (€ 21 mila), mensa a carico Dipendenti (€ 37 mila), utenze (€ 175 mila), recupero costi commerciali (€ 58 mila), risarcimenti danni (€ 17 mila), altri minori (€ 13 mila)

I “proventi diversi” per € 29 mila si riferiscono a consulenze (€ 19 mila), prestazioni in service (€ 5 mila), plusvalenze patrimoniali (€ 2 mila), abbuoni attivi (€ 2 mila).

Gli “altri proventi” riguardano sopravvenienze attive (€ 541 mila) relative principalmente alla riduzione del fondo rischi su crediti tassato (€ 141 mila) e del fondo rischi oneri futuri (€ 148 mila), come già in precedenza indicato, alla rilevazione di alcuni ricavi di competenza 2004 (€ 21 mila) ed alla cancellazione di alcuni debiti (€ 246 mila), tra i quali, il più significativo, il debito residuo prescritto verso alcuni Vettori (€ 94 mila).

Variazioni delle rimanenze

Si riferisce alle rimanenze del carburante per aerei oggetto di vendita da parte di Alatoscana sull'aeroporto di Marina di Campo.

Costi

Complessivamente i costi della produzione ammontano ad € 31.508 mila (€ 28.293 mila nel 2004) e sono così composti:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

L'incremento del 7,2%, pari a € 47 mila, deriva principalmente dalla Capogruppo, in particolare dai materiali utilizzati per la manutenzione delle attrezzature sociali, delle infrastrutture e degli impianti pubblicitari (+€ 40 mila), dal consumo carburanti (+€ 17 mila), con contemporanea diminuzione dei materiali per cancelleria e servizio assistenza (-€ 23 mila); per gli altri consumi si è registrato complessivamente un lieve decremento.

Per il personale

Il costo dei Salari e Stipendi ha registrato un incremento del 11,4 % derivante dall'incremento dell'organico e dall'applicazione del previsto rinnovo del C.C.N.L. scaduto il 31/12/03.

Gli “oneri sociali” rilevano un incremento del 6,8% conseguente all'aumento delle retribuzioni.

Il “trattamento di fine rapporto” ammonta a € 1.091 mila e rappresenta il costo a tale titolo maturato dai dipendenti nell'esercizio, calcolato sulla base del metodo attuariale previsto dallo IAS 19.

Gli “altri costi del Personale” pari a € 29 mila si riferiscono a corsi di formazione, selezioni personale, contributi CRAL e fondo sociale.

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

Organico complessivo del Gruppo al 31/12/2005:

	2004		2005		delta	
	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.	F.T.	P.T.
Dirigenti	7	-	7	-	-	-
Impiegati	142	79	160	101	+18	+22
Operai	80	10	83	16	+3	+6
Totale	229	89	250	117	+21	+28

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

L'organico medio relativo al 2005 viene esposto nella tabella seguente:

	2004	2005	delta
Dirigenti	7,2	7	-0,2
Impiegati	204,5	225	+20,5
Operai	92,6	96,9	+4,3
Totale	304,3	328,9	+24,6

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

Costi Per servizi

I costi per servizi complessivamente registrano un aumento di 16,7% (pari a € 1.559 mila) rispetto al precedente esercizio:

I “servizi per il Personale” per € 747 mila (+9,3%) comprendono principalmente mensa aziendale (€ 483 mila), assicurazioni professionali (€ 54 mila), rimborsi spese missioni (€ 75 mila), corsi formazione (€ 47 mila), “service” paghe.

I “servizi di manutenzione” per € 621 mila registrano un incremento del 59,4% derivante soprattutto dagli interventi di manutenzione sulle attrezzature sociali, sul piazzale aeromobili e sugli impianti.

I “servizi per utenze” per € 1.114 mila (+16,4%) riguardano energia elettrica per € 764 mila (+21%), acqua per € 93 mila (+4,5%), telefoni per € 136 mila (-2,9%), gas metano per € 97 mila (+20%), nettezza urbana per € 24 mila.

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

	2004	2005	Variazioni
pulizie (locali ed aerei)	547	566	19
Facchinaggio	817	1.021	204
gestione sala VIP	37	31	-6
collegamento ARCO	172	188	16
assicurazioni industriali	541	530	-11
raccolta carrelli	160	163	3

servizi ausiliari aerostazione	155	161	6
gestione parcheggio auto	95	95	-
promozionali, pubblicità e marketing	3.505	4.167	662
manutenzione programmi	59	70	11
gestione Terminal Firenze	79	75	-4
prestazioni professionali	620	693	73
Pubblicità	68	79	11
Giardinaggio	37	36	-1
Noleggio macchine e attrezzature	3	41	38
Servizio assistenza disabili	0	65	65
vari minori (indennità doganali, assistenza bagagli, ecc.)	129	168	39
Totale	7.024	8.149	1.125

Rispetto al 2004 si registra un incremento di €. 1,119 milioni (+15,9%) derivante principalmente dall'aumento delle spese promozionali, pubblicità e marketing (+ €. 662 mila), delle prestazioni professionali (+ €. 73 mila), del facchinaggio (+ €. 204 mila), del noleggio macchine e attrezzature (+ €. 38 mila) e dai nuovi costi per la gestione del servizio assistenza disabili (+ €. 65 mila).

Le "spese istituzionali", per un importo complessivo di €. 281 mila, riguardano i compensi (allegato I) e i rimborsi spese agli Amministratori (€. 219 mila) ed al Collegio Sindacale (€. 60 mila), oltre al rimborso spese per la partecipazione a congressi.

Altre spese operative

Tale voce ammonta a € 1.674 mila (€ 1.558 mila nel 2004) ed è così composta:

- Per godimento di beni di terzi

Riguarda il canone di concessione 2005 dell'aeroporto ed il canone concessorio dovuto per l'affidamento del servizio sicurezza in ambito aeroportuale istituito con decreto del 13/7/05 entrato in vigore il 7/10/05, oltre ad altri canoni minori.

L'aumento del 17,2% è conseguenza principale dell'aumento del canone di concessione calcolato come previsto dal Decreto del 30/6/03 dell'Agenzia del Demanio.

Oneri diversi di gestione

Sono relativi principalmente alle spese per pubblicazioni (€. 10 mila), spese postali (€. 14 mila), contributi associativi (€. 138 mila), oneri fiscali (€. 93 mila), spese di rappresentanza (€. 66 mila), minusvalenze patrimoniali su beni strumentali (€. 39 mila).

Altri oneri

Comprendono prevalentemente la riduzione (€. 10 mila) delle imposte differite anni precedenti per allineamento del fondo alle rettifiche in aumento operate in sede di presentazione Unico 2005 e la rilevazione di sopravvenienze passive (€. 51 mila) derivanti principalmente da emissione di note di credito a clienti per storno ricavi di competenza 2004 (€. 21 mila), da maggiori imposte sui redditi 2004 (€. 5 mila) e da costi di competenza 2004 e anni precedenti (€. 14 mila).

Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali

Sono stati operati applicando i coefficienti già indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale. Ammontano complessivamente a € 273 mila.

Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali

Sono stati operati applicando i coefficienti già indicati a commento dell'Attivo Patrimoniale. Ammontano complessivamente a € 2.490 mila.

Accantonamenti e svalutazioni

Tale voce è così composta:

- “svalutazione dei crediti” operata per un importo complessivo di € 40 mila, sulla base di una valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla fine dell'esercizio, corrisponde all'accantonamento non tassato;
- “accantonamento per rischi” riferito all'onere stimato per la costituzione del Fondo Speciale di Solidarietà di cui si è già riferito a commento del Passivo Patrimoniale.
- svalutazioni di partecipazioni per un valore di € 3 mila.
- svalutazione dell'avviamento per un valore di € 187 mila.

Attività di investimento

Tale voce ammonta a circa € 8 mila. E' costituita dal dividendo distribuito nel 2005 a favore della Capogruppo dalla società partecipata Aeroporto di Firenze Spa.

Proventi finanziari

Tale voce è composta da:

-Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni

Tali crediti ammontano ad € 6 mila e sono relativi principalmente alla rivalutazione dei crediti di imposta della Capogruppo sul trattamento di fine rapporto 2005.

-Da proventi diversi dai precedenti

Tale proventi ammontano ad € 25 mila, che si riferiscono principalmente agli interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (€ 24 mila) mentre i rimanenti proventi si riferiscono ad interessi di mora, agli interessi sui prestiti ai dipendenti.

Oneri finanziari

Tale voce ammonta a € 76 mila e si compone di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari, commissioni su carte di credito, interessi passivi sui finanziamenti Medio Credito della controllata Alatoscana S.p.a.

Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi € 2.460 mila derivanti da:

- proventi da consolidamento (€ 59 mila) pari al 33% della perdita fiscale 2005 della controllata Alatoscana come già indicato a commento della voce “crediti tributari”;
- imposte calcolate sul reddito fiscale 2005 per € 2,262 milioni di cui € 1.455 mila per IRES ed € 807 mila per IRAP;
- imposte differite (attive e passive) che ammontano ad € 257 mila.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO: STATO PATRIMONIALE

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2005.

31/12/2004	31/12/2005	variazione
31.158	32.108	950

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Attività immateriali

31/12/2004	31/12/2005	variazione
506	650	144

Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno: registrano un incremento di € 50 mila derivante principalmente dall'effetto combinato dell'acquisto di un nuovo software per € 193 mila e gli ammortamenti del periodo pari ad € 154 mila.

Immobilizzazioni in corso: sono relative a costi di natura pluriennale non ancora completati nell'esercizio e si riferiscono principalmente ai costi sostenuti nel 2005 per l'ingresso in borsa della società previsto per l'anno 2006.

Altre Immobilizzazioni immateriali (oneri poliennali): rilevano un incremento di € 97 mila conseguente ad oneri poliennali sostenuti nell'esercizio per € 139 mila ed al passaggio di costi per € 77 mila di anni precedenti relativi a consulenze completate nell'anno, al netto degli ammortamenti per € 115 mila.

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

i diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 3 anni
 gli oneri poliennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile.

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

Attività materiali

31/12/2004	31/12/2005	variazione
27.381	27.440	59

Complessivamente sono stati effettuati investimenti per € 6.922 milioni relativi a:

- terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili: € 5.301 milioni
- attrezzature ed impianti: € 635 mila
- immobilizzazioni in corso: € 445 mila (al lordo dei contributi ricevuti dallo Stato o dalla Regione Toscana)
- hardware: € 162 mila
- autoveicoli ed automezzi: € 355 mila
- mobili e arredi: € 24 mila.

Nel contempo sono state effettuate dismissioni di cespiti per un importo complessivo di € 494 mila relativi in massima parte alla cessione di attrezzature e automezzi a seguito del rinnovo del parco mezzi operativi.

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

Le aliquote applicate sono le seguenti:

Immobili: 4%

Impianti e macchinari: 10%

Attrezzature industriali e commerciali: 10%

Macchine elettroniche: 20%

Mobili e dotazioni di ufficio: 12%

Automezzi: 25%

Autoveicoli: 20%

Le Società controllate hanno applicato le suddette aliquote nella misura ridotta del 50% considerata l'attività a carattere stagionale svolta da dette Società.

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili sono stati ammortizzati in base al previsto rinnovo per 40 anni dell'attuale concessione o alla minore durata utile dei singoli beni.

Le immobilizzazioni in corso si riferiscono principalmente:

- ai costi di progettazione per i lavori di ampliamento piazzale aeromobili e del deposito carburanti (€ 474 mila) oggetto di parziale finanziamento da parte di istituti di credito a fronte dell'impegno dello Stato a rimborsare le rate di mutuo stipulate;
- ai costi di progettazione per i lavori di ampliamento piazzale aeromobili e della pista secondaria (€ 251 mila) a carico della società;
- ai lavori di riqualificazione della zona di fronte all'aerostazione adibita ai parcheggi (€ 113 mila);
- ai costi di progettazione per i lavori di realizzazione segnaletica verticale luminosa delle aree di movimentazione dell'aeroporto (€ 80 mila).

La riduzione dei lavori in corso pari circa a 2 milioni di Euro, rispetto al precedente esercizio, è principalmente conseguente alla ultimazione dei lavori riguardanti la realizzazione del fabbricato "A", all'ampliamento e riqualificazione della zona adibita al servizio accettazione passeggeri e all'adeguamento delle strutture in acciaio e degli impianti alla normativa prevista per l'antincendio.

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

Partecipazioni in altre imprese

La Capogruppo detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.A., tramite n.128.599 azioni, pari al 1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni dell'ultimo mese del 2005 alla Borsa di Milano, l'adeguamento al fair value della partecipazione suddetta risulta pari a 1,7 milioni di Euro. Al 31 dicembre 2004 il valore della partecipazione era pari a 1,2 milioni di Euro. L'incremento di tale valore è stato riflesso nella relativa riserva di fair value.

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

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

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

Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (50%): € 13 mila;

Ti.bre Srl. (1%): € 1 mila;

Consorzio Pisa Energia (5%): € 1 mila;

Montecatini Congressi S.c.r.l. (2,5%): € 2 mila.

Complessivamente si registra una riduzione netta per € 7,9 mila derivante dalla vendita della partecipazione di Colline Toscane s.r.l. (€ 7,7 mila) e dalla svalutazione della partecipazione di Montecatini Congressi S.c.r.l. e della Ti.bre S.r.l. per adeguamento al patrimonio netto al 31/12/04. La Scuola Aeroportuale è classificata fra le altre imprese in quanto trattasi di Ente senza scopo di lucro.

Attività finanziarie

Crediti verso altri

La voce comprende il credito d'imposta su TFR (€ 92 mila), crediti per depositi cauzionali ai fornitori ed al Ministero dei Trasporti per le concessioni ricevute (€ 1.780 mila).

L'aumento di € 245 mila deriva da:

- una riduzione di € 70 mila del credito d'imposta sul TFR a seguito del parziale recupero per il Personale cessato nell'esercizio come previsto dalla normativa in materia introdotta dal Collegato alla Finanziaria 1997;
- l'incremento netto di € 315 mila dei depositi cauzionali derivante principalmente dal versamento mensile di cauzione, pari al 10% dei diritti di approdo e partenza percepiti, ex art.3 del D.M. 7/11/97 n.59/T.

Crediti verso altri oltre l'anno

I crediti lordi oltre l'anno sono pari a € 19 mila e non hanno rilevato variazioni significative.

Altri titoli

Riguarda CCT con scadenza 1/1/2007 ricevuti dalla Capogruppo nel corso del 2000 dal Ministero delle Finanze a saldo parziale di un credito di imposta. Tali titoli sono classificati nell'attivo non corrente in quanto al momento non è intenzione di cederli prima della scadenza. Il valore di mercato al 31/12/05 di tali titoli è sostanzialmente allineato al valore nominale.

Imposte anticipate oltre l'anno

Sono pari a € 217 mila e hanno subito un incremento di € 15 mila rispetto al 31.12.2004.

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

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2005.

31/12/2004	31/12/2005	variazione
11.528	13.245	1.717

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Rimanenze

Comprendono le rimanenze di carburante Avio presente a fine esercizio nei depositi dell'aeroporto dell'Elba e sono valutate al costo di acquisizione aumentato delle spese relative al trasporto.

Tale voce ammonta a € 17 mila.

Crediti commerciali e diversi

Tale voce risulta pari ad € 10.072 mila al 31/12/2005 (€ 10.020 mila al 31/12/2004) ed è così composta:

Crediti verso clienti

La voce è così composta (dati espressi in €/000):

	31/12/04	31/12/05	Variazioni
Crediti SAT	8.237	7.684	-553
Crediti Alatoscana	111	138	27
Crediti Aereiba	14	13	-1
	8.363	7.835	-528
Fondo svalutazione	(796)	(653)	143
	7.567	7.182	-385

Il decremento dei crediti verso clienti, pari a € 385 mila, riguarda in massima parte la capogruppo e, in presenza dell'aumento dei ricavi, è conseguente ad un'azione più incisiva verso i clienti per il rispetto dei termini di pagamento.

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di € 39 mila e decrementato per € 182 mila di cui € 40 mila per utilizzo ed € 142 mila per adeguamento del fondo al presumibile valore di realizzo dei crediti in essere alla data di Bilancio. Il fondo è in massima parte (€ 548 mila) tassato.

Crediti Tributari

Tale voce comprende:

- il credito IRES della Capogruppo relativo alla denuncia redditi anno 2005 pari ad € 176 mila;
- il credito IRES della Capogruppo relativo alla perdita fiscale di Alatoscana Spa pari ad € 59 mila, in applicazione dell'accordo con la Stessa 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;
- il credito della Capogruppo pari ad € 2 mila per istanza di rimborso IRPEF versata e non dovuta.
- il credito IVA della controllata Alatoscana S.p.A. pari ad € 34 mila e della Aereiba S.p.A. pari ad € 43 mila.

Crediti verso altri esigibili entro l'anno

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

	31/12/04	31/12/05	Variazioni
Verso dipendenti (crediti entro l'anno)	4	3	-1
Verso cassieri biglietteria	18	58	40
Verso Istituti previdenziali	10	11	1
Verso concessionaria	30	90	60
Verso fornitori per anticipi	3	2	-1
Verso Istituti di credito	597	999	402
Verso Stato (lavori Legge 299/79)	301	301	-
Verso Stato (lavori FIO)	845	845	-
Verso Enti elbani	-	-	-

Verso altri	42	50	8
Risconti attivi	342	216	-126
	<u>2.191</u>	<u>2.575</u>	<u>384</u>

L'incremento dei crediti entro l'anno è dovuto principalmente alla rilevazione del rimborso da parte dello Stato dei lavori al 31/12/2005 relativi alla realizzazione del fabbricato "A".

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

Imposte Anticipate recuperabili entro l'anno

Accoglie le imposte anticipate entro l'anno per un importo pari a € 381 mila.

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

Cassa e mezzi equivalenti

31/12/2004	31/12/2005	variazione
855	2.775	1.920

L'incremento registrato per un importo di circa Euro 1.920 migliaia è relativo alla liquidità generata dalla gestione operativa solo parzialmente utilizzata dagli investimenti realizzati nell'esercizio e dalla distribuzione dei dividendi

Per ulteriori spiegazioni si rinvia al rendiconto finanziario allegato F.

PATRIMONIO NETTO

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso dell'esercizio 2005:

31/12/2004	31/12/2005	variazione
21.086	23.444	2.358

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, vedi allegato C.

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Capitale sociale

Il capitale sociale di € 13.035 mila al 31 dicembre 2005, interamente versato, risulta costituito da n. 158.000 azioni ordinarie da nominali € 82,50 cadauna.

La variazione nell'esercizio è conseguente all'aumento a titolo gratuito del capitale sociale deliberato dall'Assemblea straordinaria dei Soci della Capogruppo del 5/12/05 che ha elevato il valore nominale delle azioni a €. 82,50 cadauna utilizzando parte delle Riserve Statutarie.

Riserva di capitale

E' costituita dalle riserve di rivalutazione che al 31 dicembre 2005 sono iscritte per un ammontare complessivo di € 435 mila costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n.413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di € 83 mila.

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

Dalla riserva legale per un importo di € 765 mila. L'incremento di € 174 mila rispetto al 31 dicembre 2004, deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2004 della Capogruppo sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea in sede di approvazione Bilancio.

Dalle riserve statutarie per un ammontare di € 5.676 mila. Il decremento di € 2,128 milioni deriva:
- dalla destinazione dell'utile di esercizio 2004 della Capogruppo per €. 2,746 milioni sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea in sede di approvazione Bilancio della Capogruppo;
- dall'utilizzo della riserva per €. 4,874 milioni a seguito dell'aumento di capitale sociale a titolo gratuito deliberato dall'Assemblea straordinaria dei Soci della Capogruppo in data 5/12/05.

Dalle altre riserve costituite da :

- contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di € 66 mila. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che c'è un vincolo di € 17 mila sulle riserve disponibili relativo ai costi di impianto e ampliamento non ancora ammortizzati.

Ai sensi dell'art. 109 comma 4 del DPR 22/12/1986 n. 917 risulta in sospensione d'imposta, in caso di distribuzione delle riserve o degli utili portati a nuovo, un ammontare pari ad € 1.408 mila relativo agli accantonamenti degli ammortamenti anticipati dedotti solo in dichiarazione al netto delle imposte differite;

- Riserve di consolidamento per € 59 mila;

- Utili indivisi per € 199 mila derivanti dalle scritture di consolidamento relative all'ammortamento dell'avviamento.

Riserva rettifiche IAS

Accoglie esclusivamente la Riserva IAS al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1.1.2004 in fase di First Time Adoption, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali.

Riserva di Fair Value

Al 31 dicembre 2005 ammonta a Euro 1.582 mila.

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

Utili (perdite) portati a nuovo

Ammontano ad €. 9 mila.

Utile (perdita) dell'esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato del periodo pari a € 2.442 mila.

PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'esercizio 2005:

31/12/2004	31/12/2005	variazione
8.112	8.037	- 75

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Passività fiscali differite

Accoglie le imposte differite passive calcolate sul maggiore imponibile fiscale di competenza degli esercizi successivi.

L'incremento di € 10 mila è conseguente alla rilevazione di imposte differite per € 201 mila e della contemporanea riduzione del fondo per € 191 mila a seguito della cancellazione delle imposte differite di competenza 2005.

Le variazioni in aumento sono principalmente riferibili alla rilevazione di imposte differite relative agli ammortamenti anticipati dell'esercizio 2005 che saranno operati sulla dichiarazione dei redditi.

Fondi per Rischi ed Oneri

La composizione di tali fondi è la seguente:

Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili

Accoglie il fondo di nuova istituzione relativo alla indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

Altri (Fondo rischi oneri futuri)

Il decremento pari ad € 561 mila, rispetto all'esercizio precedente, deriva:

- dall'accantonamento (€ 36 mila) operato nell'anno per la costituzione di un Fondo Speciale di Solidarietà, che sarà istituito presso l'INPS come previsto dall'Art. 1 Legge 291/04;
- dall'utilizzo (€ 557 mila) effettuato per €. 52 mila a fronte del pagamento ad un Vettore aereo di un contributo sul fatturato handling 2004, per €. 358 mila per l'integrazione effettuata lo scorso esercizio per il rinnovo del C.C.N.L. con decorrenza anno 2004 e per €. 148 mila in conseguenza della cancellazione parziale di accantonamenti operati nell'esercizio 2003 a seguito definizione di accordi commerciali senza erogazione di contributo.

Si ricorda che il fondo esistente al 31/12/05 è rimasto in essere a fronte dei rischi, tuttora pendenti, riguardanti accordi commerciali non ancora definiti e la vertenza lavori viabilità Mondiali 1990; al riguardo si ricorda che, nel corso del 2° semestre 2004, è intervenuta sentenza del Tribunale di Pisa che ha respinto le richieste della controparte, che nel corso del 2005, ha presentato ricorso, avverso al quale la società sta predisponendo gli atti per l'opposizione; si è pertanto ritenuto opportuno mantenere l'accantonamento in considerazione che detta sentenza non è ancora passata in giudicato.

L'accantonamento si ritiene quindi adeguato ai prevedibili rischi in essere alla data di Bilancio.

Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

Ai fini dell'iscrizione del Fondo trattamento di fine rapporto è stato effettuato, per ciascun dipendente, il ricalcolo del valore finanziario-attuariale della passività al fine di pervenire all'iscrizione di una passività analoga a quella che sorge nei piani pensionistici a benefici definiti, in conformità con quanto previsto dalla IAS 19.

Il valore attuale della passività conformemente a quanto previsto dallo IAS 19 risulta pari ad Euro 6.626 mila al 31 dicembre 2005 (Euro 6.150 mila al 31 dicembre 2004).

Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito a dimissioni avvenute nell'esercizio in esame e presenta un incremento rispetto al 31 dicembre 2004 di Euro 476 mila come sotto riportato:

<i>(in migliaia di euro)</i>	T.F.R.
Saldo al 1° gennaio 2004	6.065
Quota maturata e portata a conto economico	920
<u>Indennità liquidate nel corso dell'esercizio</u>	<u>(835)</u>
Saldo al 31 dicembre 2004	6.150
Quota maturata e portata a conto economico	1.091
<u>Indennità liquidate nel corso dell'esercizio</u>	<u>(615)</u>
Saldo al 31 dicembre 2005	6.626

Il fondo accantonato viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate in seguito a dimissioni avvenute nell'esercizio in esame.

Altri debiti oltre l'anno

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

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso dell'esercizio 2005.

31/12/2004	31/12/2005	variazione
13.487	13.872	385

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

Scoperti bancari e finanziamenti

Nel totale hanno registrato un decremento di € 304 mila rispetto al 31.12.2004.

Sono costituiti da:

Debiti verso soci per finanziamenti

Si riferisce ad un finanziamento infruttifero da parte di un socio della stessa ed ammonta a € 7 mila.

Debiti verso banche

Si riferiscono all'utilizzo di affidamenti bancari. Ammontano a € 1.103 mila.

Debiti tributari

L'ammontare complessivo di € 482 mila è così composto (valori in €/000)

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2005</u>	<u>Variazioni</u>
IRPEF su lavoro dipendente e autonomo	242	216	-26
IRAP sui redditi (saldo)	48	35	-13
IVA (saldo)	69	76	7
ERARIO addizionale comunale	57	151	94
Altri minori	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>3</u>
	<u>417</u>	<u>482</u>	<u>65</u>

Il debito IRAP sui redditi 2005 è al netto degli acconti d'imposta versati pari € 766 mila.

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

Debiti commerciali e diversi

La voce debiti commerciali e diversi ammonta a € 12.280 mila (€ 11.656 mila al 31.12.2004) ed è composta da:

Debiti verso fornitori

Registrano un aumento di € 186 mila derivante soprattutto da forniture ricevute nell'ultimo periodo dell'anno;

	31/12/04	31/12/05	Variazioni
Debiti SAT	6.301	6.498	197
Debiti Alatoscana	23	37	14
Debiti Aerelba	31	6	-25
	<u>6.355</u>	<u>6.541</u>	<u>186</u>

Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale

Tale voce comprende i debiti (valori in €/1000) verso:

	31/12/04	31/12/05	Variazioni
I.N.P.S.per contributi su compensi Dic.'04 e ferie non godute	702	802	100
I.N.A.I.L. per contributi su compensi Dic. 04 e ferie	<u>24</u>	<u>31</u>	<u>7</u>
	726	833	107

Altri debiti entro l'anno

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

	31/12/04	31/12/05	Variazioni
Ministero dei Trasporti (canone concessione secondo semestre, conguagli 2003 e 2004)	801	863	62
Ministero dell'Ambiente (anticipo contributo)	17	0	-17
Vettori per incassi biglietteria aerea	336	479	143
Vettori per vertenze tariffe 1988	94	0	-94
Concessionaria per vendita biglietti bus	38	4	-34
Dipendenti (competenze maturate al 31/12)	1.239	1.479	240
Soc. assicuratrici (conguaglio polizze e franchigie per danni)	58	70	12
Sindaci revisori (competenze maturate al 31/12)	19	14	-5
Ministero dei Trasporti (premio rischio terrorismo)	37	37	-
Altri minori	62	93	31
	<u>2.701</u>	<u>3.039</u>	<u>338</u>

Acconti

Gli acconti, che ammontano a € 1.867 mila, hanno registrato un decremento di € 6 mila relativo ad anticipi rimborsati a clienti.

Tale voce comprende gli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (€ 775 mila) e lavori FIO (€ 1,033 milioni) oltre che agli anticipi effettuati dai clienti in conto prestazioni ricevute (€ 60 mila).

Conti d'ordine

Al 31.12.2005 i conti d'ordine del Gruppo SAT ammontano ad € 10.482.706. Riguardano principalmente le fidejussioni prestate al Ministero dei Trasporti a garanzia del pagamento dei canoni di concessione ed al Ministero della Difesa a garanzia degli obblighi assunti da SAT per la realizzazione dei nuovi piazzali di sosta aeromobili.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
 NELL'ESERCIZIO 2005 (in migliaia di Euro)

	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE. INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
A- Valore al 31-12-04	145	195	166	506
VARIAZIONI ESERCIZIO				
Acquisti	193	183	139	515
Pas saggio conto	11	- 186	74	- 101
Ammortamenti	- 154	-	- 118	- 272
Utilizzo amm.ti anni precedenti			3	3
B- Saldo variazioni 2005	50	- 3	98	145
Valore al 31-12-05 (A+B)	195	192	264	651

All.A

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
NELL'ESERCIZIO 2005 (in migliaia di Euro)

	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI						TOTALE
	gratuit.te devolvibili	di proprietà Società					
	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOBILIZ. IN CORSO	ALTRI BENI		
Costo storico al 31-12-04	21.035	1.773	11.542	370	3.457	4.900	43.077
Fondo amm.to al 31-12-04	- 5.637	- 151	- 6.132	- 265	-	- 3.511	- 15.696
A- Valore netto al 31-12-04	15.398	1.622	5.410	105	3.457	1.389	27.381
VARIAZIONI ESERCIZIO							
Acquisti	5.233	68	583	50	445	542	6.921
Lavori in corso anni prec.					- 2.450		- 2.450
Passaggio conto	2.493	-	18	3	- 507	18	1.989
Disinvestimenti	- 4	-	360	- 4	-	- 126	- 494
Contributi conto inv.ti	- 3.762	-			-	-	- 3.762
Ammortamenti	- 1.103	- 27	- 859	- 43	-	- 501	- 2.533
Utilizzo amm.ti anni prec.	-	-	315	3	-	70	388
B- Saldo variazioni 2005	2.857	41	- 339	9	- 2.512	3	59
Costo storico al 31-12-05	24.995	1.841	11.747	419	945	5.334	45.281
Fondo amm.to al 31-12-05	- 6.740	- 178	- 6.676	- 305	-	- 3.942	- 17.841
Valore al 31-12-05 (A+B)	18.255	1.663	5.071	114	945	1.392	27.440

All. B

PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO AL
31/12/2005 (in migliaia di Euro)

	SALDI AL 31-12-04	DESTINAZI ONE UTILE ESERCIZIO 2004	DISTRIBUZI ONE DIVIDENDI	ADEGUAMENTO AL FAIR VALUE	AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE A TITOLO GRATUITO	UTILE ESERCIZIO 2005	SALDI AL 31-12-05
CAPITALE SOCIALE	8.161				4.874		13.035
RISERVA DI CAPITALE							
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	435						435
RISERVA LEGALE	591	173					764
RISERVE STATUTARIE	7.804	2.746			- 4.874		5.676
ALTRE RISERVE	66						66
RISERVE UTILI INDIVISI	675	- 874					- 199
RISERVE DI CONSOLIDAMENTO	52	7					59
	9.623	2.052	-		- 4.874	-	6.801
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 480						- 480
RISERVA DI FAIR VALUE	1.084			498			1.582
UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	- 32	42					10
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DEL GRUPPO	2.657	- 2.094	- 563			2.442	2.442
TOTALE PATRIMONIO DEL GRUPPO	21.013	-	- 563			2.442	23.390

All. C

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

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE *	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI**	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	13.035				
RISERVE DI CAPITALE:					
RISERVA PER AZIONI PROPRIE					
RISERVA PER AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLATE					
RISERVA DA SOPRAPREZZO AZIONI					
RISERVA DA CONVERSIONE OBBLIGAZIONI					
RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 4/13/91	435	A, B	435		
RISERVE DI UTILI:					
RISERVA LEGALE	764	B	-		
RISERVA STRAORDINARIA	5.676	A, B, C	5.676		
ALTRE RISERVE	66	B	-		
RISERVE DI UTILI INDIVISI	- 199		-		
RISERVE DI CONSOLIDAMENTO	59		-		
RISERVA RETTIFICHE IAS	- 480				
RISERVA DI FAIR VALUE	1.582				
UTILI (PERDITE) A NUOVO	10		-		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DEL GRUPPO	2.442	B, C	2.442		
TOTALE	23.390		8.553		
QUOTA NON DISTRIBUIBILE			31		
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE			8.522		

* Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

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

All. D

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE DELLE VARIAZIONI NEI CONTI DI PATRIMONIO NETTO PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2005 (in migliaia di Euro)

	2005	
	PATRIMONIO	RISULTATO
PATRIMONIO E RISULTATO SAT spa	22.498	2.522
<i>RETTIFICHE DI CONSOLIDAMENTO</i>		
Rettifiche di consolidamento	- 289	- 54
Effetto transizione IAS	1.181	- 45
PATRIMONIO E RISULTATO GRUPPO	23.390	2.423
	23.390	2.423

All. E

RENDICONTO FINANZIARIO (in migliaia di Euro)

	31.12.2005	31.12.2004
A- Disponibilità monetarie nette iniziali (Indebitamento finanziario netto a breve)	(559)	3.948
B- Flusso monetario da attività dell'esercizio		
Utile dell'esercizio (compreso l'utile spettante a terzi)	2.423	2.637
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	273	246
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	2.490	2.170
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto accantonamento (pagamenti)	1.091 (615)	920 (835)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi delle attività correnti	(51)	(2.693)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate	236	(21)
(Incremento) decremento delle rimanenze	2	(12)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	688	1.388
Incremento (decremento) delle imposte differite	10	204
Variazione netta dei fondi oneri e rischi	(561)	348
Totale (B)	5.986	4.352
C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento		
(Investimenti) in attività materiali dell'attivo non corrente al netto dei disinvestimenti e del relativo fondo ammortamento	(2.549)	(7.843)
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(417)	(285)
Disinvestimenti di partecipazioni in altre imprese	8	2
(Investimenti) in partecipazioni e titoli ed altre attività finanziarie	(242)	(212)
Totale (C)	(3.200)	(8.338)
D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie		
Distribuzione dividendi	(562)	(521)
Totale (D)	(562)	(521)
E- Flusso monetario del periodo (B+C+D)	2.224	(4.507)
F- Disponibilità monetaria netta finale	1.665	(559)

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

	ESERCIZIO 2004			ESERCIZIO 2005			Totale 2005
	Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		Ammontare delle differenze temporanee	Effetto fiscale		
		IRES 33%	IRAP 4,25%		IRES 33%	IRAP 4,25%	
IMPOSTE ANTICIPATE							
Svalutazione crediti	34	11					
Rappresentanza	16	5	1	17	6	1	7
Svalutazione partecipazioni							-
Accantonamento fondo rischi	358	117		36	12		12
Competenze professionali	8	3	-				-
Costi detraibili per cassa	17	6	1	11	4	1	5
Costi detraibili a seguito sentenza	49	16					-
Attualizzazione TFR (IAS)	102	34		195	64		64
Totale	584	192	2	259	86	2	88
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Plusvalenze patrimoniali	20	6	1	17	6	1	7
Quota parte amm.ti ordinari dell'anno	336	111	14	427	141	18	159
Quota parte costi vend. beni	26	9	1	38	12	1	13
Totale	382	126	16	482	159	20	179
Totale imposte anticipate	966	318	18	741	245	22	267
IMPOSTE DIFFERITE							
Plusvalenze patrimoniali	2	1	-	1	1	-	1
Ammortamenti anticipati	645	213	27	538	177	23	200
Totale	647	214	27	539	178	23	201
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti							
Rappresentanza	10	3	1	12	4	1	5
Svalutazione partecipazioni	116	39		116	39		39
Costi anni precedenti	24	8	1	66	22	1	23
Accantonamento fondo rischi				558	184		184
Svalutazione crediti	281	93		141	47		47
Ripresa ammortamenti imm. Immateriali (IAS)	68	22	3	59	19	3	22
Eliminazione rivalutazione monetaria (IAS)	9	3	-	9	3	-	3
Totale	508	168	5	961	318	5	323
Totale imposte differite	1.155	382	32	1.500	496	28	524
IMPOSTE DIFFERITE (ANTICIPATE) NETTE	- 189	- 64	- 14	- 759	- 251	- 6	- 257

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

	Crediti per imposte anticipate	Fondo imposte differite
Saldo al 31/12/2004	835	868
decremento dell'esercizio	-325	-191
incremento dell'esercizio	88	201
Saldo al 31/12/2005	598	878

122

Il decremento dei crediti per imposte anticipate (-€325) e del fondo imposte differite (-€191) comprendono rispettivamente €2 e €12 relativi all'adeguamento di imposte riguardanti gli anni precedenti.

All. G

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

	ANNO 2005		ANNO 2004	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato da bilancio (ante imposte) - Principi contabili italiani	4.885	19.804	5.057	18.955
Aliquota ordinaria applicabile	33,00%	4,25%	33,00%	4,25%
Onere fiscale teorico	1.612	842	1.669	806
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi				
Sopravv. attive per disinquinamento fiscale			-1.919	-1.919
Ammortamenti anticipati	-538	-538	-645	-645
Plusvalenze patrimoniali	-2	-2	-2	-2
Totale	-540	-540	-2.566	-2.566
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi				
Ecc. manutenzioni e riparazioni			1	1
Svalutazione partecipazioni				
Spese di rappresentanza	17	17	16	16
Svalutazione crediti			34	
Competenze professionali			8	8
Accantonamento fondo rischi	36		358	
Costi detraibili per cassa	12	11	17	17
Costi detraibili a seguito sentenza			49	
Totale	65	28	483	42
Rigiro diff. temporanee di esercizi prec. in aumento e in diminuzione				
Plusvalenze patrimoniali	18	18	20	20
Quota parte ammortamenti ordinari dell'anno	427	427	336	336
Quota parte costi vend. beni	38	38	26	26
Quota spese manutenzione e riparaz.ne	-3	-3	-3	-3
Quote spese di rappresentanza	-12	-12	-10	-10
Svalutazione partecipazioni	-116		-116	
Quota svalutazione crediti	-141		-281	
Acc.ti al fondo rischi	-558			
Costi per cassa	-17	-17	-9	-8
Costi tassati anni precedenti	-49		-47	-47
Totale	-413	451	-84	314
Differenze che non si riverteranno in esercizi successivi				
Svalutazione partecipazioni	179		398	
2/3 Spese di rappresentanza	44	44	41	41
Spese telefonia mobile	13	13	14	14
Costi autovetture	37	37	31	31
Costi indeducibili	8	8	16	16
Imposte e tasse indeducibili	56		777	
Sopravvenienze passive indeducibili	18		37	
Ricalcolo beni agevolati Tremonti			18	
Accantonamento rischi			10	
Sopravv.ze attive per imposte inded.li				
Dividendi	-7		-8	
Proventi da consolidamento	-59		-62	
Plusvalenze su autovetture	-4		-1	-1
Plusvalenze su partecipazioni		140		
Sopravvenienze attive				2.107
Sopravvenienze passive		-23		-1
Prestazioni lavoro occasionale		45		14
Collab.ni coord. e continuative		183		177
Lavoro assimilato al lavoro dip.te		36		43
Contributi gestione separata INPS		11		10
Valore fringe benefit				7
Oneri di utilità sociale		5		3
Totale	285	499	1.271	2.461
Altre deduzioni				
Contributi x assicur. obbl. infortuni		-165		-192
Deduzione per incremento occupazionale		-360		
Ulteriore deduzione forfettaria		-8		-8
Spese x apprendisti e disabili		-153		-265
Personale con contratto formaz.ne		-582		-509
Perdita anni precedenti				
Totale		-1.268		-974
Credito d'imposta sui dividendi				
Imponibile fiscale	4.282	18.974	4.161	18.232
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	1.455	807	1.662	778
Aliquota effettiva	29,79	4,07	32,87	4,10
Rilevaz.ni contabili effettuate nell'esercizio				
Imposte correnti	1.455	807	1.662	778
Imposte anticipate	-86	-2	-192	-2
Imposte differite	178	23	214	27
utilizzo fondo imposte diff. exerc. prec.	-159	-20	-126	-16
Diminu.z.ne imposte anticipate exerc.prec.	318	5	168	5
proventi da consolidamento	-59		-62	
Imposte totali	1.647	813	1.664	792

EMOLUMENTI AMMINISTRATORI E SINDACI ANNO 2005
(in Euro)

<u>Amministratori</u>	Carica	Durata carica	Emolumenti*
<u>S.A.T.</u>			
Franco Viegi	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	75.544
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2005	38.652
Pierfrancesco Pacini	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	11.500
Marcello Fremura	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	5.306
Paola Miolo	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	11.000
Maria Paoletti	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	6.001
Amando Cecchetti	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	7.827
Alessandro Gallione	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	8.806
<u>ALATOSCANA</u>			
Franco Viegi	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Giovanni Sardi	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
<u>AERELBA</u>			
Franco Viegi	Presidente CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Pier Giorgio Ballini	Amministratore Delegato	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Gina Giani	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Enrico Dello Sbarba	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Roberto Di Mario	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Andra Sirabella	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Tiziana Giudicelli	Consigliere CDA	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
TOTALE			<u>164.636</u>
<u>Sindaci</u>			
<u>S.A.T.</u>			
Vittorio Salvatore	Presidente Collegio Sindaci	fino al 5/12/2005	3.718
Luigi Nannipieri	Sindaco revisore	fino al 5/12/2005	15.880
Benito Antonio Gallo	Sindaco revisore	fino al 5/12/2005	14.609
Rodolfo Bernardini	Sindaco supplente	fino al 5/12/2005 e riconfermato dal 5/12/2005	-
Piade Silvestri	Sindaco supplente	fino al 5/12/2005 e riconfermato dal 5/12/2005	-
Loredana Durano	Presidente Collegio Sindaci	dal 5/12/2005	-
Alessandro Carrara	Sindaco revisore	dal 5/12/2005	669
Eugenio Minici	Sindaco revisore	dal 5/12/2005	-
<u>ALATOSCANA</u>			
Sergio Galli	Presidente Collegio Sindaci	fino all'approvazione del bilancio 2005	3.313
Marzio Marzi	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2005	1.449
Giovanni Del Chicca	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2005	2.555
Sandro Sgalippa	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Maurizio Roventini	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
<u>AERELBA</u>			
Sergio Galli	Presidente Collegio Sindaci	fino all'approvazione del bilancio 2005	2.180
Marzio Marzi	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2005	2.419
Emilio Massimo De Ferrari	Sindaco revisore	fino all'approvazione del bilancio 2005	1.332
Sandro Sgalippa	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
Maurizio Roventini	Sindaco supplente	fino all'approvazione del bilancio 2005	-
TOTALE			<u>48.124</u>

* Gli emolumenti non comprendono i rimborsi spese

TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI (IFRS)

A seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs. n. 38 del 28 Febbraio 2005, a partire dal 31 dicembre 2005, il Gruppo ha adottato i Principi Contabili Internazionali (IFRS) emessi dall'International Accounting Standards Board per la redazione del bilancio consolidato. Questa Appendice fornisce le riconciliazioni tra il risultato di esercizio e il patrimonio netto secondo i precedenti principi (principi contabili italiani) ed il risultato di esercizio e il patrimonio netto secondo gli IFRS per l'esercizio 2004 presentato a fini comparativi, come richiesto dall' "IFRS 1 prima adozione degli IFRS", nonché le relative note esplicative.

Riconciliazioni richieste dall'IFRS 1

Come richiesto dall'IFRS 1, questa appendice descrive i principi adottati nella preparazione dello stato patrimoniale consolidato di apertura al 1 gennaio 2004, le principali differenze rispetto ai principi contabili italiani utilizzati nel redigere la situazione consolidata di Gruppo al 31 dicembre 2004, nonché le conseguenti riconciliazioni tra i valori a suo tempo pubblicati, predisposti secondo i principi contabili italiani e i corrispondenti valori rideterminati sulla base degli IFRS.

Ciò premesso, vengono qui di seguito illustrati:

- i principi contabili adottati dal Gruppo a partire dal 1° Gennaio 2005, nonché le regole di prima applicazione degli IAS/IFRS (IFRS 1);
- i prospetti di riconciliazione fra il patrimonio netto consolidato secondo i precedenti principi contabili e quello rilevato in conformità agli IFRS alle seguenti date:
 - ❖ data di passaggio agli IAS/IFRS (1° gennaio 2004);
 - ❖ data di chiusura dell'ultimo esercizio il cui bilancio è stato redatto in conformità ai precedenti principi contabili (31 dicembre 2004);
- il prospetto di riconciliazione del risultato economico riportato nell'ultimo bilancio consolidato redatto secondo precedenti principi contabili (31 dicembre 2004) con quello derivante dall'applicazione degli IAS/IFRS per il medesimo esercizio.

Vengono inoltre allegati gli stati patrimoniali IAS/IFRS al 1° gennaio 2004 ed al 31 dicembre 2004 ed il conto economico consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

PRIMA APPLICAZIONE DEGLI IFRS

Primo bilancio IFRS

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

Principio generale

Il Gruppo ha applicato in modo retrospettivo allo Stato Patrimoniale di apertura i principi contabili in vigore al 31/12/2004 salvo alcune esenzioni facoltative e le eccezioni obbligatorie adottate nel rispetto dell'IFRS 1, come descritto di seguito.

Tali prospetti contabili 2004 costituiranno i valori pubblicati ai fini comparativi nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2005.

Lo Stato Patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2004 riflette le seguenti differenze di trattamento rispetto al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2003, predisposto in conformità ai principi contabili italiani:

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

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

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

- modalità di presentazione degli schemi di bilancio: per lo schema di Stato patrimoniale è stato adottato il criterio “corrente /non corrente” mentre per lo schema di Conto Economico è stato adottato lo schema con i costi classificati per natura. Per quanto riguarda il Rendiconto finanziario è stata adottata la rappresentazione con il metodo cd.”indiretto” ;
- informativa di settore: il Gruppo, sulla base di quanto previsto dallo IAS 14 “Informativa di settore” ha identificato come schema primario quello per attività, come schema secondario quello geografico, sulla base della localizzazione dei propri clienti;
- esenzioni facoltative previste dall’IFRS 1 in sede di prima applicazione degli IAS/IFRS (1° gennaio 2004):
 - ▶ valutazione di immobili, impianti e macchinari, nonché degli investimenti immobiliari e delle attività immateriali al fair value o, in alternativa, al costo rivalutato come valore sostitutivo del costo: il Gruppo non si avvale di tale esenzione in quanto ha adottato il criterio del costo storico ammortizzato ai fini della valutazione delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
 - ▶ le aggregazioni di imprese: l’applicazione dell’IFRS 3 non è stata adottata in modo retroattivo alle acquisizioni di aziende avvenute antecedentemente il 1° gennaio 2004; di conseguenza l’avviamento generato su acquisizioni antecedenti la data di transizione agli IFRS è stato mantenuto al precedente valore determinato secondo i principi contabili italiani;
- trattamenti contabili prescelti nell’ambito delle opzioni contabili previste dagli IAS/IFRS:
 - valutazione delle attività materiali e immateriali: successivamente all’iscrizione iniziale al costo, lo IAS 16 e lo IAS 38 prevedono che tali attività possano essere valutate al costo (e ammortizzate) o al fair value. Il Gruppo ha scelto di adottare il metodo del costo.
 - trattamento di fine rapporto: in base a quanto previsto dallo IAS 19, il valore di contabilizzazione del fondo TFR e di altre retribuzioni differite è stato rettificato attraverso l’applicazione di metodologie attuariali. Il Gruppo ha deciso di non adottare il metodo del corridoio.

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

EFFETTI DELLA TRANSAZIONE AGLI IFRS/IAS

(importi espressi in Euro migliaia)

Di seguito si riporta la sintesi degli effetti della transizione ai principi contabili internazionali sul patrimonio netto al 1 gennaio 2004, e sul patrimonio netto e risultato d’esercizio al 31 dicembre 2004.

Gli effetti delle rettifiche al 1° gennaio 2004 sono stati riconosciuti direttamente nel patrimonio netto di apertura alla data di transizione (1° gennaio 2005) e sono stati imputati alla voce “Riserva rettifiche IAS/IFRS”.

SINTESI EFFETTI TRANSIZIONE AI PRINCIPIO CONTABILI INTERNAZIONALI

	01-gen-04		01-gen-04
	Principi Italiani	Rettifiche	Principi IAS/IFRS
PATRIMONIO NETTO	18.272	844	19.116

	31-dic-04		31-dic-04
	Principi Italiani	Rettifiche	Principi IAS/IFRS
PATRIMONIO NETTO	20.367	646	21.013
RISULTATO D'ESERCIZIO	2.615	42	2.657

RIEPILOGO RETTIFICHE CONNESSE ALLA TRANSIZIONE AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

PATRIMONIO NETTO	01-gen-04	31-dic-04	REF.
Principi italiani	18.272	20.367	
Rettifiche:			
Impianto e ampliamento	-45	-31	1)
Altre immobilizzazioni immateriali	-106	-52	2)
Avviamento	-187	-125	3)
Rivalutazione monetaria	-149	-140	4)
Partecipazioni in altre imprese	1.324	1.084	5)
Trattamento di fine rapporto	-156	-258	6)
Imposte Anticipate	163	168	7)
Principi IAS/IFRS IFRS	19.116	21.013	

RISULTATO ECONOMICO **31-dic-04** **REF.**

Principi italiani	31-dic-04	REF.
Principi italiani	2.615	
Rettifiche:		
Amm.to impianto e ampliamento	14	1)
Amm.to altre immobilizzazioni immateriali	54	2)
Amm.to avviamento	62	3)
Amm.to rivalutazione monetaria	9	4)
Acc.to trattamento di fine rapporto	-102	6)
Imposte	5	7)
Principi IAS/IFRS	2.657	

Commento alle rettifiche operate sullo stato patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2004 e sul conto economico e stato patrimoniale al 31 dicembre 2004

1) Costi di impianto ed ampliamento:

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

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

- al primo gennaio 2004 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni immateriali per un importo di 45 Euro migliaia;
- al 31 dicembre 2004 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 31 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 14 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2004.

2) Altre immobilizzazioni immateriali:

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

- al primo gennaio 2004 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni materiali per un importo di 106 Euro migliaia;
- al 31 dicembre 2004 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 52 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 54 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2004.

3) Attività immateriali a vita indefinita (avviamento) ed impairment test:

Secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali, l'avviamento viene definito come l'eccedenza del costo di acquisizione rispetto alla percentuale spettante al Gruppo del fair value delle attività, passività e passività potenziali identificabili della controllata o dell'entità a controllo congiunto alla data di acquisizione, e come tale costituisce una attività a vita indefinita.

Gli stessi principi stabiliscono che il suo valore non deve più essere ammortizzato sistematicamente, ma deve essere operata annualmente un'analisi volta ad individuare l'esistenza di una eventuale perdita di valore (impairment test).

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

- al 1 gennaio 2004 è stato rilevato una diminuzione del patrimonio netto e della voce avviamento per un importo complessivo di 187 Euro migliaia come conseguenza del risultato del test di impairment.

- al 31 dicembre 2004 è stato rilevato una diminuzione del patrimonio netto e della voce avviamento per un importo complessivo di 125 Euro migliaia come conseguenza dell'effetto combinato derivante dall'eliminazione dell'avviamento esposto nel bilancio redatto secondo i principi contabili italiani e dallo storno dell'ammortamento dell'avviamento imputato a conto economico con un effetto positivo sul risultato pari a 62 Euro migliaia.

4) Rivalutazione monetaria:

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

- al primo gennaio 2004 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e delle immobilizzazioni materiali per un importo di 149 Euro migliaia;
- al 31 dicembre 2004 questo adeguamento ha comportato una riduzione del patrimonio netto, e delle immobilizzazioni immateriali, per 140 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 9 Euro migliaia dovuto allo storno gli ammortamenti imputati a conto economico nel 2004.

5) Partecipazioni in altre imprese- adeguamento al fair value:

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

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

La Capogruppo detiene la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.A., tramite n.128.599 azioni, pari al 1,42 % del capitale. Sulla base della quotazione delle azioni all'1 gennaio 2004 e ql 31 dicembre 2004 alla Borsa di Milano, l'adeguamento al fair value della partecipazione suddetta comporta i seguenti effetti:

- al 1 gennaio 2004 si registra un aumento del patrimonio netto (nell'apposita Riserva di fair value) a seguito dell'adeguamento del valore della partecipazione a fair value per 1.324 euro migliaia.
- al 31 dicembre 2004 tale adeguamento ha portato un aumento del patrimonio netto pari a 1.084 euro migliaia con la relativa movimentazione della riserva di fair value.

6) Benefici per i dipendenti (ricalcolo TFR):

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

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

- al primo gennaio 2004 è stata rilevata una riduzione del patrimonio netto e un aumento del fondo TFR per 156 Euro migliaia;
- al 31 dicembre 2004 è stato rilevato una riduzione del patrimonio netto e un aumento del fondo TFR per 258 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in una diminuzione dello stesso pari a 102 Euro migliaia dovuto all'aumento dell'accantonamento al fondo.

7) Imposte differite:

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

- al primo gennaio 2004 è stata rilevata un aumento del patrimonio netto e un aumento delle attività fiscali differite per 163 Euro migliaia;
- al 31 dicembre 2004 è stato rilevato un aumento del patrimonio netto e un aumento delle attività fiscali differite per 168 Euro migliaia. L'effetto sul risultato economico del periodo consiste in un aumento dello stesso pari a 5 Euro migliaia.

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

EFFETTO FISCALE SUL PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO	01-gen-04	31-dic-04
Impianto e ampliamento	17	12
Altre immobilizzazioni immateriali	39	19
Avviamento		
Rivalutazione monetaria	56	52
Trattamento di fine rapporto	51	85
Totale	163	168

EFFETTO FISCALE SUL RISULTATO DEL GRUPPO

RISULTATO ECONOMICO

31-dic-04

Impianto e ampliamento	-5
Altre immobilizzazioni immateriali	-20
Avviamento	
Rivalutazione monetaria	-4
Trattamento di fine rapporto	34
Totale	5

CONSOLIDATO - BILANCIO AL 1 GENNAIO 2004 - STATO PATRIMONIALE				
ATTIVITA'	1/1/2004 Principi Nazionali	Riclassif iche IAS	Rettifiche IAS	1/1/2004 IAS/IFRS
Attività non correnti				
Attività immateriali				
Avviamento	187.414		(187.414)	0
Costi di impianto e ampliamento	45.300		(45.300)	-
Diritti di brevetto industriale	115.768			115.768
Immobilizzazioni in corso e acconti	167.215			167.215
Altre immobilizzazioni	289.981		(105.643)	184.338
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	805.678	-	- 338.357	467.321
Attività materiali				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	11.020.766		(149.095)	10.871.671
Immobili, impiantati e macchinari di proprietà	10.836.297			10.836.297
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	21.857.063	-	- 149.095	21.707.968
Partecipazioni in altre imprese	206.068		1.324.026	1.530.094
Attività finanziarie				
Crediti verso altri	1.427.011			1.427.011
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	11.312			11.312
Altri titoli	129.000			129.000
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	1.567.323	-	-	1.567.323
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	97.123		134.806	231.929
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	24.533.255	0	971.380	25.504.635
Attività correnti				
Rimanenze	7.285			7.285
Crediti commerciali e diversi				
Crediti verso i clienti	5.443.128			5.443.128
Crediti tributari	144.850			144.850
Crediti verso altri entro l'anno	1.525.955	212.305		1.738.260
Ratei e risconti attivi	212.305	(212.305)		-
TOTALE CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI	7.326.238	0	0	7.326.238
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	554.161		28.424	582.585
Cassa e mezzi equivalenti	4.874.427			4.874.427
Totale attività correnti	12.762.111	0	28.424	12.790.535
TOTALE ATTIVITA'	37.295.366	0	999.804	38.295.170

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	1/1/2004 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS	Rettifiche IAS	1/1/2004 IAS/IFRS
Capitale e riserve				
Capitale sociale	8.160.700			8.160.700
Riserva di capitale	7.886.368			7.886.368
Riserva rettifiche IAS	0		(480.178)	(480.178)
Riserva di fair value	0		1.324.026	1.324.026
Utili (perdite) portati a nuovo	-30.836			-30.836
Utile (perdita) dell'esercizio di gruppo	2.256.338			2.256.338
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	18.272.570		843.848	19.116.418
Patrimonio netto di terzi	93.230			93.230
TOTALE PATRIMONIO NETTO	18.365.800	0	843.848	19.209.648
Passività a medio lungo termine				
Passività fiscali differite	663.726			663.726
Fondi rischi e oneri	741.805			741.805
TFR e altri fondi relativi al personale	5.909.051		155.956	6.065.007
Altri debiti esigibili oltre l'anno	4.170			4.170
TOTALE PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	7.318.752	0	155.956	7.474.708
Passività correnti				
Scoperti bancari e finanziamenti	926.359			926.359
Debiti tributari	753.533			753.533
Debiti commerciali e diversi				
Debiti verso fornitori	5.098.170	49.952		5.148.122
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza	686.512			686.512
Altri debiti esigibili entro l'anno	2.224.374			2.224.374
Acconti	1.871.914			1.871.914
Ratei e risconti passivi	49.952	-49.952		-
Totale debiti commerciali e diversi	9.930.922	0	0	9.930.922
Totale passività correnti	11.610.814	0	0	11.610.814
TOTALE PASSIVITA'	18.929.566	0	155.956	19.085.522
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	37.295.366	0	999.804	38.295.170

CONSOLIDATO - BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2004 - STATO PATRIMONIALE

<i>ATTIVITA'</i>	31/12/2004 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS	Rettifiche IAS	31/12/2004 IAS/IFRS
Attività non correnti				
<i>Attività immateriali</i>				
Avviamento	124.944		(124.944)	0
Costi di impianto e ampliamento	31.067		(31.067)	-
Diritti di brevetto industriale	144.720			144.720
Immobilizzazioni in corso e acconti	195.175		-	195.175
Altre immobilizzazioni immateriali	218.587		(52.337)	166.250
TOTALE ATTIVITA' IMMATERIALI	714.493	0	-208.348	506.145
<i>Attività materiali</i>				
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	15.538.248		(140.329)	15.397.919
Immobili, impianti e macchinari di proprietà	11.982.624			11.982.624
TOTALE ATTIVITA' MATERIALI	27.520.872	0	-140.329	27.380.543
Partecipazioni in altre imprese	204.404		1.084.832	1.289.236
<i>Attività finanziarie</i>				
Crediti verso altri	1.628.317			1.628.317
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	22.114			22.114
Altri titoli	129.000			129.000
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	1.779.431	0	0	1.779.431
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	59.367		143.389	202.756
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	30.278.567	0	879.544	31.158.111
Attività correnti				
<i>Rimanenze</i>	19.432			19.432
<i>Crediti commerciali e diversi</i>				
Crediti verso i clienti	7.566.839			7.566.839
Crediti tributari	262.308			262.308
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	1.849.544	341.481		2.191.025
Ratei e risconti attivi	341.481	(341.481)		-
TOTALE CREDITI COMMERCIALI E DIVERSI	10.020.172	0	0	10.020.172
Imposte anticipate recuperabili entro l'anno	607.718		25.214	632.932
Cassa e mezzi equivalenti	855.037			855.037
Totale attività correnti	11.502.359	0	25.214	11.527.573
TOTALE ATTIVITA'	41.780.926	0	904.758	42.685.684

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31/12/2004 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS	Rettifiche IAS	31/12/2004 IAS/IFRS
Capitale e riserve				
Capitale sociale	8.160.700			8.160.700
Riserva di capitale	9.622.758			9.622.758
Riserva rettifiche IAS	0		(480.178)	(480.178)
Riserva di fair value	0		1.084.832	1.084.832
Utili (perdite) portati a nuovo	-32.232			-32.232
Utile (perdita) dell'esercizio di gruppo	2.615.367		41.733	2.657.100
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	20.366.593	0	646.387	21.012.980
Patrimonio netto di terzi	73.370			73.370
TOTALE	20.439.963	0	646.387	21.086.350
Pas sività a medi o-lungo termine				
Pas sività fiscali differite	868.261			868.261
Fondi rischi e oneri	1.090.430			1.090.430
TFR e altri fondi relativi al personale	5.891.591		258.371	6.149.962
Altri debiti esigibili oltre l'anno	3.344			3.344
TOTALE PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	7.853.626	0	258.371	8.111.997
Pas sività correnti				
Scoperti bancari e finanziamenti	1.414.211			1.414.211
Debiti tributari	417.044			417.044
Debiti commerciali e diversi				
Debiti verso fornitori	6.254.450	100.548		6.354.998
Debiti verso istituti di previdenza	726.315			726.315
Altri debiti esigibili entro l'anno	2.701.092			2.701.092
Acconti	1.873.677			1.873.677
Ratei e risconti passivi	100.548	-100.548		-
Totale debiti commerciali e diversi	11.656.082			11.656.082
Totale passività correnti	13.487.337	0	0	13.487.337
TOTALE PASSIVITA'	21.340.963	0	258.371	21.599.334
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	41.780.926	0	904.758	42.685.684

CONSOLIDATO - BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2004 - CONTO ECONOMICO

	31/12/2004 Principi Nazionali	Riclassifiche IAS/IFRS	Rettifiche IAS/IFRS	31/12/2004 IAS/IFRS
Ricavi	32.486.001			32.486.001
Altri ricavi operativi	372.377	504.026		876.403
Variazione delle rimanenze di prodotti finiti e prodotti in corso di lavorazione	12.147			12.147
TOTALE	32.870.525	504.026	0	33.374.551
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	647.980			647.980
Costi del personale	13.768.989		102.416	13.871.405
Costi per servizi	9.353.254		0	9.353.254
Altre spese operative	1.359.619	197.919		1.557.538
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	375.966		-130.009	245.957
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.179.052		-8.766	2.170.286
Accantonamenti e svalutazioni	446.602			446.602
TOTALE	28.131.462	197.919	-36.359	28.293.022
RISULTATO OPERATIVO	4.739.063	306.107	36.359	5.081.529
Proventi da attività di investimento	8.626			8.626
Proventi finanziari	65.479			65.479
Oneri finanziari	62.670			62.670
Proventi straordinari	504.026	-504.026		0
Oneri straordinari	197.919	-197.919		0
UTILE PRIMA DELLE IMPOSTE	5.056.605	0	36.359	5.092.964
Imposte dell'esercizio	-2.461.110		5.374	-2.455.736
UTILE (PERDITA) DELL' ESERCIZIO	2.595.495	0	41.733	2.637.228
UTILE (PERDITA) DELL' ESERCIZIO DI TERZI	19.873			19.873
UTILE/PERDITA DEL GRUPPO	2.615.368	0	41.733	2.657.101

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

Riclassifiche:

1. Ratei e risconti attivi e passivi

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

2. Proventi ed oneri straordinari

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

Rettifiche:

Stato Patrimoniale

1. Avviamento

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

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2004	31/12/2004
Avviamento	-187	-125
Totale	-187	-125

2. Attività immateriali

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

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2004	31/12/2004
Impianto e ampliamento	-45	-31
Altre immobilizzazioni immateriali	-106	-52

Totale	-151	-83
--------	------	-----

3. Attività materiali

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

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2004	31/12/2004
Rivalutazione monetaria	-149	-140
Totale	-149	-140

4. Partecipazioni in altre imprese- adeguamento a fair value

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

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2004	31/12/2004
Partecipazioni in altre imprese- adeguamento a fair value	1.324	1.084
Totale	1.324	1.084

5. Attività fiscali differite

Attività fiscali differite		
Impianto e ampliamento	17	12
Altre immobilizzazioni immateriali	39	19
Rivalutazione monetaria	56	52
Trattamento di fine rapporto	51	85
Totale	163	168

6. Fondo trattamento fine rapporto

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

Immobilizzazioni immateriali	01/01/2004	31/12/2004
Fondo trattamento fine rapporto	-156	-258

Totale	-156	-259
--------	------	------

Conto Economico

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

1. Ammortamenti

Conto economico - Ammortamenti		31/12/2004
Amm.to Impianto e ampliamento		14
Amm.to Altre immobilizzazioni immateriali		54
Amm.to Avviamento		62
Rettifica Ammortamenti immateriali		130
Amm.to Rivalutazione monetaria		9
Rettifica Ammortamenti materiali		9

2. Costi del Personale

Conto economico - Costi del Personale		31/12/2004
Accantonamento TFR		-102

3. Imposte dell'esercizio

Conto economico- Imposte		31/12/2004
Impianto e ampliamento		-5
Altre immobilizzazioni immateriali		-20
Avviamento		
Rivalutazione monetaria		-4
Trattamento di fine rapporto		34
Totale		5

Movimentazione del Patrimonio Netto al 31.12.2004

Descrizione	Capitale sociale	Riserve di capitale	Riserva rettifiche IAS	Riserva di fair value	Utile (perdita) portata a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio di Gruppo	Totale
Saldo al 1 gennaio 2004	8.161	7.886	-480	1.324	-31	2.256	19.116
Destinazione Risultato 2003		1.736			-1	-1.735	
Adeguamento al fair value				-239			-239
Distribuzione dividendi						-521	-521
Risultato al 31/12/04						2.657	2.657
Saldo al 31/12/04	8.161	9.622	-480	1.084	-32	2.657	21.013