



Aeroporto Internazionale  
**Federico Fellini**  
Rimini (Italia) - Repubblica di San Marino

# **BILANCIO DI ESERCIZIO 2010 E RELAZIONI DI LEGGE**

**APPROVATO DAL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE NELLA SEDUTA DEL 31 MAGGIO 2011**

Società di gestione Aeradria Spa  
Via Flaminia 409 – 47924 Miramare di Rimini



## INDICE GENERALE

➤ Relazione sulla gestione	pag.	5
➤ Bilancio di esercizio	pag.	81
• Stato patrimoniale	pag.	84
• Conto economico	pag.	86
• Nota integrativa	pag.	87



**RELAZIONE**

**SULLA GESTIONE**



## INDICE

<b>1. Bilancio di esercizio 2010</b>	<b>pag. 9</b>
1.1 Premessa	
1.2 Conto economico gestionale riclassificato	
1.3 Ricavi complessivi	
1.4 Costi complessivi	
1.5 Costi del lavoro: dipendenti e ditte esterne	
1.6 Costi operativi	
1.7 Costi generali	
1.8 Costi per ammortamenti	
1.9 Proventi ed oneri finanziari	
1.10 Partite straordinarie	
1.11 Crediti e contenziosi	
1.12 Partecipazioni societarie	
1.13 Indicatori patrimoniali, economici e finanziari 2005-2010	
<b>2. Dati di traffico e indotto economico – turistico</b>	<b>pag. 31</b>
2.1 Dati complessivi di traffico	
2.2 Tipologie e direttrici di traffico	
2.3 Composizione percentuale delle direttrici di traffico	
2.4 Paesi di provenienza/destinazione	
2.5 Direttrice linea e low cost	
2.6 Direttrice charter Russia	
2.7 Direttrice charter incoming	
2.8 Direttrice charter outgoing	
2.9 Direttrice aviazione generale	
2.10 Direttrice cargo	
2.11 Dati e previsioni di traffico 2011	
2.12 Indotto economico-turistico	
<b>3. Assetto societario, contesto regionale e Repubblica di San Marino</b>	<b>pag. 65</b>
3.1 Nuovo socio Rimini Holding s.p.a.	
3.2 Aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci dell'11/09/2008	
3.3 Assetto societario dal 14/04/2011	
3.4 Aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci del 19/05/2011	
3.5 Ipotesi di "Holding" per gli Aeroporti di Rimini-San Marino e Forlì	
3.6 Aeroporto di Rimini e Repubblica di San Marino	
<b>4. Questioni "strategiche" risolte o in via di risoluzione</b>	<b>pag. 71</b>
4.1 Cambio di status dell'Aeroporto da militare a civile: decreto del 05/08/2009	

- 4.2 Concessione totale trentennale dell'Aeroporto ad Aeradria: decreto firmato dal Ministero dei trasporti
- 4.3 Certificato di aeroporto ENAC: rinnovo triennale dal 31/10/2009
- 4.4 Certificato di idoneità per i servizi di handling: primo triennio dal 30/01/2009
- 4.5 Sistema di gestione della sicurezza aeroportuale: attivato con verbale ENAC del 24/03/2009
- 4.6 Masterplan o piano di sviluppo aeroportuale: nulla osta ENAC dell'11/05/2010
- 4.7 Certificato di qualità ISO 9001: primo triennio dal 23/12/2009

## **5. Investimenti per lavori, opere, impianti ed attrezzature**

**pag. 77**

- 5.1 Investimenti realizzati nel periodo 2006-2010
- 5.2 Investimenti realizzati e programmati per il periodo 2010-2015
- 5.3 Finanziamento ENAC-Ministero dei trasporti di circa euro 4 milioni in favore di Aeradria
- 5.4 Finanziamenti per gli investimenti

### **• Schede e CD richiamati**

- 1 Bilanci consuntivi 2003 – 2010
- 2 Posizioni bancarie al 31/05/2011
- 3 N. 3 tavole del Masterplan o piano di sviluppo aeroportuale
- 4 Investimenti realizzati e programmati intero periodo 2006-2015
- 5 CD contenenti le rassegne stampa 2010



## **CAPITOLO 1**

### **Bilancio di esercizio 2010**



## 1.1 PREMESSA

### • TERMINI

Il presente bilancio viene approvato dal Consiglio di amministrazione e proposto all'Assemblea dei Soci avvalendosi dei termini di cui all'art. 2364 ultimo comma codice civile.

Tale dilazione, già deliberata dal Consiglio di amministrazione del 31/03/2011, è fondata e motivata dalle seguenti ragioni di fatto, di diritto ed economico-finanziarie, che attengono all'esecuzione degli scopi sociali di Aeradria e alla sua struttura:

- istruttoria in corso al 31/03/2011 del Piano degli investimenti e di sviluppo e programmazione economico-finanziaria pluriennali di Aeradria da parte del nuovo collaboratore professionale Studio Skema di Rimini;
- istruttoria in corso al 31/03/2011 delle diverse misure finanziarie necessarie ed opportune per l'attuazione del suddetto Piano e per l'implementazione degli scopi sociali di Aeradria: nuovo aumento di capitale deliberato dall'Assemblea dei Soci del 19/05/2011, finanziamenti di 5 milioni di euro con le garanzie da parte dei diversi consorzi e cooperative di garanzia del territorio, finanziamento con mutuo a lungo termine.

La presente relazione sulla gestione analizza gli accadimenti economici che hanno contraddistinto l'esercizio 2010 sulla base di un conto economico gestionale riclassificato che, riconciliato con il risultato di bilancio, consente di valutare l'andamento economico della gestione caratteristica indipendentemente da eventi straordinari e accessori che condizionano il risultato ma non sono propri della gestione caratteristica.

Sono stati utilizzati degli indicatori che consentono di monitorare alcuni indici afferenti i costi, i ricavi e i volumi di traffico, il cui andamento negli anni consente di verificare il corretto trend gestionale.

### • CONTO ECONOMICO GESTIONALE RICLASSIFICATO

Tale prospetto consente di valutare l'andamento economico della gestione caratteristica indipendentemente dall'impatto economico di poste straordinarie e accessorie che influiscono sul risultato d'esercizio ma sono indipendenti dalla gestione.

Il conto economico gestionale riclassificato è così strutturato:

#### **Vendite nette**

- servizi di handling: quota fatturata dalla società di gestione per i servizi di assistenza a terra prestati a ciascun aereo in transito sull'aeroporto. Le tariffe di handling sono autorizzate da ENAC e variano al variare della tipologia di aereo (in base al tonnellaggio dello stesso) e al variare della provenienza/destinazione (Cee / Extra-Cee).
- diritti aeroportuali
  - imbarco pax: quota fatturata per ciascun passeggero in partenza, pertanto tale componente di fatturato dipende dal numero di passeggeri. Le tariffe addebitate per diritti pax sono tassativamente pubblicate da ENAC e variano al variare della tipologia di passeggero (Cee / Extra-Cee – adulto / bambino).
  - imbarco/sbarco merci: quota fatturata a fronte della merce in arrivo/partenza.
  - approdo/decollo/sosta: quota fatturata per ciascun aereo in transito sull'aeroporto.
- corrispettivi security (pax e bagaglio al seguito – bagaglio da stiva – merci – aggiuntivi): quota fatturata a fronte delle attività di sicurezza, sulla base di tariffe approvate da ENAC.
- subconcessioni locali e servizi: fatturato derivante da tutti i contratti di subconcessione delle aree commerciali (bar, ristorante, negozi, autonoleggi, ecc) e dai servizi offerti ai passeggeri come il parcheggio. Tale componente di fatturato risulta indirettamente influenzata dal numero di passeggeri, poiché tutti i contratti si compongono di una parte variabile rapportata al numero di passeggeri e/o al fatturato dell'esercizio commerciale (che a sua volta dipende dal numero di passeggeri). La variabilità del fatturato per subconcessioni (denominato “non

aviation”) non è proporzionale all’andamento del numero dei passeggeri, in quanto tutti i contratti di subconcessione prevedono un canone fisso.

- provvigioni di biglietteria: royalties riconosciute sui titoli di viaggio emessi e corrispettivi sull’attività svolta per le eccedenze bagaglio

Le componenti di fatturato di cui ai punti a, b, c sono generate dalle attività tipiche delle realtà aeroportuali e costituiscono il fatturato denominato “aviation”, strettamente legato ai voli e al numero di passeggeri in transito sull’aeroporto. Tali componenti di ricavo vengono fatturate dalla società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree i cui voli atterrano e decollano dall’aeroporto in questione. Il fatturato aviation si compone mediamente di una componente handling, diritti approdo, decollo e sosta per il 60-65% (fatturato a volo, a prescindere dal riempimento) e di componente diritti e security per il 35-40% (fatturato a pax). Pertanto, il fatturato aviation risulta influenzato sia dal numero di passeggeri che dal numero di voli.

### **Altri ricavi**

- ricavi diversi e recupero costi: quote addebitate dalla società di gestione a titolo di rimborso per spese sostenute a fronte di spazi sub concessi e per costi sostenuti a fronte di eventi occasionali.
- contributi sviluppo network: contributi erogati da enti territoriali a sostegno delle iniziative commerciali di promozione e marketing e di sviluppo traffico poste in essere dalla società di gestione.

### **Costo del lavoro e terziarizzazioni**

Costo sostenuto a fronte dell’impiego di personale interno ed esterno. In particolare si compone delle quote di costo per personale dipendente, per ricorso al lavoro interinale e per servizi di pulizie e facchinaggio affidati a società esterne.

### **Altri costi**

- canone di concessione: calcolato in base alla normativa.
- Canone security: calcolato in base alla normativa.
- Costi operativi: raggruppamento di costi composto principalmente dalle seguenti voci:
  - Costi per azioni promozionali e marketing e sviluppo voli
  - Servizio elaborazione dati operativi di scalo
  - Vigilanza del sedime
  - Assicurazioni RC aeroportuale e mezzi rampa
  - Canoni assistenza tecnica
  - Manutenzioni
  - Servizi vari operativi
- Spese generali: raggruppamento di costi composto principalmente dalle seguenti voci:
  - Costi per promozione all’estero
  - Consulenze esterne e incarichi vari (sicurezza, consulenze tecniche, ecc.)
  - Costi per organi sociali (compensi amministratori, collegio sindacale, ecc.)
  - Altre spese amministrative generali
- Costi per perdite su crediti
- Variazione rimanenze

### **Ammortamenti**

Quota di costo annuo di immobilizzazioni materiali e immateriali calcolata in base alla vita utile di ciascun bene.

### **Gestione accessoria, finanziaria e straordinaria**

- Altri costi non operativi: pari ad eventuali accantonamenti per fondi rischi e oneri e a costi diversi non imputabili alla gestione operativa
- Proventi e oneri finanziari
- Proventi e oneri straordinari
- **W.L.U. work load unit** (unità di traffico): è un indicatore utilizzato a livello internazionale che esprime le potenzialità dello scalo in termini di volume di traffico e viene calcolato come somma di
  - Numero passeggeri, esclusi i transiti
  - Quintali di merce e posta
- **EBITDA:** risultato intermedio di conto economico. Rappresenta il risultato della sola attività caratteristica, prima degli ammortamenti, degli oneri e proventi finanziarie, della gestione straordinaria e delle imposte. L'ebitda è un indicatore molto rilevante dell'andamento aziendale perché evidenzia il risultato delle sole attività tipiche.
- **EBIT:** rappresenta il risultato di conto economico prima degli oneri e proventi finanziarie, della gestione straordinaria e delle imposte. È dato dalla somma algebrica di EBITDA e ammortamenti.
- **COSTI PER PASSEGGERO:** indicatore che evidenzia la capacità dell'azienda di sostenere costi in misura efficiente rispetto al numero dei passeggeri transitati nello scalo. Tale indicatore viene utilizzato spesso in sede di definizione delle tariffe.
- **COSTI PER W.L.U.:** indicatore che rapporta i costi all'unità di traffico (somma di passeggeri e merci) per valutare l'onerosità della gestione. Rappresenta un indicatore standard internazionale, utilizzato per confrontare aeroporti con un mix di traffico (passeggeri e merci) diverso.
- **ORGANICO F.T.E.** (full time equivalent): rappresenta il numero complessivo dei dipendenti dove i lavoratori a tempo parziale sono computati nel numero complessivo dei dipendenti in proporzione all'orario svolto.
- **RISCHI DI CUI ALL'ART. 2428 C.C. PUNTO 6 BIS**

#### **Rischio normativo**

Aeradria svolge la propria attività in un settore regolato da numerose disposizioni normative a livello nazionale ed internazionale. L'eventuale modifica, ad oggi non prevedibile, dell'attuale quadro normativo, potrebbe avere un impatto negativo sui risultati economici della Società. Per maggiori informazioni circa i titoli giuridici che disciplinano la gestione dell'Aeroporto si rimanda a quanto commentato nel capitolo 4.

#### **Rischio connesso alle condizioni generali dell'economia**

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale la Società opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio. La congiuntura negativa che ha coinvolto l'economia nazionale ed internazionale, iniziata nella seconda metà del 2008 e proseguita per l'intero 2009, ha continuato a far sentire i propri effetti anche nel 2010. In particolare, le economie di alcuni paesi in cui la Società opera risultano ancora affette da recessione o scarsa crescita. Qualora tali condizioni di debolezza dovessero persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica della Società.

#### **Rischio connesso all'evoluzione del traffico**

Il Piano degli investimenti e di sviluppo approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2011 prevede un significativo incremento del numero dei passeggeri già nel corso del 2011 ed un

successivo e progressivo consolidamento negli anni successivi. La redditività ed i flussi finanziari previsti nel Piano sono pertanto legati alla conferma di tali previsioni il cui mancato rispetto potrebbe avere un effetto negativo, anche in considerazione degli impegni assunti in merito all'acquisto di biglietti in regime "vuoto/pieno" più ampiamente descritti in nota integrativa.

### **Rischio di credito**

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industriali hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti della Società. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei. La Società ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti attualmente ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi.

Per fronteggiare il rischio di credito la Società effettua un continuo e puntuale monitoraggio dello scaduto dei propri clienti al fine di intervenire prontamente con azioni specifiche qualora la situazione lo richiedesse.

### **Rischio di liquidità**

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità di Aeradria sono monitorati costantemente con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Gli Amministratori, in considerazione delle criticità legate all'attuale situazione di forte tensione finanziaria della Società, hanno posto in essere alcune iniziative volte all'ottenimento delle necessarie risorse finanziarie, sia tramite capitale proprio che tramite capitale di terzi, necessarie in tempi brevi per far fronte alle obbligazioni attuali e future della Società e garantire in primis la continuità aziendale. Per una disamina più approfondita della situazione finanziaria della Società e delle azioni poste in essere dagli Amministratori si rimanda a quanto più approfonditamente esposto nella nota integrativa e nell'apposito e successivo paragrafo.

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

Alla data del 31 dicembre 2010, Aeradria è soggetta al rischio di fluttuazione del tasso di interesse derivante dall'indebitamento a medio/lungo termine sul quale maturano interessi ad un tasso variabile a fronte del quale Aeradria non ha stipulato contratti di finanza derivata.

### **Rischio di cambio**

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

## **• SITUAZIONE FINANZIARIA DELLA SOCIETÀ'**

La Società ha registrato, nel corso degli ultimi esercizi ed in particolare nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, perdite significative; la perdita dell'esercizio 2010 è principalmente attribuibile ai significativi oneri contabilizzati nel 2010 relativamente agli impegni contrattuali assunti nel 2009 con un vettore aereo con il quale sono stati risolti i rapporti commerciali e più ampiamente descritti in seguito, in conseguenza dei quali la Società ha dovuto sostenere le relative uscite di cassa.

In termini finanziari, la Società evidenzia un significativo incremento dell'indebitamento finanziario netto con preponderanza della quota a breve termine rispetto alla quota a lungo termine.

Alla data odierna il livello degli affidamenti bancari a disposizione della Società risulta presso che interamente utilizzato. In particolare, nel corso del 2011, una parte, anche significativa, dei sopra citati affidamenti bancari e di quote a breve dei mutui in essere, risultano in scadenza.

In termini generali, la Società evidenzia una situazione di tensione finanziaria con conseguente ritardi nel pagamento dei debiti per investimenti e funzionamento ed alla data attuale la Società evidenzia molti importi scaduti. Tale situazione è principalmente ascrivibile ai significativi impegni, anche

prospettici, assunti in relazione a contratti con vettori ed agli investimenti per la realizzazione di interventi strutturali e di sviluppo traffico deliberati dall'Assemblea degli Azionisti e dal Consiglio di amministrazione, necessari per la realizzazione di molti interventi sulle infrastrutture di volo e sull'aerostazione in genere assunte con Enac.

Il suddetto Piano degli investimenti e di sviluppo approvato dagli Amministratori prevede la necessità di reperire risorse finanziarie di importo significativo entro pochi mesi al fine di garantire l'attività e l'operatività aziendale nell'esercizio 2011 e supportare finanziariamente la crescita di attività e di risultati attesa nei prossimi esercizi, nonostante esso includa le positive previsioni di andamenti reddituali dell'esercizio 2011 e di far fronte agli impegni assunti con i vettori e consentire il completamento o realizzo degli investimenti infrastrutturali.

Il Piano prevede negli esercizi 2011 e successivi (i) un significativo incremento del numero di passeggeri derivante principalmente dai voli gestiti da vettori il cui rapporto con l'Aeroporto è iniziato nel corso dell'esercizio e per i quali pertanto non esistono dati consuntivati per un'intera stagione IATA; (ii) una diminuzione dei costi per struttura per passeggero stimata sulla base del prospettato raggiungimento di economie di scala.

Per far fronte alle urgenze di cassa ed alle necessità correlate agli investimenti previsti nel suddetto Piano, gli Amministratori hanno posto in essere le seguenti azioni:

- convocazione dell'Assemblea dei Soci tenutasi in data 19 maggio 2011 che ha deliberato, con il parere favorevole del 62% dei soci rappresentanti il capitale sociale e presenti e con l'astensione del socio Rimini Holding s.p.a. (quota sociale di ca.18%, che deve attendere la deliberazione del nuovo Consiglio Comunale conseguente alle svolte elezioni amministrative), un aumento di capitale a pagamento per complessivi Euro 6 milioni che ha come termini per la sottoscrizione il 30 novembre 2011 e per il versamento il 31 dicembre 2011. Ad oggi sono già stati versati, da parte del socio Provincia di Rimini, euro 1 milione in acconto futuro aumento di capitale sociale ed il Piano Pluriennale evidenzia la necessità di ulteriori versamenti nel mese di giugno per Euro 1,4 milioni;
- sviluppo di contatti avanzati con alcuni istituti di credito volti all'ottenimento di linee di finanziamento a breve termine per un importo complessivo pari ad Euro 5 milioni (di cui Euro 1 milione ottenuto nei primi mesi dell'esercizio) ed in particolare sui residui Euro 4 milioni il Piano evidenzia la necessità di addivenire ad una sostanziale finalizzazione entro fine mese, tenendo peraltro conto del fatto che tali linee di finanziamento risultano garantite dalle Cooperative e Consorzi di garanzia del territorio per effetto di specifiche deliberazioni già assunte da tali enti;
- avvio contatti con alcuni istituti di credito volti all'ottenimento di un finanziamento strutturale per complessivi Euro 16 milioni, con riferimento ai quali il Piano evidenzia la necessità di ottenere Euro 9 milioni in modo rateale in 3 tranches da qui a fine anno. La finalizzazione di tale finanziamento è ancora in istruttoria ed al momento non è possibile fornire una previsione sulle tempistiche e sulle modalità.

Tali circostanze configurano l'esistenza di significative incertezze che, in assenza degli interventi finanziari sopra indicati, possono pregiudicare l'operatività e continuità aziendale. Gli Amministratori hanno valutato tali significative incertezze e dopo aver effettuato le necessarie verifiche ritengono che la Società sarà in grado di ottenere adeguate risorse per continuare l'esistenza operativa in un prevedibile futuro in considerazione delle positive aspettative in merito alle azioni descritte in precedenza, tenendo conto del (i) chiaro impegno degli Azionisti ad investire nella Società (ii) delle importanti prospettive di sviluppo riportate nel Piano pluriennale (iii) della strategicità dell'Aeroporto nel contesto territoriale e, pertanto, i principi contabili adottati per la redazione del bilancio d'esercizio della Società sono quelli relativi ad un'azienda in condizioni di normale funzionamento. Conseguentemente, la recuperabilità delle attività, l'importo delle passività e la classificazione delle poste dello stato patrimoniale si basano su tale presupposto.

## 1.2 CONTO ECONOMICO GESTIONALE RICLASSIFICATO

Conto economico gestionale riclassificato valori espressi in euro	Bilancio 05		Bilancio 06		Bilancio 07		Bilancio 08		Bilancio 09		Bilancio 10		Delta 2010-2009	
	valori	% su fatt	valori	% su fatt	valori	% su fatt	valori	% su fatt	valori	% su fatt	valori	% su fatt	valori	% su fatt
Servizi di handling	2.317.995,10	38,75%	2.755.011,20	39,49%	3.308.675,70	35,89%	2.972.360,20	34,52%	2.494.979,68	30,83%	3.364.489,20	30,97%	869.509,52	34,85%
Diritti imbarco pax	1.061.300,36	17,74%	1.204.374,36	17,26%	1.837.150,42	19,93%	1.605.548,04	18,65%	1.442.375,63	17,82%	2.130.387,40	19,61%	888.011,77	47,70%
Diritti imbarco / sbarco merci	50.192,11	0,84%	40.497,07	0,58%	30.513,67	0,33%	35.960,04	0,42%	12.026,98	0,15%	7.679,40	0,07%	(4.347,58)	-36,15%
Diritti approdo/decollo/sota	702.093,15	11,74%	727.808,86	10,43%	951.737,33	10,32%	775.174,12	9,00%	677.099,69	8,37%	895.897,78	8,25%	218.798,09	32,31%
Corrispettivi security pax e bagaglio al seguito	236.974,57	3,96%	283.196,74	4,06%	436.912,93	4,74%	377.510,04	4,38%	335.187,18	4,14%	489.383,98	4,50%	154.196,80	46,00%
Corrispettivi security bagaglio da stiva	312.880,03	5,23%	365.041,10	5,23%	562.142,79	6,10%	482.790,90	5,61%	424.786,96	5,25%	624.111,47	5,74%	199.324,51	46,92%
Corrispettivi security merci	0,00	0,00%	77.447,69	1,11%	54.568,48	0,59%	140.610,69	1,63%	82.496,76	1,02%	51.570,04	0,47%	(30.926,72)	-37,49%
Corrispettivi security aggiuntivi	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	56.450,00	0,70%	159.220,00	1,47%	102.770,00	182,05%
Subconcessionari locali e servizi	457.726,51	7,65%	643.079,74	9,22%	1.012.849,33	10,99%	1.116.003,39	12,96%	1.248.399,94	15,43%	1.740.907,95	16,02%	492.508,01	39,45%
Provvigioni biglietteria	284.411,55	4,75%	249.890,72	3,58%	270.615,57	2,94%	218.661,71	2,54%	90.804,01	1,12%	144.312,90	1,33%	53.508,89	58,93%
<b> VENDITE NETTE</b>	<b>5.423.573,38</b>	<b>90,66%</b>	<b>6.346.347,48</b>	<b>90,97%</b>	<b>8.465.166,22</b>	<b>91,83%</b>	<b>7.724.619,13</b>	<b>89,72%</b>	<b>6.864.606,83</b>	<b>84,83%</b>	<b>9.607.960,12</b>	<b>88,44%</b>	<b>2.743.353,29</b>	<b>39,96%</b>
Ricavi diversi e recupero costi	49.022,00	0,82%	117.308,00	1,68%	79.658,35	0,86%	84.915,57	0,99%	147.709,76	1,83%	165.527,67	1,52%	17.817,91	12,06%
Contributi sviluppo network	509.882,93	8,52%	513.000,00	7,35%	673.440,00	7,31%	800.000,00	9,29%	1.080.000,00	13,35%	1.090.940,00	10,04%	10.940,00	1,01%
<b>TOTALE FATTURATO</b>	<b>5.982.478,31</b>	<b>100,00%</b>	<b>6.976.655,48</b>	<b>100,00%</b>	<b>9.218.264,57</b>	<b>100,00%</b>	<b>8.609.534,70</b>	<b>100,00%</b>	<b>8.092.316,59</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.864.427,79</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.772.111,20</b>	<b>34,26%</b>
<b>Costo del lavoro</b>														
Salari, stipendi e relativi oneri	2.450.872,00	40,97%	2.561.196,13	36,71%	2.846.452,93	30,88%	2.888.527,08	33,55%	3.080.783,88	38,07%	3.528.379,06	32,48%	447.595,18	14,53%
Trattamento di fine rapporto	143.994,66	2,41%	154.359,66	2,21%	175.406,54	1,90%	166.088,41	1,93%	168.331,43	2,08%	177.019,09	1,63%	8.687,66	5,16%
Altri costi del personale	133.275,00	2,23%	190.138,03	2,73%	226.722,53	2,46%	271.754,88	3,16%	264.463,74	3,27%	242.081,18	2,23%	(22.382,56)	-8,46%
Lavoro interinale / Co.Co.Pro.	0,00	0,00%	78.856,80	1,13%	105.973,08	1,15%	103.880,84	1,21%	104.003,29	1,29%	131.614,55	1,21%	27.611,26	26,55%
Pulizia e facchinaggio ditte esterne	584.350,53	9,77%	612.622,26	8,78%	1.078.603,37	11,70%	948.638,35	11,02%	865.077,23	10,69%	957.699,73	8,82%	92.622,50	10,71%
Altre forme di terziarizzazione	56.917,00	0,95%	65.774,39	0,94%	162.789,01	1,77%	55.793,59	0,65%	39.961,72	0,49%	107.307,96	0,99%	67.346,24	168,53%
<b>TOTALE COSTO DEL LAVORO E TERZIARIZZAZIONI</b>	<b>3.369.409,19</b>	<b>56,32%</b>	<b>3.662.947,27</b>	<b>52,50%</b>	<b>4.595.947,46</b>	<b>49,86%</b>	<b>4.434.683,15</b>	<b>51,51%</b>	<b>4.522.621,29</b>	<b>55,89%</b>	<b>5.144.101,57</b>	<b>47,35%</b>	<b>621.480,28</b>	<b>13,74%</b>
Canone di concessione	95.614,60	1,60%	38.016,01	0,54%	32.013,15	0,35%	65.772,28	0,76%	71.203,02	0,88%	41.871,24	0,39%	(29.331,78)	-41,19%
Canone security	1.070,37	0,02%	11.087,51	0,16%	17.036,95	0,18%	14.621,95	0,17%	12.919,62	0,16%	18.872,63	0,17%	5.953,01	46,08%
Costi operativi	2.143.278,00	35,83%	2.230.331,01	31,97%	2.684.304,90	28,90%	2.606.379,52	30,27%	3.616.493,82	44,69%	5.840.359,84	53,76%	2.223.866,02	61,49%
Spese generali	558.815,00	9,34%	658.034,51	9,43%	1.234.476,25	13,39%	1.193.709,55	13,86%	1.406.026,81	17,37%	2.679.335,05	24,66%	1.273.308,24	90,56%
Costi per perdite su crediti	0,00	0,00%	27.105,52	0,39%	20.000,00	0,22%	0,00	0,00%	199.355,72	2,46%	293.116,35	2,70%	93.760,63	47,03%
Variazione rimanenze	9.363,23	0,16%	5.900,51	0,08%	8.664,61	0,09%	-18.707,56	-0,22%	-22.414,74	-0,28%	-58.000,92	-0,53%	(35.586,18)	158,76%
<b>TOTALE ALTRI COSTI</b>	<b>2.808.141,20</b>	<b>46,94%</b>	<b>2.970.475,07</b>	<b>42,58%</b>	<b>3.976.495,86</b>	<b>43,14%</b>	<b>3.861.775,74</b>	<b>44,85%</b>	<b>5.283.584,25</b>	<b>65,29%</b>	<b>8.815.554,19</b>	<b>81,14%</b>	<b>3.531.969,94</b>	<b>66,85%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-195.072,08</b>	<b>-3,26%</b>	<b>343.233,14</b>	<b>4,92%</b>	<b>645.821,25</b>	<b>7,01%</b>	<b>313.075,81</b>	<b>3,64%</b>	<b>-1.713.888,95</b>	<b>-21,18%</b>	<b>-3.095.227,97</b>	<b>-28,49%</b>	<b>-1.381.339,02</b>	<b>-80,60%</b>
Ammortamenti immateriali	218.569,46	3,65%	256.283,08	3,67%	317.707,94	3,45%	339.909,54	3,95%	412.397,25	5,10%	578.699,21	5,33%	166.301,96	40,33%
Ammortamenti materiali	286.170,00	4,78%	273.705,51	3,92%	325.997,61	3,54%	156.004,52	1,81%	188.497,71	2,33%	247.766,87	2,28%	59.269,16	31,44%
<b>EBIT</b>	<b>-699.811,54</b>	<b>-11,70%</b>	<b>-186.755,45</b>	<b>-2,68%</b>	<b>2.115,70</b>	<b>0,02%</b>	<b>-182.838,25</b>	<b>-2,12%</b>	<b>-2.314.783,91</b>	<b>-28,60%</b>	<b>-3.921.694,05</b>	<b>-36,10%</b>	<b>-1.606.910,14</b>	<b>-69,42%</b>
Altri costi non operativi	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00	
Proventi finanziari	24.988,51	0,42%	11.734,46	0,17%	17.002,15	0,18%	32.067,14	0,37%	17.254,42	0,21%	10.350,97	0,10%	(6.903,45)	-40,01%
Oneri finanziari	173.225,00	2,90%	110.436,02	1,58%	42.699,07	0,46%	231.702,67	2,69%	220.896,28	2,73%	443.946,13	4,09%	223.049,85	100,97%
<b>UTILE / PERDITA ANTE IMPOSTE</b>	<b>-848.048,03</b>	<b>-14,18%</b>	<b>-285.457,01</b>	<b>-4,09%</b>	<b>-23.581,22</b>	<b>-0,26%</b>	<b>-382.473,78</b>	<b>-4,44%</b>	<b>-2.518.425,77</b>	<b>-31,12%</b>	<b>-4.355.289,21</b>	<b>-40,09%</b>	<b>-1.836.863,44</b>	<b>-72,94%</b>
Imposte	101.577,15	1,70%	130.287,98	1,87%	137.460,97	1,49%	99.339,59	1,15%	-6.290,67	-0,08%	-106.761,50	-0,98%	(100.470,83)	
<b>UTILE / PERDITA ESERCIZIO</b>	<b>-949.625,18</b>	<b>-15,87%</b>	<b>-415.744,99</b>	<b>-5,96%</b>	<b>-161.042,19</b>	<b>-1,75%</b>	<b>-481.813,37</b>	<b>-5,60%</b>	<b>-2.512.135,10</b>	<b>-31,04%</b>	<b>-4.248.527,71</b>	<b>-39,10%</b>	<b>-1.736.392,61</b>	<b>-69,12%</b>
Proventi straordinari	847.978,00	14,17%	499.292,49	7,16%	234.903,52	2,55%	151.351,64	1,76%	127.033,85	1,57%	91.351,66	0,84%	(35.682,19)	-28,09%
Oneri straordinari	127.049,00	2,12%	74.332,55	1,07%	59.427,40	0,64%	81.293,51	0,94%	106.326,30	1,31%	2.049.617,41	18,87%	1.943.291,11	1827,67%
<b>UTILE / PERDITA ESERCIZIO (dopo partite straord)</b>	<b>-228.694,18</b>	<b>-3,82%</b>	<b>9.214,95</b>	<b>0,13%</b>	<b>14.433,93</b>	<b>0,16%</b>	<b>-411.755,24</b>	<b>-4,78%</b>	<b>-2.491.427,55</b>	<b>-30,79%</b>	<b>-6.206.793,46</b>	<b>-57,13%</b>	<b>-3.715.365,91</b>	<b>-149,13%</b>
movimenti	6.918		6.986		9.132		8.265		7.971		9.467			
tonnellate	255.446		278.615		366.238		317.126		277.366		367.508			
passaggeri (comprensivi dei transiti)	283.492		324.454		498.473		434.487		382.932		552.922			
kg merci	2.626.483		2.119.596		1.596.740		1.862.125		629.909		401.674			
WLU	295.300		341.295		504.462		440.439		379.715		547.591			
organico (presenza media anno) - FTE	70		68		69		72		74		77			
Valore della produzione per dipendente	80.735		102.297		133.020		118.837		108.826		104.701			
costo del lavoro per WLU	11		11		9		10		12		8			



Nel prospetto sono riportati i conti economici degli esercizi dal 2005 al 2010 riclassificati secondo criteri gestionali.

- L'esercizio 2010 evidenzia un significativo incremento del fatturato rispetto all'anno precedente. Le vendite nette si sono incrementate di circa il 40% e sono aumentati sia i ricavi da fatturato aviation (handling, diritti e security) che i ricavi da fatturato non aviation (sub concessioni locali e servizi).
- L'incremento di fatturato è stato possibile grazie alle attività di promozione e marketing e sviluppo del traffico poste in essere dalla società, che hanno consentito il recupero dei passeggeri e dei movimenti aerei persi nel corso dell'esercizio 2009 ed un incremento degli stessi.
- Nel corso del mese di novembre 2010, è stato sottoscritto il contratto con la compagnia aerea Wind Jet che comporterà un ulteriore incremento dei passeggeri già a partire dal 2011, quando si prevede di superare il milione di passeggeri.
- Al fine di sviluppare il traffico e poter raggiungere il milione di passeggeri (punto di equilibrio per rendere efficienti i costi di struttura) già dal 2011, Aeradria ha investito in azioni di promozione e marketing per l'apertura di nuove tratte e per lo sviluppo del traffico, sostenendo costi anche significativi.
- Aeradria, ha inoltre posto in essere azioni mirate ad incrementare il traffico sul mercato russo, che costituisce una componente di traffico con diversi risvolti positivi. Le tariffe handling applicate da Aeradria per i voli da/per la Russia sono infatti più elevate rispetto alla media e il fatturato non aviation legato ai passeggeri russi è mediamente più elevato rispetto ai passeggeri di altre nazionalità.
- I principali scostamenti rispetto al bilancio 2009 sono i seguenti:
  - un incremento del numero di passeggeri pari a circa il 44%
  - un significativo incremento del fatturato, pari a circa 2,8 mln di euro;
  - un incremento dei costi operativi pari a complessivi 2,2 mln di euro, quasi completamente assorbiti dall'incremento dei costi per marketing e promozione e sviluppo traffico.
- Si evidenzia che nel 2009 la società ha sottoscritto un contratto quinquennale con la compagnia Air-Dolomiti per lo sviluppo di alcune tratte a fronte del quale ha sostenuto costi che, in parte, avrebbero dovuto essere ripartiti per competenza economica in base alla durata del contratto (5 anni), mentre sono stati integralmente imputati al conto economico 2010 in seguito ad un'interruzione del contratto avvenuta, su iniziativa di Air Dolomiti a settembre 2010, con relativo atto di transazione e regolazione dei rapporti pendenti. Evidentemente, gli effetti economici determinati da tale partita sono significativamente negativi. Gli oneri derivanti dal contratto con Air Dolomiti sono stati imputati fra gli oneri straordinari per la parte correlabile ai voli 2009 e fra i costi operativi per la parte correlabile ai voli 2010. L'incremento dei costi operativi rispetto all'anno 2009 è prevalentemente generato da questa partita.
- Tuttavia, l'investimento sostenuto per lo sviluppo di alcune tratte del mercato austriaco e tedesco in virtù del sopra citato contratto produrrà comunque effetti positivi per la società nei prossimi anni, come evidenziano le seguenti circostanze già maturate per il 2011:
  - o Grazie alle suddette attività ed azioni promozionali e marketing, i voli della compagnia aerea Danube Wings da e per Monaco di Baviera, Vienna, Norimberga, Karlsruhe/Baden—Baden, Stoccarda, Hannover e Basilea/Mulhause non comportano per Aeradria alcun intervento promozionale e marketing in favore della stessa compagnia;
  - o L'avvenuta affermazione e consolidamento delle rotte da e per la Germania ha comportato che la compagnia aerea Air Berlin ha programmato autonomamente propri voli su Rimini, senza alcun intervento promozionale e marketing da parte di Aeradria e senza alcun acquisto di biglietti da parte della società di incoming turistico Riviera di Rimini promotions.
- Un incremento del costo del lavoro pari a circa 1,3 mln di euro dovuti al maggior personale necessario per far fronte al maggior traffico. Si evidenzia che l'incremento del costo del lavoro è meno che proporzionale all'incremento del fatturato e del traffico. Questo è dovuto ad una razionalizzazione e

maggior efficienza dei costi di struttura (in primis del costo del personale), perseguibili esclusivamente con lo sviluppo del traffico.

- Un incremento delle spese generali pari a circa 0,8 mln di euro prevalentemente dovuto all'incremento dei costi commerciali e promozione all'estero.
- Gli ammortamenti evidenziano un aumento di circa 0,2 mln di euro rispetto al 2009. Aeradria ha proseguito nella realizzazione del piano degli investimenti mirati sia alla realizzazione degli adeguamenti ENAC dello scalo che allo sviluppo delle aree commerciali.
- Gli accadimenti economici in sintesi sopra descritti hanno significato sull'esercizio 2010:
  - un EBITDA negativo e pari a Euro -3.095.228, peggiore rispetto all'anno precedente per 1,3 mln circa.  
Qualora gli oneri derivanti dal contratto con Air Dolomiti fossero stati ripartiti in 5 anni sulla base dell'originaria durata del contratto, l'EBITDA sarebbe risultato migliore di circa 2 mln di euro e quindi pari a circa -1 mln (0,7 mln di euro migliore rispetto all'anno precedente);
  - un EBIT pari a Euro -3.921.694;
  - una perdita d'esercizio pari a Euro -6.206.793. Si evidenzia che gli oneri straordinari sono pari a circa 2 mln di euro di cui circa 1,7 mln relativi alla partita Air Dolomiti.
- Sulla base delle previsioni di traffico di cui al successivo paragrafo 2.11, e sulla base del piano di sviluppo predisposto per gli anni 2011-2015, si evidenziano di seguito i principali elementi di sintesi del bilancio previsionale 2011:
  - Numero passeggeri: 1.026.746 (quasi il doppio rispetto al 2010)
  - Fatturato aviation: circa 13,4 mln di euro (+74% rispetto al 2010)
  - Fatturato non aviation: circa 2,9 mln di euro (+53% rispetto al 2010)
  - EBITDA: circa 1,2 mln di euro; significativamente positivo, a fronte di 2 anni (2009 e 2010) con EBITDA negativo
  - Risultato ante imposte: circa -0,5 mln.

Di seguito si analizzano gli scostamenti delle componenti del conto economico e il trend del periodo 2005-2010.

### 1.3 RICAVI COMPLESSIVI

- Il valore della produzione si è attestato a €10,9 mln con un incremento del 34% rispetto all'esercizio precedente.
- Le vendite nette, afferenti la gestione caratteristica, si sono attestate a €9,6 mln registrando un significativo incremento rispetto al corrispondente valore del 2009 (+39,9%) a fronte di un incremento:
  - dei movimenti aerei del 18,77%;
  - dei passeggeri del 44,39%
  - del tonnellaggio aereo del 32,4%
  - della WLU del 44,21%

- In particolare, le voci che compongono le vendite nette hanno registrato i seguenti andamenti:

Servizi di handling: +34,85% conseguenti all'incremento del movimenti aerei e del tonnellaggio;

Diritti imbarco pax: +47,7% conseguenti ad un incremento dei passeggeri pari al 44,39%;

Diritti imbarco/sbarco merce: -36,15% dovuto a una flessione della componente di riferimento del 36,23%;

Diritti approdo/decollo/sosta: +32,31% a fronte di un incremento del tonnellaggio aeromobili del 32,4%;

Security pax e bagaglio: +46,0%, in diretta relazione all'incremento dei passeggeri in partenza dell'aviazione commerciale;

Security merce: - 37,49% a fronte di una flessione della componente di riferimento del 32,4%;

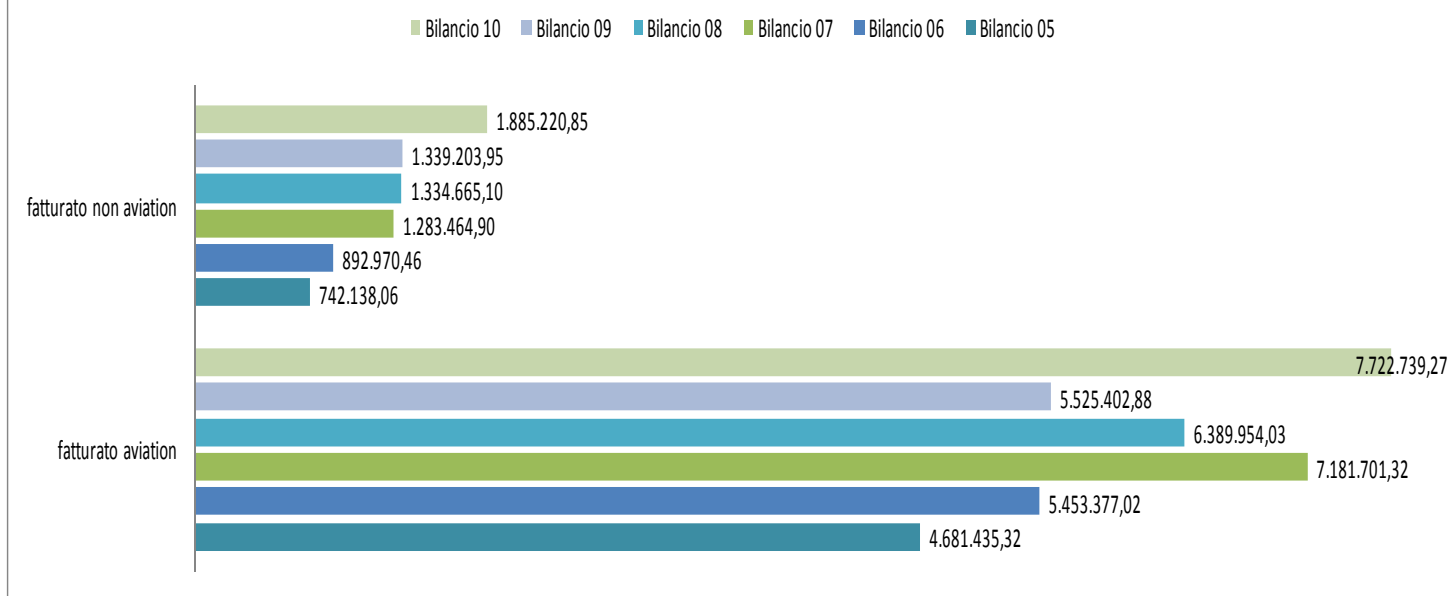
Security aggiuntiva: ricavi per prestazioni di vigilanza dell'aeromobile richiesta su tratte sensibili. Nel 2010 il fatturato è stato pari a 159.220 euro, a fronte di un fatturato 2009 pari a 56.450 euro.

Subconcessioni: + 39,45% compresi i proventi per il parcheggio, gestito autonomamente da Aeradria Dall'anno 2009. Di seguito si riporta una tabella che dettaglia per tipologia il fatturato per sub concessioni 2010 e 2009:

<b>Tipologia di subconcessionari</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Var %</b>
Royalties ristorazione bar	210.010	379.950	80,92%
Locazione spazi commerciali	377.465	513.098	35,93%
Royalties autonoleggi	89.646	86.123	-3,93%
Proventi parcheggio	105.282	160.000	51,97%
Spedizionieri	36.866	39.021	5,84%
Spazi pubblicitari	302.527	304.803	0,75%
Tour operator	41.082	75.836	84,60%
Altre sub-concessioni	57.558	124.055	115,53%
Compagnie aeree	27.964	58.022	107,49%
<b>TOTALE</b>	<b>1.248.400</b>	<b>1.740.908</b>	<b>39,45%</b>

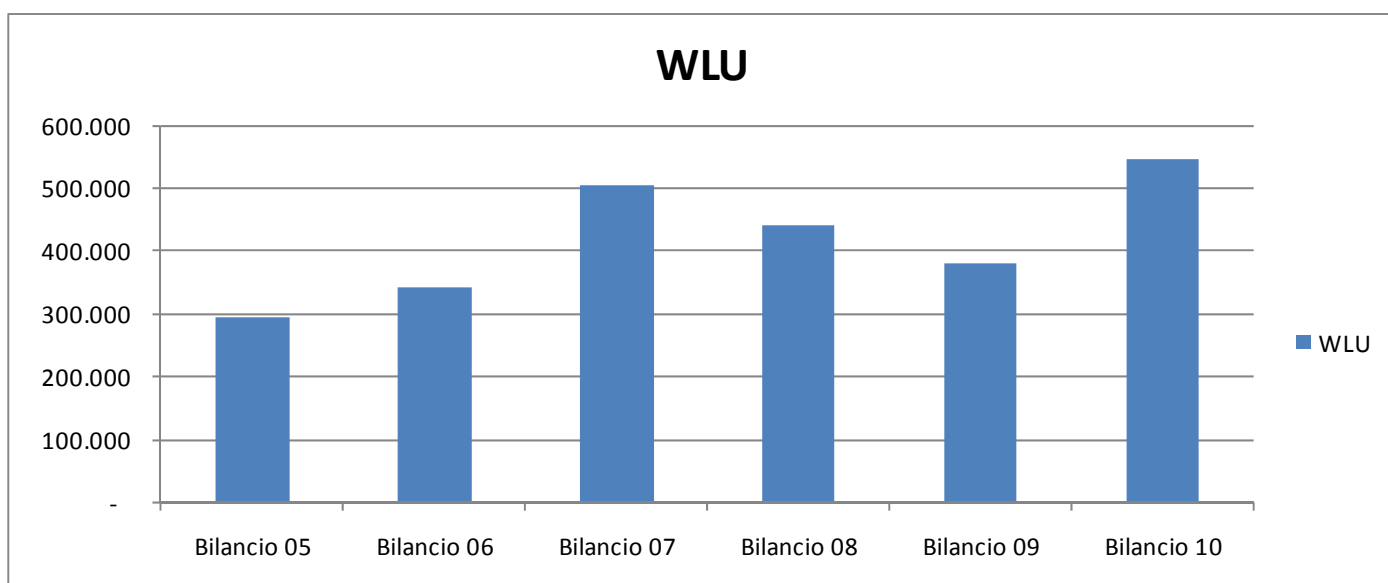
- Complessivamente, si rileva un andamento crescente del fatturato che dal 2005 al 2010 è passato da 5,4 mln a 9,6 mln (+77%), parallelamente ad uno sviluppo del traffico che ha portato dai 283 mila passeggeri del 2005 ai 552 mila del 2010.
- Il fatturato aviation, strettamente legato al traffico (passeggeri e movimenti aerei), si è incrementato del 65% passando dai 4,7 mln del 2005 ai 7,7 mln del 2010.
- Aeradria ha inoltre intrapreso un percorso virtuoso volto allo sviluppo del fatturato non aviation che ha prodotto ottimi risultati, portando tali ricavi a 1,9 mln nel 2010 a fronte dei 0,7 del 2005 (+154%). A questo proposito è stata determinante la sottoscrizione di nuovi contratti e la ridefinizione dei contratti esistenti per sub concessioni prevedendo, oltre ad un fisso garantito anche un canone variabile in funzione del numero passeggeri o del fatturato dell'esercizio commerciale. Per l'anno 2011 è previsto un ulteriore incremento del fatturato non aviation che raggiungerà i 2,9 mln di euro.
- Nella tabella che segue è riportato l'andamento del fatturato aviation e non aviation dal 2005 al 2010:

## Andamento fatturato



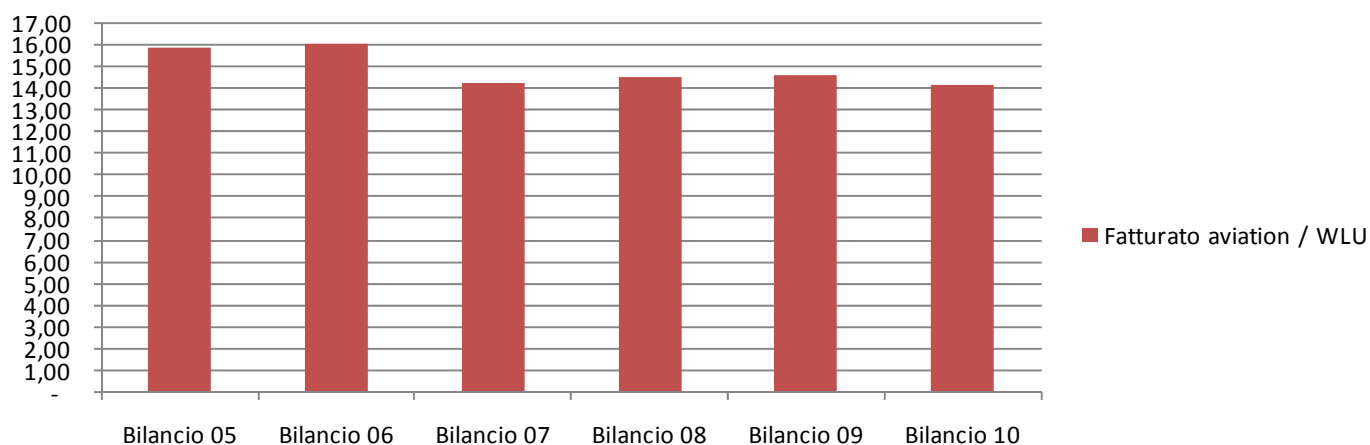
- I grafici seguenti evidenziano gli andamenti della W.L.U. e dei principali indicatori reddituali calcolati sulla W.L.U..

## WLU



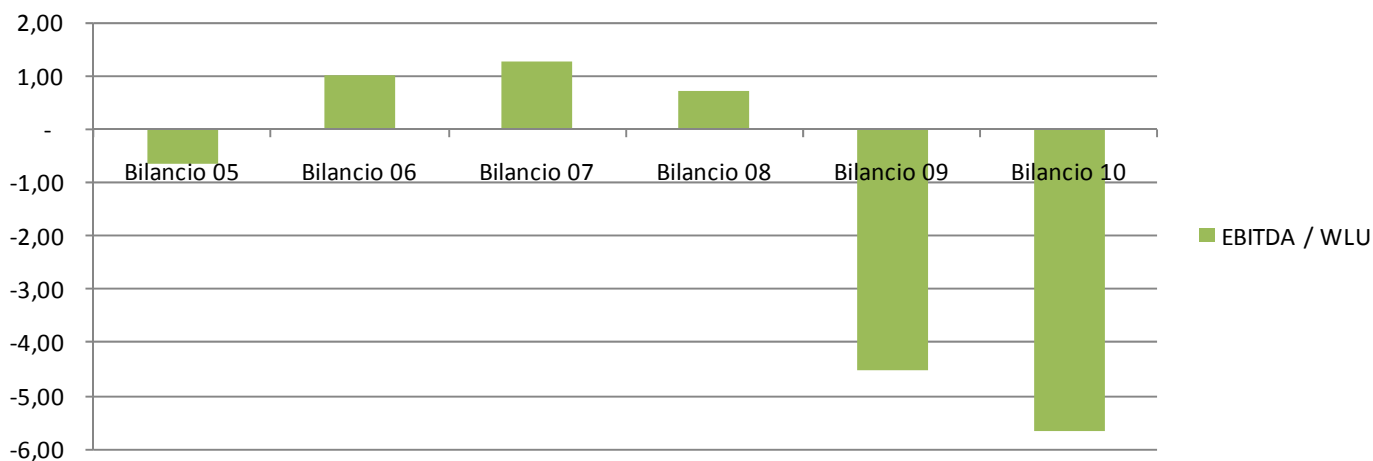
- Nell'anno 2010 si evidenzia un significativo incremento della W.L.U. (passeggeri + quintali merce), che denota una decisa inversione di tendenza rispetto agli anni 2008 e 2009 nei quali si era registrata una progressiva flessione della W.L.U..
- L'incremento della W.L.U. è principalmente determinato allo sviluppo del traffico passeggeri che si sono incrementati del 44,39% rispetto all'anno precedente.

## Fatturato aviation / WLU



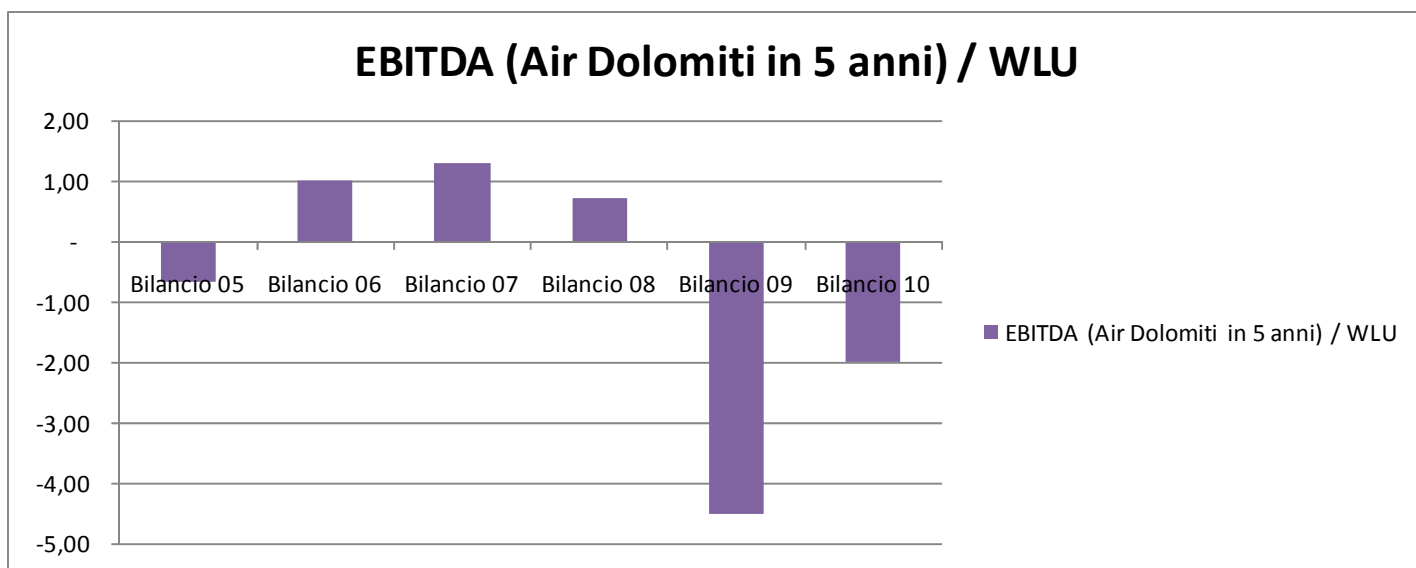
- Il fatturato aviation unitario per W.L.U. è rimasto sostanzialmente in linea con quello dell'anno precedente.

## EBITDA / WLU



- Il peggioramento dell'EBITDA/WLU nell'anno 2010 è determinato dall'impatto negativo sull'EBITDA dovuto ai costi sostenuti con riferimento al contratto Air Dolomiti.

- Nel caso in cui tali oneri (la cui integrale imputazione a conto economico nell'anno di sostenimento, costituisce elemento di straordinarietà), fossero stati ripartiti sulla durata del contratto l'andamento dell'EBITDA/WLU avrebbe registrato un significativo miglioramento nel 2010:



#### 1.4 COSTI COMPLESSIVI

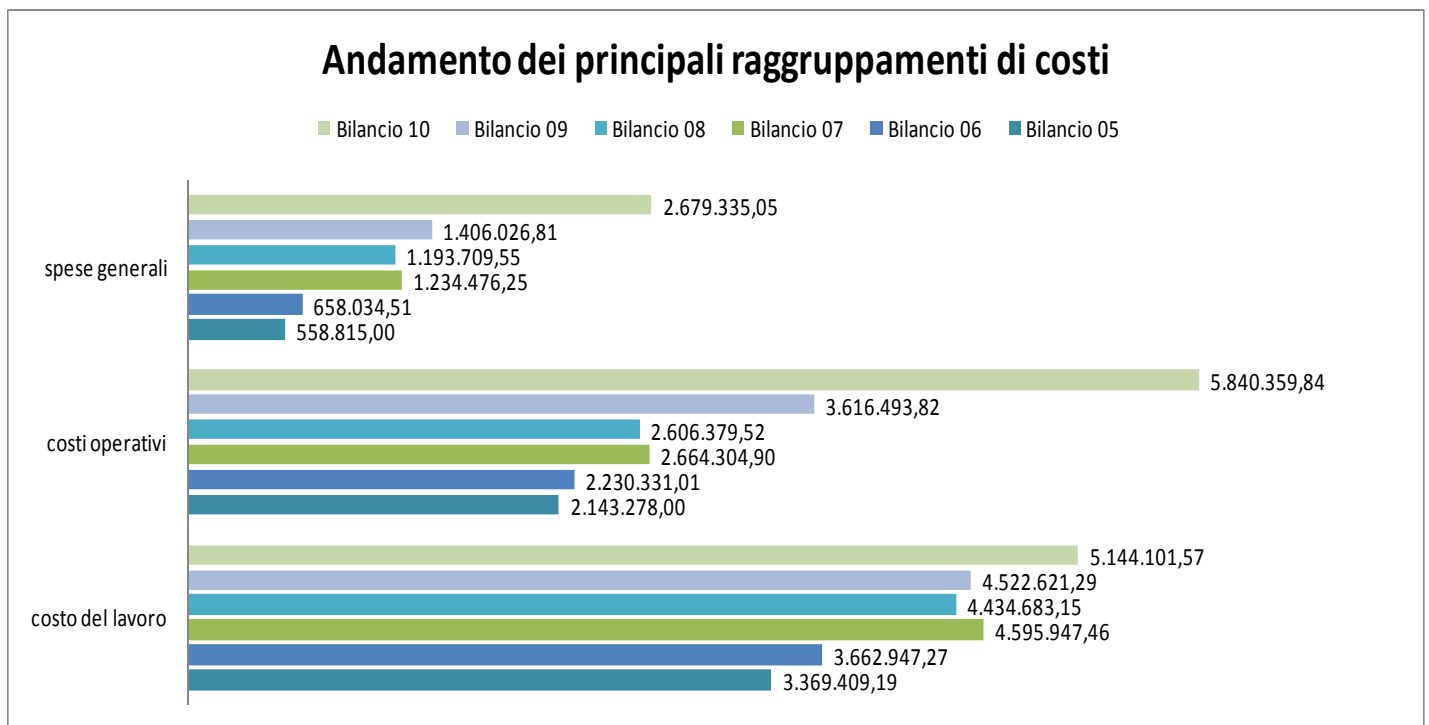
- Nel 2010 i costi, complessivi delle partite straordinarie, si sono attestati a circa 17 mln con un incremento sull'esercizio 2009 di circa il 70% (si tenga conto che il 46% dell'incremento è da imputare ai costi sostenuti per la partita Air Dolomiti), a fronte di un incremento dei passeggeri del 44,39%, della WLU del 44,21% e delle vendite nette del 39,9%.
- Il raffronto, limitato ai soli costi gestionali al netto degli ammortamenti e delle poste straordinarie, evidenzia un incremento rispetto al 2009 del 42%, passando da 9,8 mln a 13,9.
- Il costo totale unitario, calcolato sia sui passeggeri che sulle W.L.U. risulta migliorato rispetto al 2009.

	Bilancio 05	Bilancio 06	Bilancio 07	Bilancio 08	Bilancio 09	Bilancio 10
Totale costi gestionali (al netto amm.ti, partite straordinarie e finanziarie)	6.177.550,39	6.633.422,34	8.572.443,32	8.296.458,89	9.806.205,54	13.959.655,76
Numero passeggeri	283492	324454	498473	434487	382932	552922
Costo per passeggero	21,8	20,4	17,2	19,1	25,6	25,2
W.L.U.	295300	341295	504462	440439	379715	547590,74
Costo per W.L.U.	20,9	19,4	17,0	18,8	25,8	25,5

- Gli incrementi dei costi gestionali sono prevalentemente imputabili all'incremento dei costi sostenuti per la promozione e marketing e per lo sviluppo del traffico. Tali costi costituiscono un vero e proprio investimento per la società di gestione finalizzato alla promozione e al lancio di nuove tratte e all'apertura di nuovi mercati in incoming turistico.
- La sottoscrizione dei contratti con le compagnie aeree per nuove tratte, specie con le compagnie low cost, prevedono un significativo impegno economico da parte della società di gestione aeroportuale, concentrato nella fase iniziale del volo (solitamente i primi 3-5 anni) e finalizzato allo sviluppo commerciale dello stesso e alla crescita del turismo locale. Il bilancio 2010 risulta quindi ancora molto appesantito dai costi promozione e marketing.
- Come ampiamente noto in campo aeroportuale, una volta aperte nuove tratte che determinano flussi di traffico, la stessa tratta diventa appetibile per le compagnie aeree indipendentemente dalle azioni

promozionali e marketing dell'aeroporto, come esposto in precedenza in merito all'investimento sostenuto con Air Dolomiti.

- Investire nell'attività di sviluppo del traffico e promozione voli è indispensabile per raggiungere una dimensione di traffico tale da consentire il perseguimento di un'equilibrio economico-finanziario per la società. Solo con un congruo numero di passeggeri, infatti, è possibile rendere efficiente la struttura dei costi fissi (in primis il costo del personale).
- Aeradria ha sostenuto significativi investimenti per la promozione e marketing, in parallelo con l'attuazione del piano di investimenti strutturali previsti per gli adeguamenti ENAC dello scalo e per sostenere adeguatamente lo sviluppo del traffico, e già dal 2011 supererà il milione dei passeggeri. Tale risultato, importantissimo da un punto di vista gestionale, non sarebbe stato possibile se non si fossero sostenuti gli investimenti per lo sviluppo del traffico.
- L'altra componente significativa dei costi di Aeradria, è il costo del lavoro che nel 2010 ha avuto un'incidenza sul fatturato pari al 47,35%, rilevando un significativo miglioramento in termini di efficienza rispetto al 2009.
- Tuttavia, pur essendo migliorato rispetto all'anno precedente, l'impiego del personale è stato inefficiente anche nel 2010 a causa dello scarso numero di voli giornalieri in alcuni mesi dell'anno.
- Il 40% del traffico settimanale è stato infatti concentrato al sabato e, a sua volta, circa il 40% del traffico del sabato è stato concentrato su una fascia di 3 ore; è evidente che tale ripartizione del traffico comporta una sovrastrutturazione dei costi fissi, superabile solo con l'incremento del numero di voli (e quindi di passeggeri) e con la ripartizione dei voli nei giorni della settimana e nelle fasce orarie "vuote".
- Le azioni di promozione e marketing poste in essere dalla società per lo sviluppo del traffico, e la sottoscrizione del contratto Wind Jet (avvenuta a novembre 2010 con effetti da marzo 2011), consentono una significativa razionalizzazione organizzativa e dei costi di struttura già dal 2011.
- La tabella seguente riporta l'andamento dei principali raggruppamenti di costo dal 2005 al 2010.

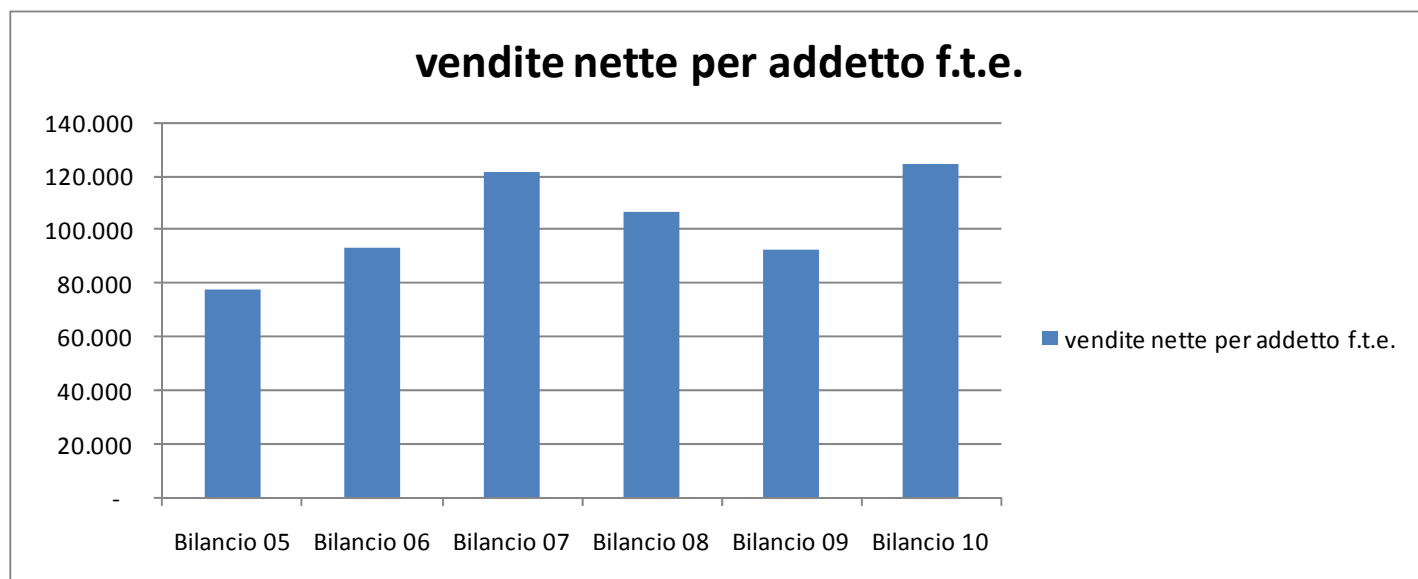


## 1.5 COSTI DEL LAVORO: DIPENDENTI E DITTE ESTERNE

### • Organico diretto

L'organico medio annuo f.t.e. si è attestato a 77,29 unità con un incremento rispetto all'esercizio precedente del 3,94% a fronte di un incremento della WLU del 44,21%.

Le vendite nette per addetto si sono attestate all'incirca sui livelli del 2007, registrando un significativo incremento rispetto all'anno precedente. Tale andamento positivo evidenzia il miglioramento nell'efficienza dell'impiego di personale, reso possibile dallo sviluppo del traffico.



### • Costi del personale diretto e ditte esterne

Di seguito si dà evidenza della composizione delle poste che nel bilancio gestionale costituiscono il costo del lavoro.

	Bilancio 05		Bilancio 06		Bilancio 07		Bilancio 08		Bilancio 09		Bilancio 10		Delta 2010-2009	
	valori	%su fatt	valori	%su fatt	valori	%su fatt	valori	%su fatt	valori	%su fatt	valori	%su fatt	valori	%su fatt
<b>Costo del lavoro</b>														
Salari, stipendi e relativi oneri	2.450.872,00	40,97%	2.561.196,13	36,71%	2.846.452,93	30,88%	2.888.527,08	33,55%	3.080.783,88	38,07%	3.528.379,06	32,48%	447.595,18	14,53%
Trattamento di fine rapporto	143.994,66	2,41%	154.359,66	2,21%	175.406,54	1,90%	166.088,41	1,93%	168.331,43	2,08%	177.019,09	1,63%	8.687,66	5,16%
Altri costi del personale	133.275,00	2,23%	190.138,03	2,73%	226.722,53	2,46%	271.754,88	3,16%	264.463,74	3,27%	242.081,18	2,23%	(22.382,56)	-8,46%
Lavoro interinale / Co.Co.Pro.	0,00	0,00%	78.856,80	1,13%	105.973,08	1,15%	103.880,84	1,21%	104.003,29	1,29%	131.614,55	1,21%	27.611,26	26,55%
Pulizia e facchinaggio ditte esterne	584.350,53	9,77%	612.622,26	8,78%	1.078.603,37	11,70%	948.638,35	11,02%	865.077,23	10,69%	957.699,73	8,82%	92.622,50	10,71%
Altre forme di terzizzazione	56.917,00	0,95%	65.774,39	0,94%	162.789,01	1,77%	55.793,59	0,65%	39.961,72	0,49%	107.307,96	0,99%	67.346,24	168,53%
<b>TOTALE COSTO DEL LAVORO E TERZIARIZZAZIONI</b>	<b>3.369.409,19</b>	<b>56,32%</b>	<b>3.662.947,27</b>	<b>52,50%</b>	<b>4.595.947,46</b>	<b>49,86%</b>	<b>4.434.683,15</b>	<b>51,51%</b>	<b>4.522.621,29</b>	<b>55,89%</b>	<b>5.144.101,57</b>	<b>47,35%</b>	<b>621.480,28</b>	<b>13,74%</b>

Il costo del lavoro è incrementato rispetto al 2009 di circa il 14% ed è incremento sia nella componente di personale diretto sia nella componente di terzizzazioni:

- o maggior costo del lavoro diretto (dipendenti e interinali) per circa 460 mila euro (+13%) dovuto al mix derivante da aumento dell'organico e rinnovi del contratto nazionale e aziendale

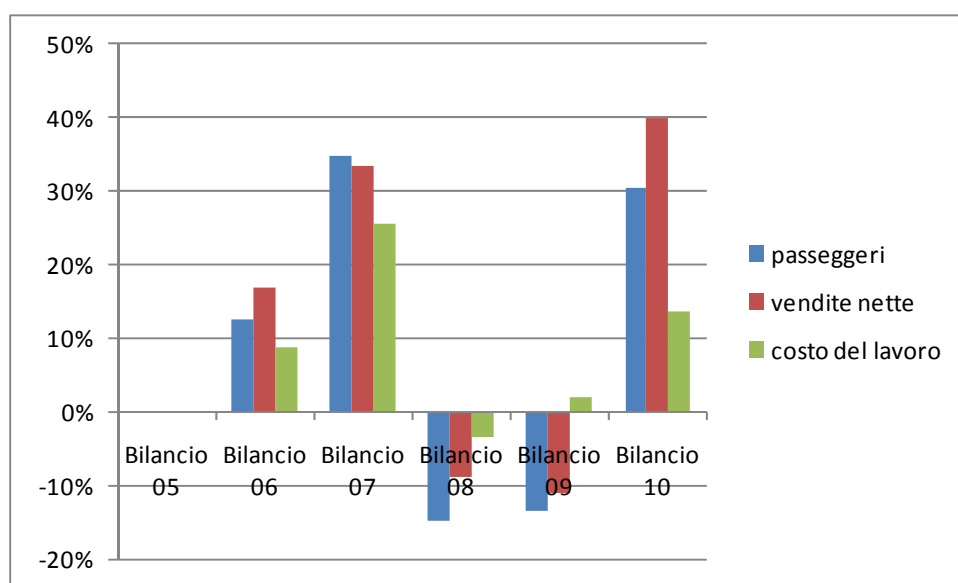


- o maggior costo per terziarizzazioni per circa 160 mila euro (+18%). Sono previsti importanti miglioramenti in tali costi già dal 2011 in virtù di una rinegoziazione dei contratti in essere con le ditte esterne; con lo sviluppo del traffico e la più efficiente ripartizione dei voli nell'arco della settimana e delle fasce orarie, anche le ditte esterne riescono infatti a razionalizzare i loro costi e Aeradria può ottenere condizioni migliori sui contratti.

In particolare si segnala che nei primi mesi dell'anno 2011, è stato sottoscritto un nuovo contratto, a condizioni significativamente migliorative per Aeradria, con la ditta esterna che si occupa dei vari servizi air side (pulizia aeromobili, pulizia piazzale, rampa passeggeri, facchinaggio, ecc.) e che rappresenta la componente maggiore di costi per terziarizzazioni.

Anche se si è incrementato in valore assoluto, il costo del lavoro non è cresciuto proporzionalmente all'incremento del fatturato e del traffico e questo evidenzia la possibilità di razionalizzare i costi del personale con l'incremento del traffico.

Nella tabella di seguito, si evidenzia la dinamica dell'incremento di traffico, fatturato e costo del lavoro:



Nel 2009, a fronte di una flessione di traffico e fatturato, il costo del lavoro è comunque incrementato (seppur di poco) mentre nel 2010, a fronte di un incremento dei passeggeri del 44,39% e un conseguente incremento del fatturato aviation e non aviation di circa il 34%, il costo del lavoro si è incrementato del 14% (1/3 dell'incremento di traffico).

## 1.6 COSTI OPERATIVI

- Si sono attestati a €5,8 mln con un incremento del 61,49% rispetto all'esercizio 2009. Come si evince dal prospetto, nel 2010 i costi per marketing e promozioni hanno rappresentato il 78% del totale.

Descrizione conti	Bilancio 06	Bilancio 07	Bilancio 08	Bilancio 09	Bilancio 10	%sul totale
Materiale di consumo e merce	160.237,71	182.314,87	169.700,41	198.865,47	347.079,41	6%
Costi marketing e promozioni	995.076,81	1.278.762,51	1.360.809,65	2.476.657,64	4.567.229,49	78%
Manutenzioni	34.836,72	55.245,07	21.687,93	19.254,52	89.522,29	2%
Assicurazioni	213.247,09	111.679,24	101.006,89	101.134,89	100.948,89	2%
Costi per servizi	191.679,04	466.037,44	346.626,05	396.835,66	264.572,22	5%
Costi godimento beni di terzi	235.725,65	142.176,78	144.288,93	150,00	2.480,00	0%
utenze	399.528,29	428.088,99	462.259,66	423.595,64	468.527,54	8%
<b>Costi operativi</b>	<b>2.230.331,31</b>	<b>2.664.304,90</b>	<b>2.606.379,52</b>	<b>3.616.493,82</b>	<b>5.840.359,84</b>	<b>100%</b>

## 1.7 SPESE GENERALI

- Si sono attestati a €2,7 mln con un incremento del 90,56% sull'esercizio precedente, principalmente assorbito dai costi per fiere, marketing e promozione all'estero (nei costi vari amministrativi) e da altri costi commerciali (nelle consulenze). Nella tabella di seguito è evidenziata la composizione delle spese generali:

Descrizione conti	Bilancio 06	Bilancio 07	Bilancio 08	Bilancio 09	Bilancio 10	%sul totale
Costi consulenze	284.975,86	494.172,19	314.534,08	454.798,81	1.094.300,77	41%
Costi vari amministrativi	136.790,79	428.239,13	594.982,86	666.427,06	1.318.834,38	49%
Costi organi statutari	236.268,32	312.064,93	284.192,61	284.800,94	266.199,90	10%
<b>Spese generali</b>	<b>658.034,97</b>	<b>1.234.476,25</b>	<b>1.193.709,55</b>	<b>1.406.026,81</b>	<b>2.679.335,05</b>	<b>100%</b>

## 1.8 COSTI PER AMMORTAMENTI

- I costi per ammortamenti del 2010 si sono attestati a complessivi Euro 826 mila con un incremento in termini assoluti di Euro 226 mila rispetto all'esercizio precedente e con una variazione percentuale pari al +38%. Tale incremento è da ricondurre in parte alla modifica delle % di ammortamento per alcune classi di beni e in parte (più significativa) ai nuovi investimenti in opere e attrezzature realizzati nell'anno in rispetto del piano degli investimenti finalizzati agli adeguamenti ENAC e allo sviluppo dello scalo.
- Le immobilizzazioni e i relativi costi per ammortamenti sono descritti dettagliatamente in nota integrativa.

## 1.9 PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

- I proventi finanziari sono relativi ad interessi da cedole di obbligazioni private a garanzia di un finanziamento chirografario con Banca Carim acceso nei primi mesi del 2008.
- Gli oneri finanziari sono costituiti sostanzialmente da:
  - interessi passivi calcolati sui finanziamenti in essere;
  - interessi passivi di c/c per utilizzo degli affidamenti bancari sullo scoperto di conto.

## 1.10 PARTITE STRAORDINARIE

- I proventi straordinari (Euro 91 mila) sono composti prevalentemente da:

- sopravvenienze attive per 30 mila euro dovute principalmente ad uno sgravio INPS sul premio produzione 2009 e a compensazione di partite di credito e debito verso la compagnia My Travel relative agli anni precedenti;
- risarcimenti assicurativi per 13 mila euro;
- altri proventi straordinari per 47 mila euro dovuti principalmente alla vendita di biglietti da/per il mercato russo

La suddetta voce risulta in diminuzione rispetto al precedente esercizio (-28%).

- Gli oneri straordinari sono (2 mln di euro) sono composti per 1,7 mln dalla quota di costo sostenuta nel 2009 e spesa nel 2010 in conseguenza all'interruzione del contratto con Air Dolomiti, come meglio esposto in precedenza.

### 1.11 CREDITI E CONTENZIOSI

- Nel periodo 2005-2010 sono state definite 35 procedure giudiziarie, di cui 2 rimaste in sospeso sono state svalutate con il bilancio 2010.
- Allo stato attuale è in corso una procedura giudiziaria per recupero credito contro la Compagnia aerea Sibir airlines.
- Come già evidenziato nelle relazioni sulle gestioni 2005-2009, undici procedure giudiziarie sono ancora quiescenti in attesa dei provvedimenti definitivi di riparto delle relative procedure fallimentari e concorsuali che, realisticamente, non produrranno recuperi e sono comunque già state svalutate con i precedenti bilanci.

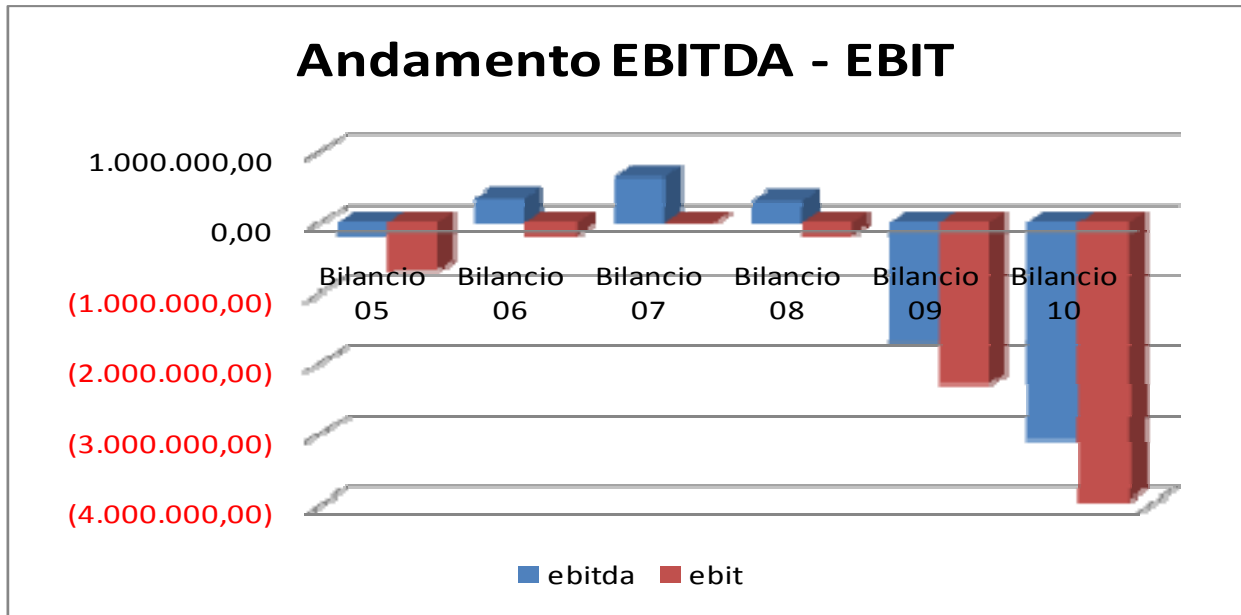
### 1.12 PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

- La Società detiene partecipazioni nelle seguenti società controllate e collegate: Airport Infrastructure Rimini S.r.l. (51%), Convention Bureau della Riviera di Rimini S.r.l. (8,50%) e Promozione del Parco della musica S.r.l. (0,7%).
- Tutti gli elementi economico-finanziari riguardanti le suddette partecipazioni sono esposti nella Nota integrativa al bilancio e vengono espressamente richiamati e confermati quali ulteriori parti integranti della presente relazione.

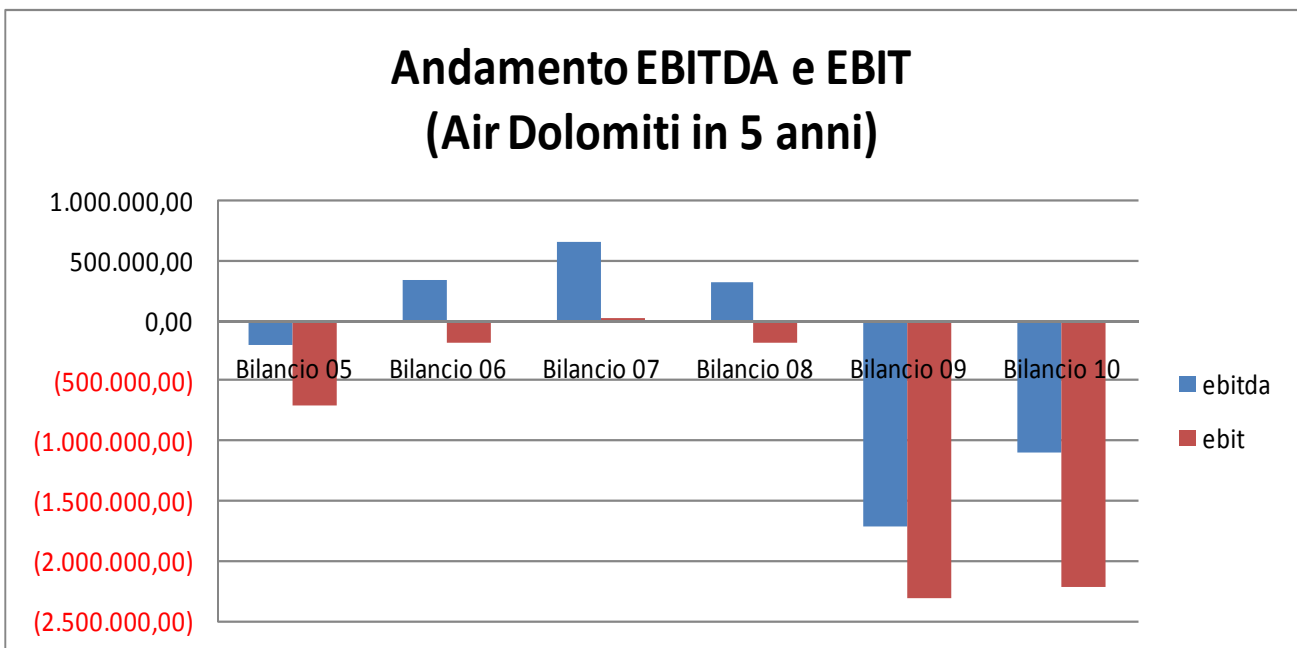
### 1.13 INDICATORI PATRIMONIALI ECONOMICI E FINANZIARI 2005-2010

- **EBITDA:** misura il risultato economico della sola attività caratteristica. Non tiene conto degli eventi straordinari, della gestione finanziaria e degli ammortamenti; evidenzia pertanto la capacità dell'azienda di produrre reddito con la propria attività tipica.
- **EBIT:** somma algebricamente all'EBITDA il valore degli ammortamenti dell'anno.

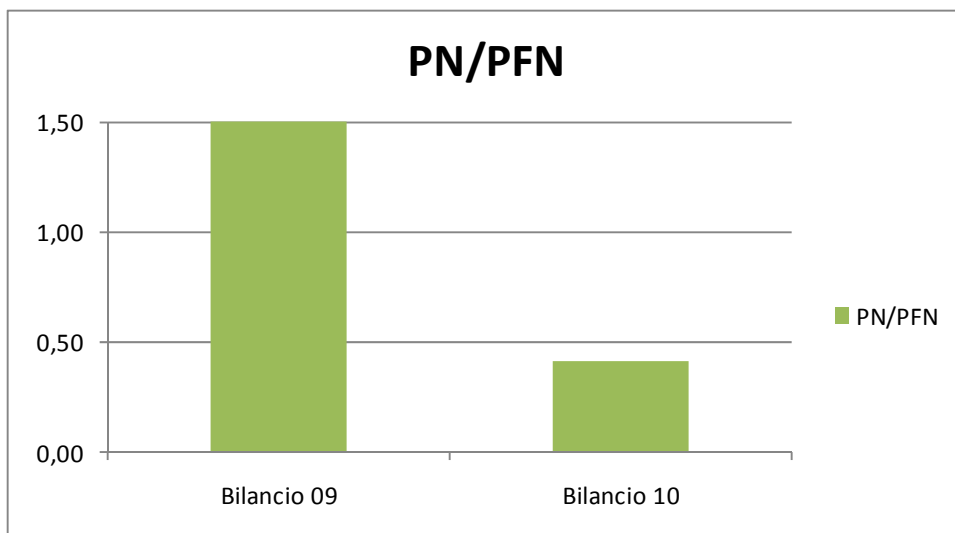
Il grafico successivo riporta la dinamica di EBITDA e EBIT nel periodo 2005/ 2010:



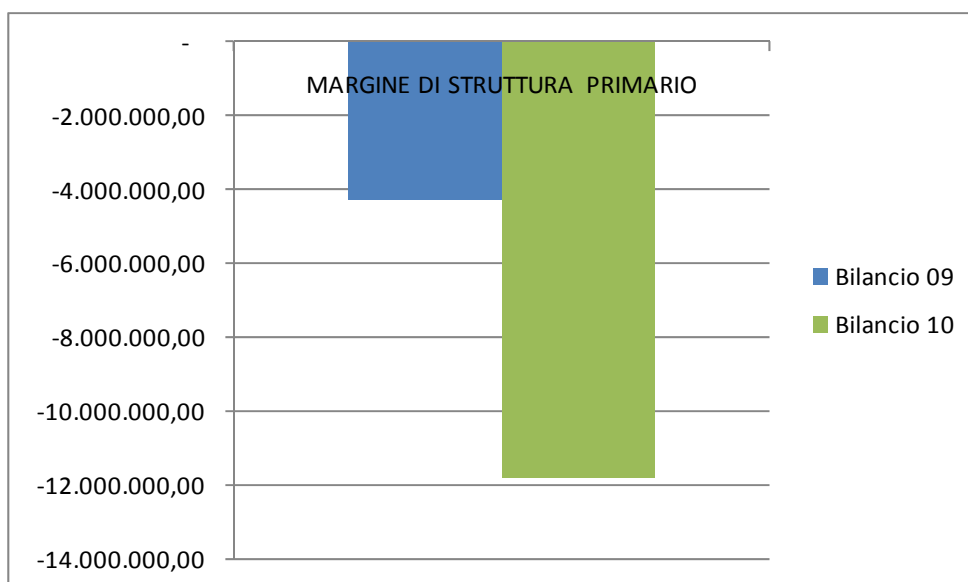
- Con riferimento ai valori dell'anno 2010, si rileva che sono inficiati dalla partita Air Dolomiti. Come esposto in precedenza i costi sostenuti per lo sviluppo di alcune tratte del mercato tedesco ed austriaco sono stati integralmente spesi nell'anno 2010 a causa dell'interruzione del contratto con Air Dolomiti (anche se tali costi produrranno comunque effetti positivi negli esercizi futuri).
- Qualora gli oneri derivanti da tale contratto fossero stati ripartiti in 5 anni, l'EBITDA e l'EBIT 2010 sarebbero risultati migliori rispettivamente di circa 1,9 mln e 1,7 mln. In questo caso l'andamento di EBITDA e EBIT avrebbe evidenziato un miglioramento rispetto al 2009, come evidenziato nel grafico di seguito:



- PATRIMONIO NETTO / POSIZIONE FINANZIARIA NETTA:** indica il rapporto fra i mezzi propri e l'indebitamento verso banche.  
 Nel 2010 l'indebitamento verso banche si è significativamente incrementato per far fronte agli ingenti investimenti sostenuti.



- MARGINE DI STRUTTURA PRIMARIO:** si ottiene come differenza fra mezzi propri (P.N.) e totale attivo immobilizzato. Nel 2010, a seguito degli ingenti investimenti sostenuti, l'attivo immobilizzato si è incrementato significativamente aumentando così lo sbilancio fra le due entità.





## **CAPITOLO 2**

### **Dati di traffico e indotto economico - turistico**





## 2.1 DATI COMPLESSIVI DI TRAFFICO

- Con l'anno 2010 l'Aeroporto Internazionale Federico Fellini di Rimini-San Marino ha raggiunto un traguardo importante: il superamento della soglia dei 500.000 passeggeri. Inoltre, con 552.922 passeggeri complessivi, rispetto ai 382.932 del 2009, ha segnato un ulteriore punto a suo favore: l'incremento del +44.4% del traffico, uno dei più alti registrati per Rimini.
- A livello nazionale, l'andamento del traffico ha segnalato anch'esso un incremento pari al 7,0% (Fonte Assaeroporti).

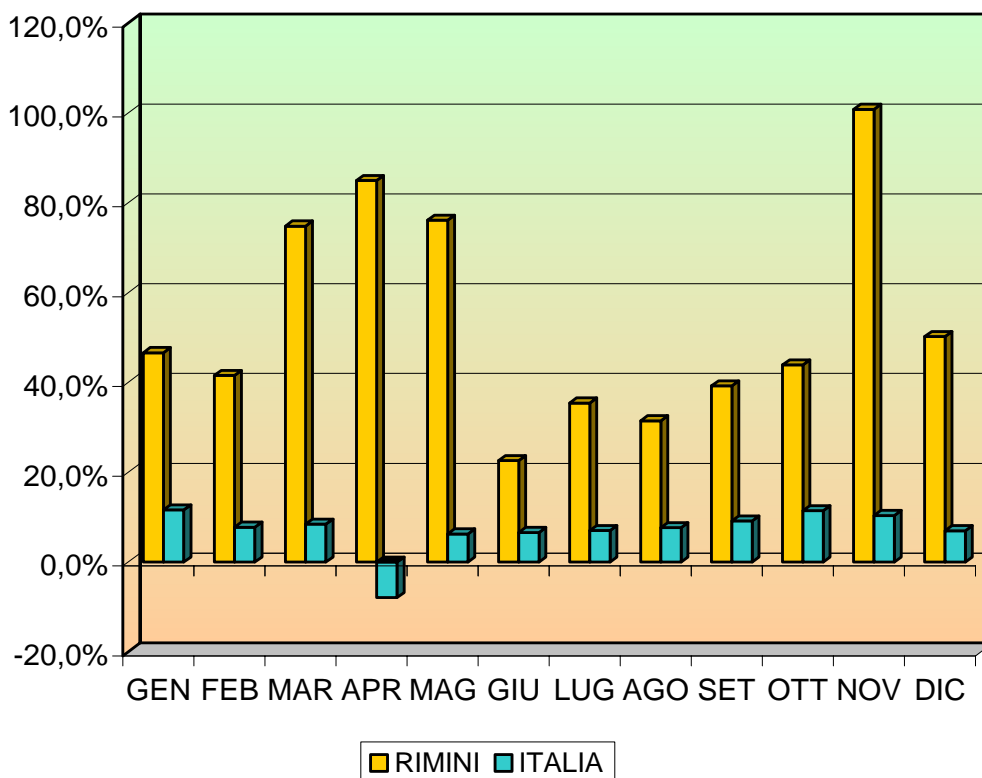
Aeroporti	PAX 2010	PAX 2009	VARIAZ. 09/10	
RIMINI-SAN MARINO	552.922	382.932	169.990	44,4%
TOTALI AEROPORTI ITALIANI	139.791.196	130.687.350	9.103.846	7,0%

Fonte Assaeroporti

- La tabella sottostante mostra l'andamento dell'aumento/diminuzione in termini percentuali del traffico di Rimini e dell'Italia.

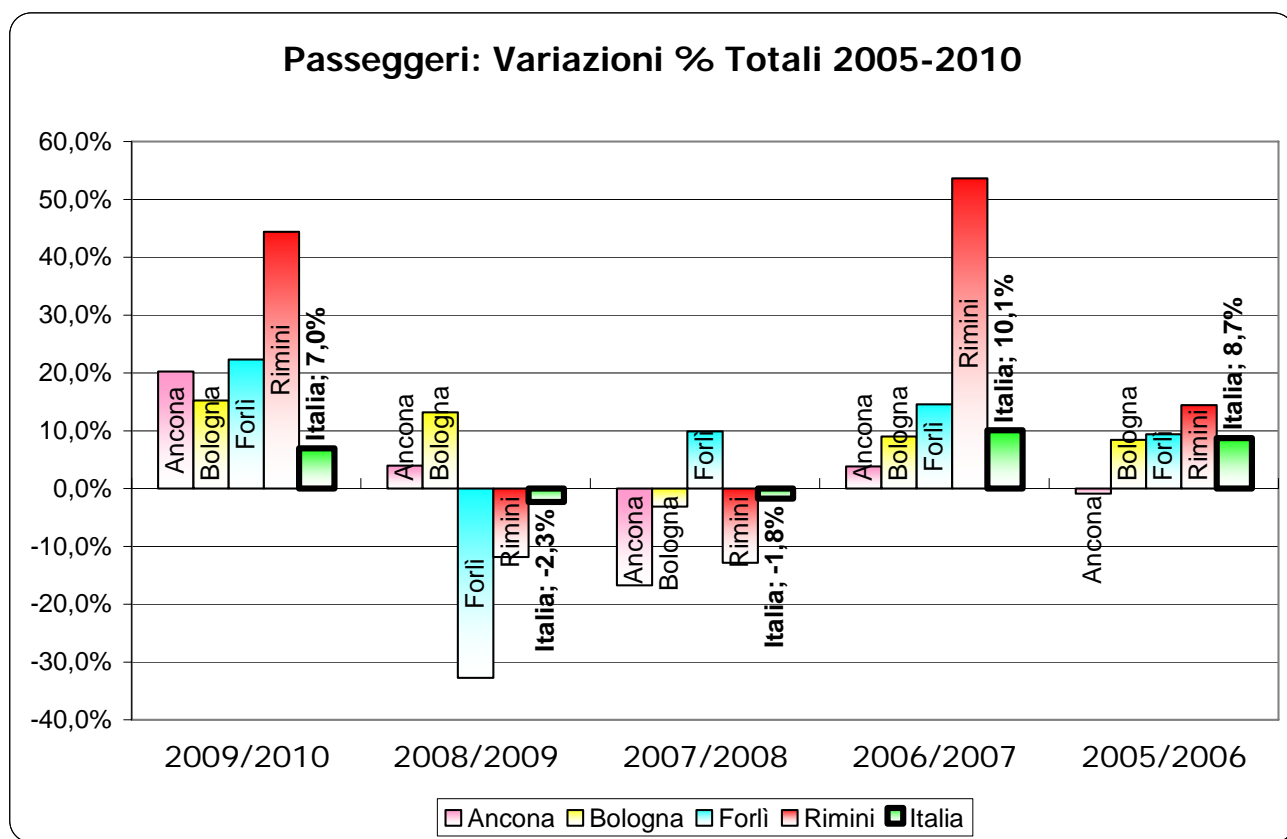
	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOT.
<b>RIMINI</b>	46,6%	41,5%	74,8%	85,0%	76,1%	22,6%	35,4%	31,5%	39,3%	43,9%	100,8%	50,2%	44,4%
ITALIA	11,6%	7,8%	8,4%	-7,9%	6,3%	6,6%	7,0%	7,7%	9,2%	11,5%	10,4%	7,0%	7,0%

**ANDAMENTO %TRAFFICO PAX RIMINI-ITALIA**



- Volendo fare un confronto con gli aeroporti limitrofi, la crescita percentuale del 2010 dell'Aeroporto di Rimini-San Marino è stata decisamente molto positiva, come da tabella e grafico sottostante.

Passeggeri: Variazioni totali 2005-2010					
Aeroporti	Ancona	Bologna	Forlì	Rimini	Tot. Aeroporti Italiani
2009/2010	20,2%	15,3%	22,3%	<b>44,4%</b>	7,0%
2008/2009	4,0%	13,2%	-32,7%	-11,9%	-2,3%
2007/2008	-16,8%	-3,1%	9,9%	-12,8%	-1,8%
2006/2007	3,8%	9,0%	14,6%	53,6%	10,1%
2005/2006	-0,9%	8,4%	9,4%	14,4%	8,7%



- Anche a livello europeo la performance di Rimini è stata degna di nota. La rivista on line [anna.aero](http://anna.aero) ha pubblicato a febbraio 2011 un'analisi dei dati di traffico nei vari paesi europei ed in particolare di circa 300 aeroporti. Nella tabella sottostante l'analisi ha riportato i primi e gli ultimi 10 aeroporti della classifica.

Airport	2010 v 2009	Airport	2010 v 2009
Kaunas (KUN)	+77.3%	Shannon (SNN)	-37.2%
Istanbul Sabiha Gökçen (SAW)	+70.8%	Durham Tees Valley (MME)	-22.1%
Trapani (TPS)	+57.5%	Hamburg Lübeck (LBC)	-21.9%
Brindisi (BDS)	+47.2%	Brescia (VBS)	-19.6%
<b>Rimini (RMI)</b>	<b>+44.4%</b>	Newquay (NOY)	-18.9%
Nador (NDR)	+43.3%	Granada (GRX)	-17.7%
Fez (FEZ)	+40.1%	Murcia (MJV)	-17.3%
Diyarbakir (DIY)	+32.5%	Reus (REU)	-16.7%
Brussels Charleroi (CRL)	+32.0%	Humberside (HUY)	-15.7%
Maastricht (MST)	+30.6%	Blackpool (BLK)	-14.9%

Source: [anna.aero](http://anna.aero) European Airport Traffic Trends Database

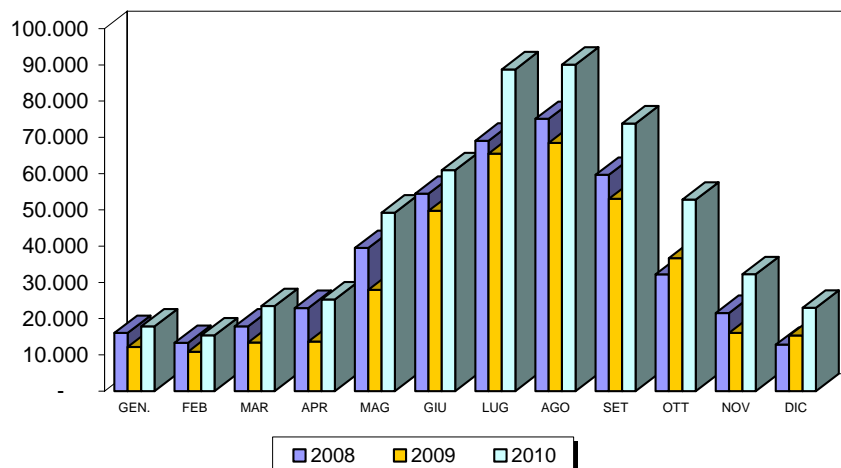
- Da tale analisi è emerso come Rimini si sia posizionata al 5° posto per crescita di traffico a livello europeo, terzo in Italia.
- Entrando nel dettaglio dei dati di traffico dell'Aeroporto di Rimini-San Marino, il 2010 ha sottolineato una forte crescita nel traffico commerciale, una limitata flessione nell'aviazione generale (c.d. voli privati) e una perdita ulteriore nel traffico merci (Kg. Merce), come per l'anno precedente.

Descrizione	2010	2009	VARIAZ. 09/10	
Aviazione Commerciale				
Movimenti	6.814	5.176	1.638	31,6%
Tonnellaggio	350.766	258.498	92.268	35,7%
Passeggeri Complessivi	539.786	369.018	170.768	46,3%
Kg Merce	401.674	629.909	-228.235	-36,2%
Kg Posta	-	-	0	0,0%
Aviazione Generale				
Movimenti	2.653	2.795	-142	-5,1%
Tonnellaggio	16.742	18.868	-2.126	-11,3%
Passeggeri Complessivi	3.788	4.398	-610	-13,9%
Transiti				
Passeggeri Complessivi	9.348	9.516	-168	-1,8%
<b>Tot.complessivo passeggeri</b>	<b>552.922</b>	<b>382.932</b>	<b>169.990</b>	<b>44,4%</b>

- Nel 2010, come per l'anno precedente, l'andamento del traffico, nonostante l'incremento, è rimasto fortemente influenzato dal carattere stagionale, come da tabella e grafico sottostante.

ANNO	GEN.	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOT.
<b>2010</b>	17.846	15.399	23.442	25.292	49.255	60.961	88.778	90.063	73.838	52.798	32.257	22.993	552.922
<b>2009</b>	12.170	10.880	13.408	13.671	27.963	49.727	65.556	68.491	53.015	36.683	16.062	15.306	382.932
<b>2008</b>	16.048	13.302	17.834	22.927	39.486	54.454	69.065	75.114	59.672	32.238	21.557	12.790	434.487
<b>% 10/09</b>	46,6%	41,5%	74,8%	85,0%	76,1%	22,6%	35,4%	31,5%	39,3%	43,9%	100,8%	50,2%	44,4%
<b>% 10/08</b>	11,2%	15,8%	31,4%	10,3%	24,7%	11,9%	28,5%	19,9%	23,7%	63,8%	49,6%	79,8%	27,3%

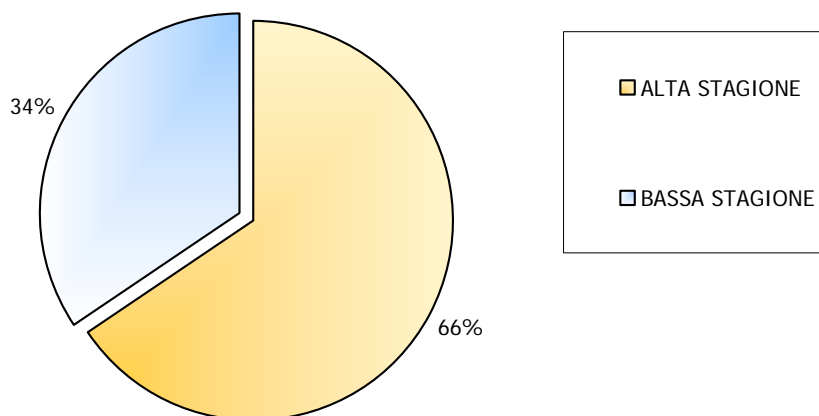
ANDAMENTO MENSILE RIMINI 2008-2009-2010



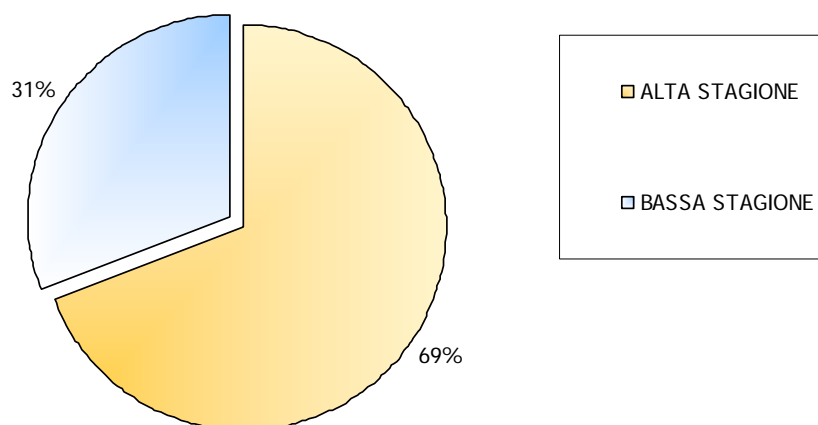
La concentrazione del traffico nel periodo di alta stagione è stata del 66%, di poco inferiore al 69% del 2009.

PERIODO	ALTA STAGIONE		BASSA STAGIONE		TOTALE
	MAG-SETT		GEN-APR / OTT-DIC		
2010	362.895	66%	190.027	34%	552.922
2009	264.752	69%	118.180	31%	382.932
2008	297.791	69%	136.696	31%	434.487

2010 ANDAMENTO STAGIONALE



2009 ANDAMENTO STAGIONALE



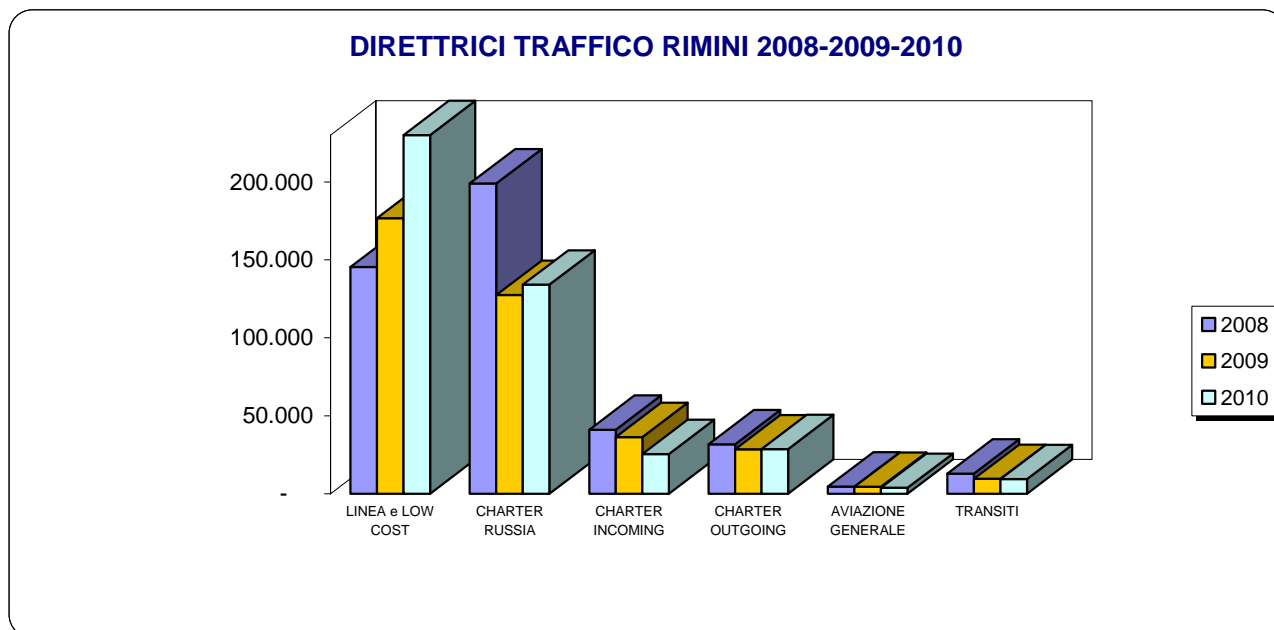
## 2.2 TIPOLOGIE E DIRETTRICI DI TRAFFICO

- Il traffico passeggeri, come precedentemente indicato, è stato suddiviso secondo le principali direttrici:
  - Linea e low cost,
  - Charter provenienti dalla Russia;
  - Charter provenienti da destinazioni generanti turismo incoming (flusso turistico finalizzato principalmente al soggiorno nella provincia di Rimini e limitrofe);
  - Charter in partenza per destinazioni turistiche outgoing (flusso di passeggeri locali con destinazioni varie leisure);
  - Aviazione generale e transiti.

Direttrice Traffico	Pax in arrivo e partenza			Variazione 09/10		Variazione 08/10	
	2010	2009	2008	Valore	%	Valore	%
LINEA e LOW COST	351.698	176.855	145.369	174.843	98,9%	206.329	141,9%
CHARTER RUSSIA	134.030	127.451	199.002	6.579	5,2%	- 64.972	-32,6%
CHARTER INCOMING	25.405	36.289	41.025	- 10.884	-30,0%	- 15.620	-38,1%
CHARTER OUTGOING	28.653	28.423	31.680	230	0,8%	- 3.027	-9,6%
AVIAZIONE GENERALE	3.788	4.398	4.542	- 610	-13,9%	- 754	-16,6%
TRANSITI	9.348	9.516	12.869	- 168	-1,8%	- 3.521	-27,4%
<b>Totale passeggeri</b>	<b>552.922</b>	<b>382.932</b>	<b>434.487</b>	<b>169.990</b>	<b>44,4%</b>	<b>118.435</b>	<b>27,3%</b>

- La crescita maggiore è stata data dalla direttrice linea e low cost. Le motivazioni sono da riscontrare nella generale crescita di questa tipologia di traffico ed in particolare dalla novità rappresentata dai collegamenti di linea per la Russia. Questi ultimi hanno rappresentato un flusso di traffico pari a 130 mila passeggeri, ovvero il 37% del totale del traffico di linea. Infatti nel 2010, per la prima volta nella storia di Rimini, sono stati avviati collegamenti di linea per Mosca, Rostov e Krasnodar, oltre a quello per San Pietroburgo, iniziato a fine agosto del 2009. L'attivazione del traffico di linea da/per la Russia è stato possibile grazie alla stabilità del flusso dei passeggeri ed al riconoscimento dell'importanza di Rimini per il mercato russo.
- Il traffico charter della Russia è cresciuto ma il reale incremento deve essere visto considerando insieme le tipologie linea e charter, come già indicato nel paragrafo precedente e meglio evidenziato nel capitolo 2.6. Il traffico da e per la Russia del 2010, ha presentato oltre alla novità della direttrice linea anche la varietà delle destinazioni con l'aggiunta di Kazan e Nizhny Novgorod, oltre a quelle servite già nell'anno precedente quali Mosca, San Pietroburgo, Ekaterinburg, Rostov e Krasnodar. Inoltre è stato possibile raggiungere le varie città con voli più volte a settimana, garantendo una maggiore scelta al turista russo. Ad esempio nel 2010 è stato possibile partire da Rimini per Mosca nelle giornate di mercoledì, venerdì, sabato e domenica. Le altre destinazioni hanno invece offerto, per la maggiore parte del periodo di programmazione, una copertura bisettimanale.
- Le tipologie di traffico charter incoming ed outgoing hanno risentito ovviamente dell'affermazione dei maggiori collegamenti di linea.
- L'aviazione generale ha segnato una flessione a causa del forte rallentamento del mercato business, così come nel 2009.

- Di seguito, nel grafico sottostante, l'andamento del traffico negli ultimi tre anni delle tipologie e direttrici.

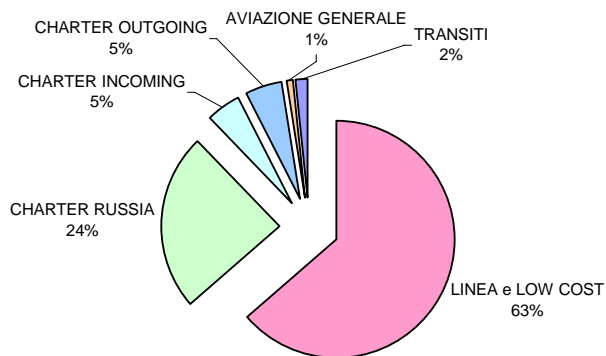


### 2.3 COMPOSIZIONE PERCENTUALE DELLE DIRETTRICI DI TRAFFICO

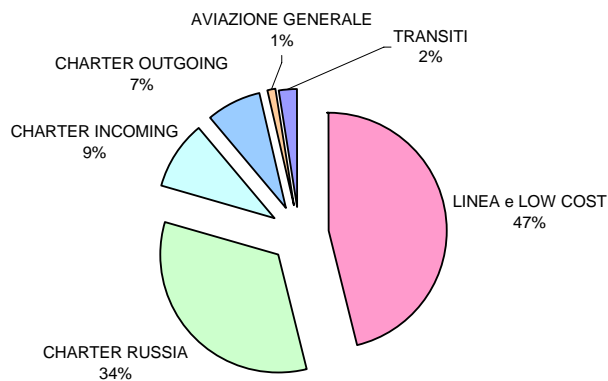
- La direttrice “linea e low cost”, in seguito al forte incremento del 2010, ha detenuto la quota percentuale più alta del traffico pari al 64% del numero di passeggeri.
- Il traffico charter da/per la Russia ha subito un decremento percentuale che però va visto più nel dettaglio come da capitolo 2.6. Infatti sommando il traffico da e per la Russia linea e charter, la quota percentuale detenuta del traffico complessivo è pari al 47,8% con un incremento in termini di passeggeri complessivi pari al 104%, da 129.229 passeggeri del 2009 a 264.262 passeggeri del 2010.

Direttrice Traffico	Pax in arrivo e partenza			% sul totale		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008
LINEA e LOW COST	351.698	176.855	145.369	63,6%	46,2%	33,5%
CHARTER RUSSIA	134.030	127.451	199.002	24,2%	33,3%	45,8%
CHARTER INCOMING	25.405	36.289	41.025	4,6%	9,5%	9,4%
CHARTER OUTGOING	28.653	28.423	31.680	5,2%	7,4%	7,3%
AVIAZIONE GENERALE	3.788	4.398	4.542	0,7%	1,1%	1,0%
TRANSITI	9.348	9.516	12.869	0,0%	2,5%	3,0%
<b>Totale passeggeri</b>	<b>552.922</b>	<b>382.932</b>	<b>434.487</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

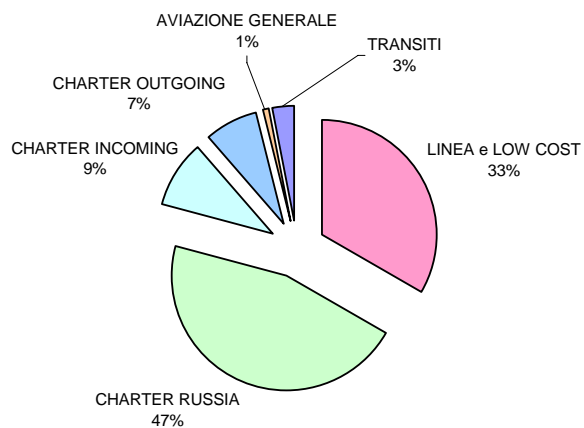
**2010 COMPOSIZIONE % DIRETTRICI TRAFFICO**



**2009 COMPOSIZIONE % DIRETTRICI TRAFFICO**



**2008 COMPOSIZIONE % DIRETTRICI TRAFFICO**



## 2.4 PAESI DI PROVENIENZA/DESTINAZIONE

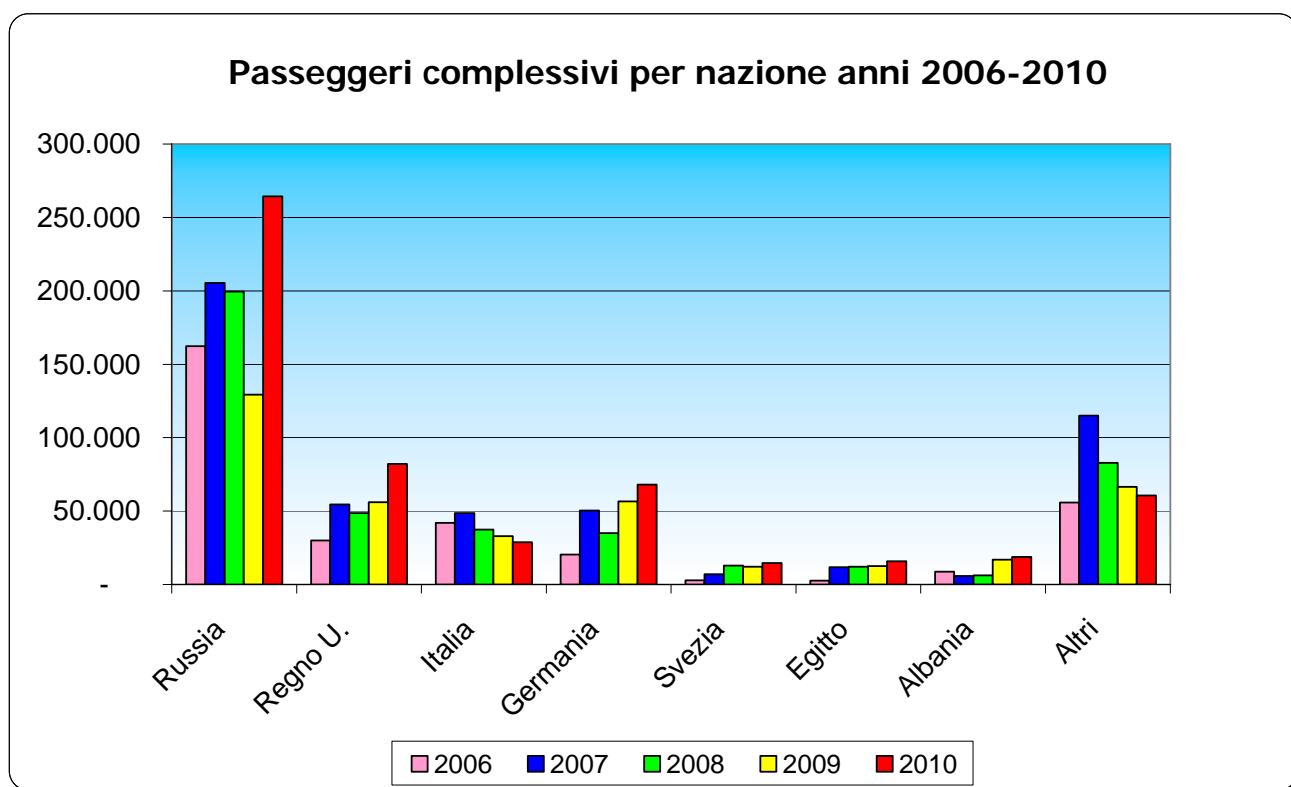
- Nel corso del 2010 la suddivisione dei passeggeri per Paese di destinazione è di seguito rappresentata.

AEROPORTO RIMINI- DATI PER NAZIONE / TIPOLOGIA TRAFFICO								
PAX IN ARR. E PART. X PAESE		2010	2009	2008	09/10		08/10	
TIPO	PAESE	GEN-DIC	GEN-DIC	GEN-DIC	VAR.	% VAR	VAR.	% VAR
LINEA	ALBANIA	18.857	17.008	6.142	1.849	10,9%	12.715	207,0%
E	AUSTRIA	4.388	2.698	4.997	1.690	62,6%	-609	-12,2%
LOW	CROAZIA	615	-	-	615	100,0%	615	100,0%
COST	FRANCIA	62	3.904	-	-3.842	-98,4%	62	100,0%
	GERMANIA	67.709	56.163	34.881	11.546	20,6%	32.828	94,1%
	GRECIA	937	-	-	937	100,0%	937	100,0%
	ITALIA	25.788	26.582	31.474	-794	-3,0%	-5.686	-18,1%
	OLANDA	2.698	1.903	6.834	795	41,8%	-4.136	-60,5%
	POLONIA	274	291	-	-17	-5,8%	274	100,0%
	REGNO UNITO	81.554	49.286	40.361	32.268	65,5%	41.193	102,1%
	REP.CECA	20	69	6.247	-49	-71,0%	-6.227	-99,7%
	ROMANIA	892	3.585	160	-2.693	-75,1%	732	457,5%
	RUSSIA	130.232	1.778	431	128.454	7224,6%	129.801	30116,2%
	SVEZIA	14.549	12.191	12.872	2.358	19,3%	1.677	13,0%
	SVIZZERA	2.557	1.056	-	1.501	142,1%	2.557	100,0%
	UNGHERIA	253	-	-	253	100,0%	253	100,0%
	ALTRI	313	341	970	-28	-8,2%	-657	-67,7%
LINEA Totale		351.698	176.855	145.369	174.843	98,9%	206.329	141,9%
	RUSSIA CHARTER	134.030	127.451	199.002	6.579		-64.972	
RUSSIA Totale		134.030	127.451	199.002	6.579	5,2%	-64.972	-32,6%
CHARTER	BELGIO	4.809	4.758	5.634	51	1,1%	-825	-14,6%
IN	BIELORUSSIA	-	-	2.090	0	0,0%	-2.090	-100,0%
	FINLANDIA	5.747	6.658	9.094	-911	-13,7%	-3.347	-36,8%
	FRANCIA	4.052	2.538	-	1.514	59,7%	4.052	100,0%
	LITUANIA	-	-	260	0	0,0%	-260	-100,0%
	LUSSEMBURGO	4.679	5.037	6.526	-358	-7,1%	-1.847	-28,3%
	NORVEGIA	2.945	3.213	2.819	-268	-8,3%	126	4,5%
	OLANDA	2.822	7.519	6.222	-4.697	-62,5%	-3.400	-54,6%
	REGNO UNITO	-	6.566	7.814	-6.566	-100,0%	-7.814	-100,0%
	ALTRI	351	-	566	351	100,0%	-215	-38,0%
CHARTER INCOMING Totale		25.405	36.289	41.025	-10.884	-30,0%	-15.620	-38,1%
CHARTER	EGITTO	15.837	12.576	12.128	3.261	25,9%	3.709	30,6%
OUT	FRANCIA	1.186	1.679	3.264	-493	-29,4%	-2.078	-63,7%
	GERMANIA	163	345	101	-182	-52,8%	62	61,4%
	GRECIA	3.269	1.766	2.491	1.503	85,1%	778	31,2%
	ISRAELE	379	222	1.602	157	70,7%	-1.223	-76,3%
	ITALIA	2.884	6.279	5.975	-3.395	-54,1%	-3.091	-51,7%
	REGNO UNITO	513	189	445	324	171,4%	68	15,3%
	SPAGNA	-	1.860	2.763	-1.860	-100,0%	-2.763	-100,0%
	TUNISIA	1.276	489	1.211	787	160,9%	65	5,4%
	TURCHIA	763	604	-	159	26,3%	763	100,0%
	UCRAINA	1.578	590	260	988	167,5%	1.318	506,9%
	ALTRI	805	1.824	1.440	-1.019	100,0%	-635	-44,1%
CHARTER OUTGOING Totale		28.653	28.423	31.680	230	0,8%	- 3.027	-9,6%
AV.GEN.		3.788	4.398	4.542	- 610	-13,9%	- 754	-16,6%
Transiti		9.348	9.516	12.869	- 168	-1,8%	- 3.521	-27,4%
<b>Tot. complessivo pax</b>		<b>552.922</b>	<b>382.932</b>	<b>434.487</b>	<b>169.990</b>	<b>44,4%</b>	<b>118.435</b>	<b>27,3%</b>



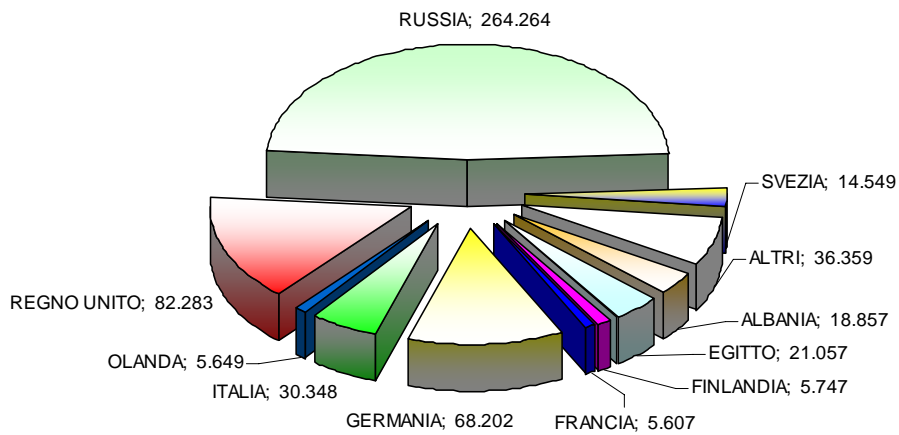
- E' evidente come i passeggeri da/per la Russia abbiano giocato un ruolo decisivo per l'Aeroporto di Rimini-San Marino, come meglio illustrato nella tabella sottostante che rappresenta la suddivisione, negli ultimi 5 anni, dei passeggeri per paese di provenienza. La Russia ha rappresentato nel 2010 il 47,8% dei passeggeri complessivi, con un incremento percentuale del 104%. Tale forte incremento è anche dovuto al recupero della significativa perdita di traffico verificatisi nel 2009 pari al 35% in meno (da 199.433 del 2008 a 129.229 del 2009), ma nel 2010 la Russia, con 264.262 passeggeri, ha fatto registrare un incremento del 33% anche rispetto al 2008, l'ultimo anno di crescita per questa nazione.

Anni	Russia	Regno U.	Italia	Germania	Svezia	Egitto	Albania	Altri	Totale
2006	162.414	30.028	41.874	20.318	2.809	2.644	8.651	55.716	324.454
2007	205.445	54.609	48.688	50.276	6.937	11.808	5.786	114.924	498.473
2008	199.433	48.620	37.449	34.982	12.934	12.128	6.142	82.799	434.487
2009	129.229	56.041	32.861	56.508	12.191	12.576	17.008	66.518	382.932
2010	264.262	82.067	28.672	68.123	14.549	15.837	18.857	60.555	552.922

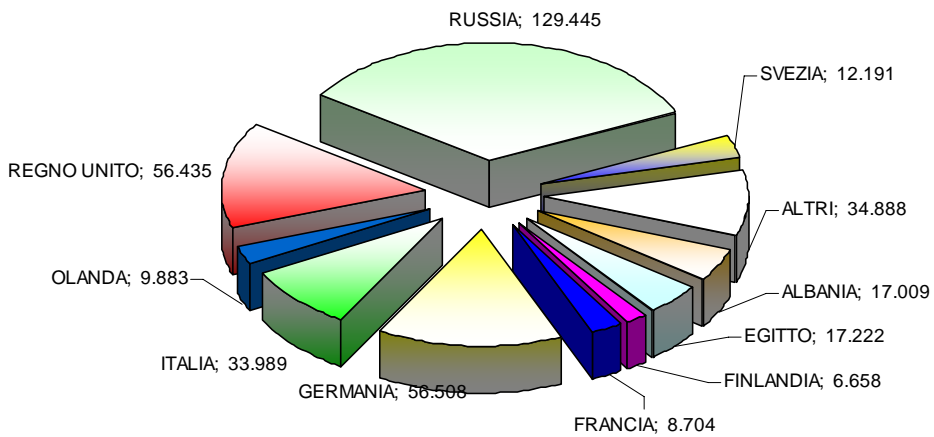


- Nella rappresentazione grafica successiva, si evidenzia ulteriormente la suddivisione dei passeggeri per paese di provenienza/destinazione degli ultimi 3 anni.

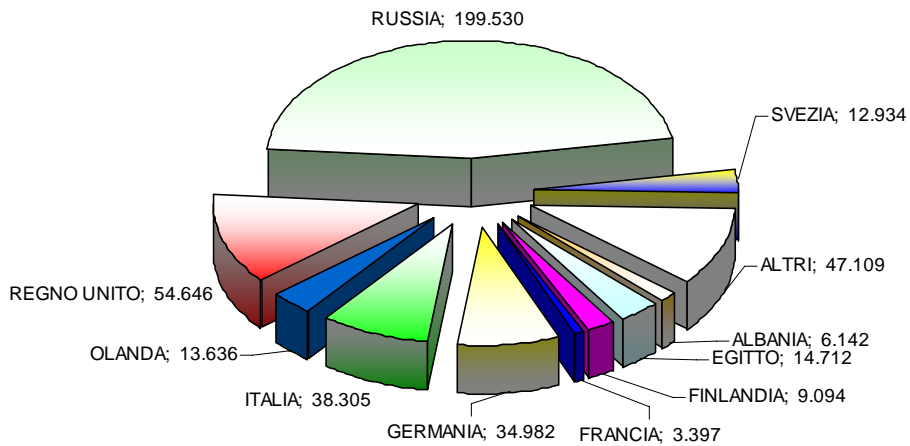
### COMPOSIZIONE TRAFFICO 2010



### COMPOSIZIONE TRAFFICO 2009



### COMPOSIZIONE TRAFFICO 2008 (TRANSITI COMPRESI)



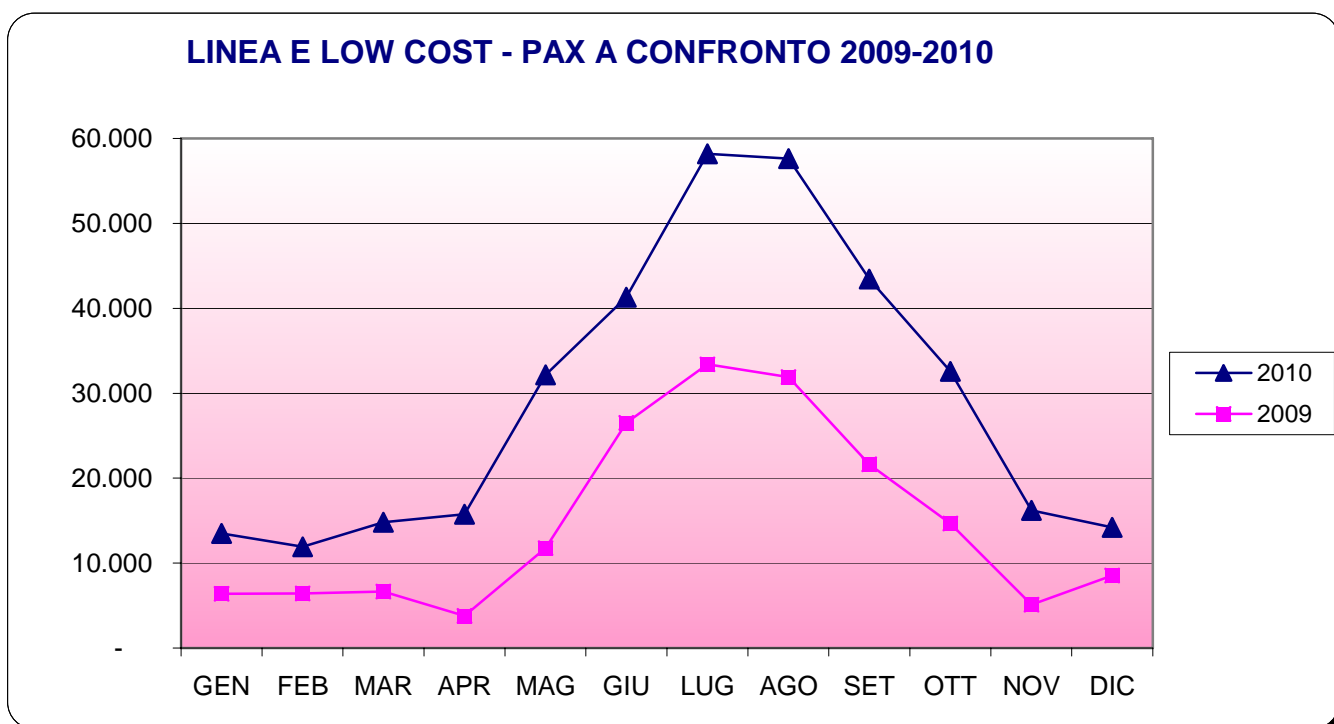
## 2.5 DIRETTRICE LINEA E LOW COST

- La direttrice linea e low cost ha rappresentato, come sempre, negli ultimi anni, quella di maggiore interesse per l'Aeroporto di Rimini-San Marino.
- Germania-Austria: tali paesi per numero di collegamenti, hanno continuato a rappresentare il mercato principale dell'Aeroporto di Rimini-San Marino. Le destinazioni sono state operate da Air Berlin, Ryanair e Air Dolomiti. Il vettore Air Berlin ha assorbito tutte le destinazioni precedentemente effettuate da Tuifly che dal 2010 è diventato un vettore esclusivamente charter. Air Dolomiti, da novembre 2010, ha invece dovuto optare per la cancellazione dei collegamenti Rimini-Monaco e Rimini-Vienna, principalmente a causa di una riorganizzazione aziendale che ha visto la cessione degli ATR42, gli aerei con i quali sono stati effettuati i collegamenti da e per Rimini
- Olanda: la sua capitale, Amsterdam, è stata collegata nuovamente con Air Berlin, che aveva sospeso nel 2009, sostituita da Myair e da collegamenti charter.
- Francia: tale nazione ha subito una battuta d'arresto come collegamento di linea a causa delle problematiche generate nel 2009 da Myair. Rimini ha però garantito il collegamento con un vettore charter.
- Italia: Roma è stata nuovamente collegata da maggio 2010 con Rimini con il vettore Darwin. Tale rotta è stata interrotta nel novembre 2009, dopo la cancellazione di Air Alps. Il minor numero di passeggeri trasportati su tale destinazione è dato dall'arco temporale ridotto in cui tale rotta è stata operata (maggio-dicembre). Darwin ha mantenuto il code sharing con Alitalia e pertanto sono state garantite le prosecuzioni via Roma dei passeggeri che si sono imbarcati a Rimini. Nel 2010 anche un altro vettore ha iniziato la sua attività: Air Vallee. Per l'estate 2010 quest'ultimo vettore ha attivato i collegamenti con Cagliari, Olbia e Napoli. Air Dolomiti ha attivato un collegamento esclusivamente estivo per Olbia.
- Albania: ha mantenuto un trend positivo di traffico con la prosecuzione dell'attività con Belle Air.
- Regno Unito: tale paese è stato collegato esclusivamente con Ryanair e ha registrato anche l'apertura di una nuova destinazione, Liverpool, arrivando a ben quattro collegamenti, insieme a Londra Stansted, Bristol e East Midland.
- Svizzera: questa nazione ha presentato per la prima volta il collegamento con Zurigo, che si è aggiunto a quello di Basilea, già effettuato nel 2009, sempre con il vettore Air Berlin.
- Romania: il collegamento con Bucarest, avviato nel 2009, ha risentito del fallimento della compagnia Myair, che ha impedito per il 2010 la prosecuzione dell'attività.
- Russia: il traffico di linea da e per questa nazione è stata la grande novità del 2010 con 4 città collegate da 5 vettori quali Mosca (Sibir e Vim-Avia), San Pietroburgo (Rossiya), Rostov (Donavia) e Krasnodar (Yakutia). Questi ultimi hanno rappresentato un flusso di traffico pari a 130 mila passeggeri, ovvero il 37% del totale del traffico di linea. Infatti nel 2010, per la prima volta nella storia di Rimini, sono stati avviati collegamenti di linea per Mosca, Rostov e Krasnodar, oltre a quello per San Pietroburgo, iniziato a fine agosto del 2009. L'attivazione del traffico di linea da/per la Russia è stato possibile grazie alla stabilità del flusso dei passeggeri ed al riconoscimento dell'importanza di Rimini per il mercato russo.
- Il traffico charter della Russia è cresciuto ma il reale incremento deve essere visto considerando insieme le tipologie linea e charter, come già indicato nel paragrafo precedente e meglio evidenziato nel capitolo 2.6. Il traffico da e per la Russia del 2010, ha presentato oltre alla novità della direttrice linea anche la varietà delle destinazioni con l'aggiunta di Kazan e Nizhny Novgorod, oltre a quelle servite già nell'anno precedente quali Mosca, San Pietroburgo, Ekaterinburg, Rostov e Krasnodar. Inoltre è stato possibile raggiungere le varie città con voli più volte a settimana, garantendo una maggiore scelta al turista russo. Ad esempio nel 2010 è stato possibile partire da Rimini per Mosca nelle giornate di mercoledì, venerdì, sabato e

domenica. Le altre destinazioni hanno invece offerto, per la maggiore parte del periodo di programmazione, una copertura bisettimanale.

- Di seguito, nella tabella e grafico sottostante, l'andamento del traffico linea e low cost 2010/2011.

LINEA E LOW COST													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	13.499	11.918	14.817	15.745	32.177	41.322	58.193	57.618	43.443	32.563	16.199	14.204	351.698
<b>2009</b>	6.407	6.425	6.664	3.799	11.785	26.517	33.417	31.898	21.634	14.668	5.109	8.532	176.855
<b>SCOST.</b>	7.092	5.493	8.153	11.946	20.392	14.805	24.776	25.720	21.809	17.895	11.090	5.672	174.843
<b>% 09-10</b>	110,7%	85,5%	122,3%	314,5%	173,0%	55,8%	74,1%	80,6%	100,8%	122,0%	217,1%	66,5%	98,9%



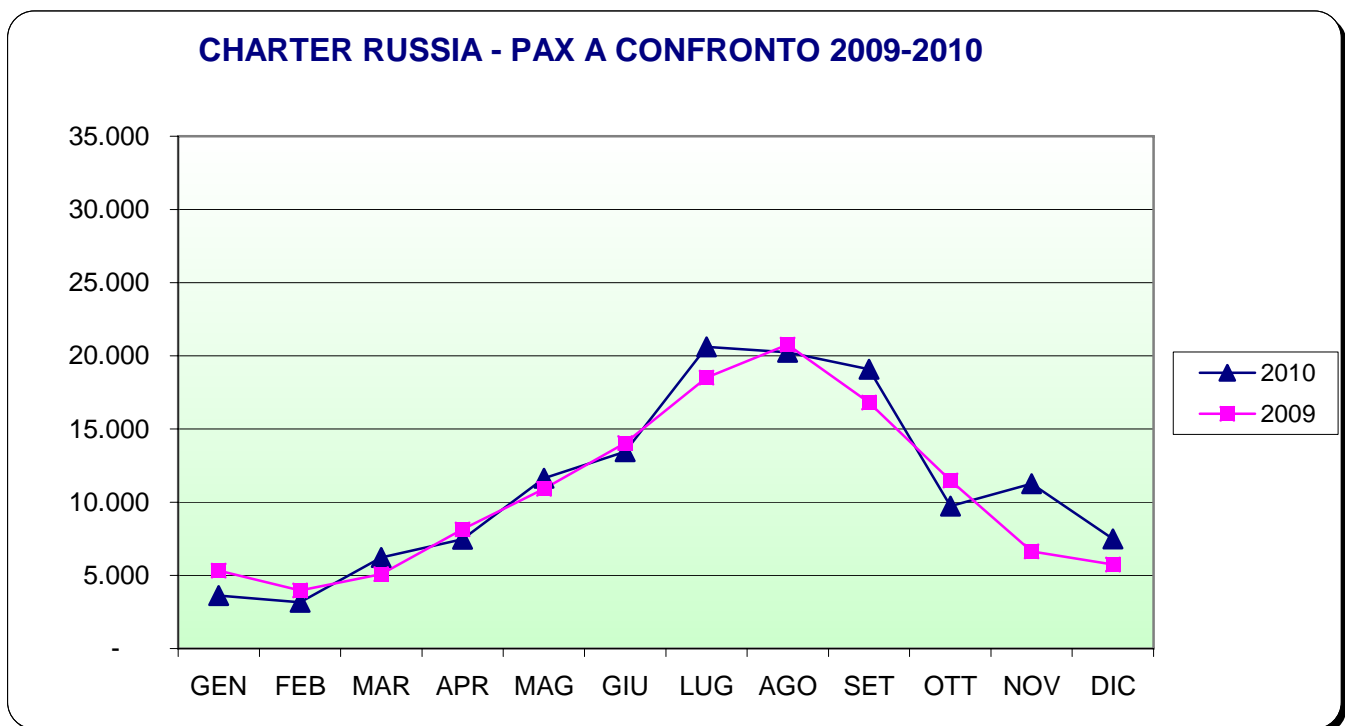
- Nella tabella a seguire sono stati evidenziati i Paesi e le destinazioni dei voli linea – low cost del 2010.

VOLI LINEA E LOW COST					
Nazione	Destinazione	Vettore Aereo	2010	2009	% 09-10
Albania	Tirana	BELLEAIR	18397	17.008	10,9%
		ALTRE	460	-	
Austria	Vienna	AIR DOLOMITI	4388	2.698	62,6%
Croazia	Spalato	AIR VALLEE	615	-	100,0%
Francia	Parigi	MYAIR	62	3.904	-98,4%
Germania	Amburgo	AIR BERLIN	2179	-	100,0%
	Baden Baden	AIR BERLIN	1926	1.930	-0,2%
	Berlino Tegel	AIR BERLIN	2374	-	100,0%
	Hannover	AIR BERLIN	-	2.150	-100,0%
	Koeln/Bonn	AIR BERLIN	11749	13.966	-15,9%
	Muenster Osnabruock	AIR BERLIN	1478	-	100,0%
	Monaco di B.	AIR BERLIN	64	8.241	-99,2%
	Norimberga	AIR BERLIN	1756	1.516	15,8%
	Stoccarda	AIR BERLIN	2207	8.455	-73,9%
	Francoforte Hahn	RYANAIR	25.704	15.469	66,2%
	Monaco di B.	AIR DOLOMITI	17913	4.039	343,5%
		Varie	Dirottamenti	359	397
Grecia	Corfù	AIR VALLEE	582	-	100,0%
	Cefalonia	AIR VALLEE	117	-	100,0%
	Zante	AIR VALLEE	238	-	100,0%
Italia	Roma Fiumicino	DARWIN / AIR ALPS AVIATION	20.069	24.170	-17,0%
	Olbia	AIR DOLOMITI / AIR VALLEE (2010)	1.495	-	100,0%
	Olbia	AIR ALPS AVIATION (2009)	-	1.098	-100,0%
	Cagliari	AIR VALLEE	878	-	100,0%
	Napoli	AIR VALLEE	752	-	100,0%
	Varie	Dirottamenti	2.594	1.314	97,4%
Olanda	Amsterdam	MYAIR		1.903	41,8%
		AIR BERLIN	2.698	-	
Regno Unito	Bristol	RYANAIR	14.589	8.190	78,1%
	East Midland	RYANAIR	5.172	5.188	-0,3%
	Liverpool	RYANAIR	16.097	-	100,0%
	London Stansted	RYANAIR	45.578	35.908	26,9%
	Varie	Dirottamenti	118	-	100,0%
Romania	Bucarest	MYAIR		3.206	-75,1%
	Varie	Dirottamenti	892	379	
Russia	San Pietroburgo	COMPAGNIA STAT. ROSSIYA	4.018	1.778	126,0%
	Rostov	DONAVIA	12.329	-	100,0%
	Mosca Domodedovo	SIBIR S7	11.872	-	100,0%
	Mosca Domodedovo	VIM-AVIA	92.929	-	100,0%
	Krasnodar	YAKUTIA	8.960	-	100,0%
	Varie	Dirottamenti	124	-	100,0%
Svezia	Stoccolma Skavsta	RYANAIR	14.549	12.191	19,3%
Svizzera	Basilea	AIR BERLIN	1.327	1.056	25,7%
	Zurigo	AIR BERLIN	964		100,0%
	Lugano	DARWIN	266		100,0%
Varie	Altre destinazioni	Varie destinazioni x dirottamenti	860	701	22,7%
<b>Passeggeri Totali Linea e Low Cost</b>			<b>351.698</b>	<b>176.855</b>	<b>98,9%</b>

## 2.6 DIRETTRICE CHARTER RUSSIA

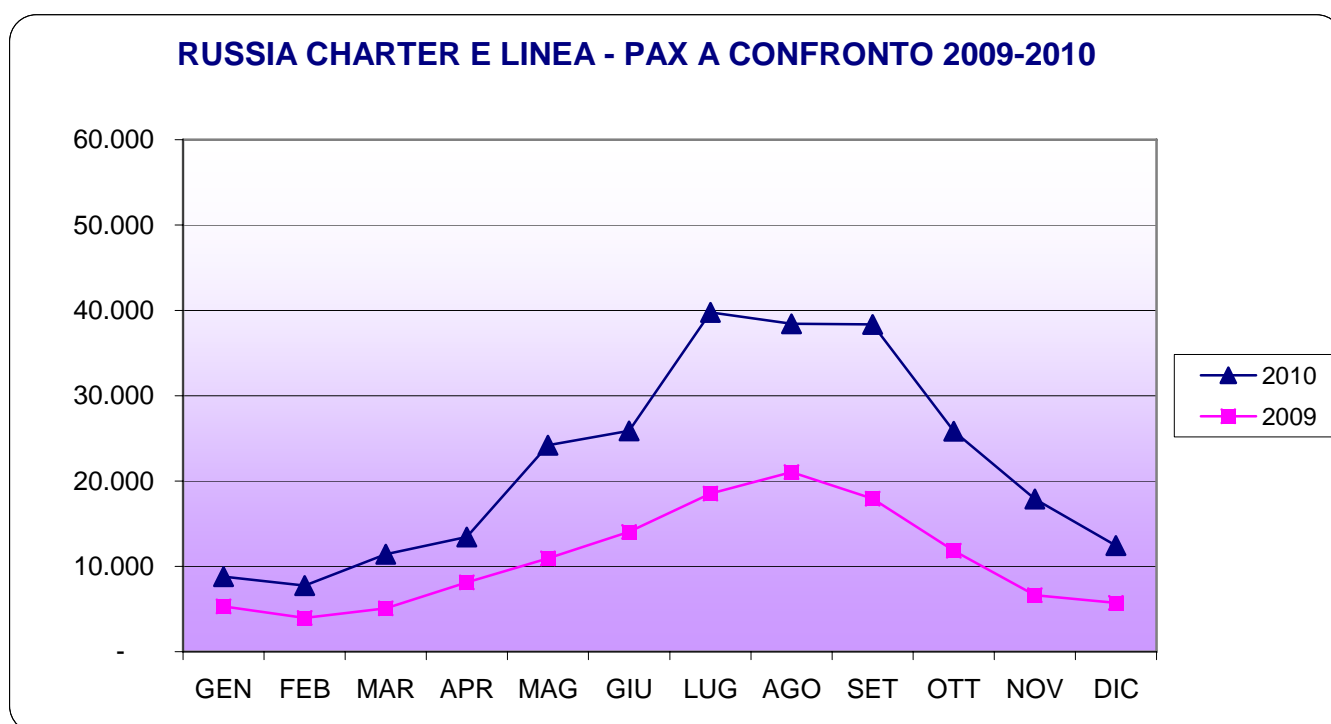
- Il traffico passeggeri da/per la Russia nel 2010 ha presentato la maggiore novità. Se ci limitiamo ad osservare la direttrice “charter per la Russia” l’incremento è contenuto, pari al 5,2%, come da tabella e grafico sottostante. Ma l’analisi deve essere fatta, per potere effettuare un confronto corretto, unendo la direttrice linea a quella charter.

RUSSIA													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	3.634	3.176	6.219	7.478	11.638	13.445	20.614	20.250	19.083	9.737	11.266	7.490	134.030
<b>2009</b>	5.330	3.983	5.088	8.135	10.921	14.043	18.522	20.759	16.802	11.492	6.633	5.743	127.451
<b>SCOST.</b>	-1.696	-807	1.131	-657	717	-598	2.092	-509	2.281	-1.755	4.633	1.747	6.579
<b>% 09-10</b>	-31,8%	-20,3%	22,2%	-8,1%	6,6%	-4,3%	11,3%	-2,5%	13,6%	-15,3%	69,8%	30,4%	5,2%



- Infatti nella tabella sottostante le direttrici di traffico linea e charter da e per la Russia sono sommate. Il numero dei passeggeri è decisamente esploso, segnando un +104,5%, da 129.229 del 2009 a 264.262 del 2010.
- Per la prima volta nella storia di Rimini, sono stati avviati collegamenti di linea per Mosca, Rostov e Krasnodar, oltre a quello per San Pietroburgo, iniziato a fine agosto del 2009. Ma il 2010 presenta anche una maggiore varietà nel numero delle destinazioni: con voli charter Rimini è diventato raggiungibile anche dalle città Kazan e Nizhny Novgorod, oltre a quelle servite già nell’anno precedente quali Mosca, San Pietroburgo, Ekaterinburg, Rostov e Krasnodar.
- Mosca è stata servita da voli nelle giornate di mercoledì, venerdì, sabato e domenica, con più voli per ogni giorno. Le altre destinazioni hanno invece offerto, per la maggiore parte del periodo di programmazione, una copertura bisettimanale.

RUSSIA CHARTER E LINEA														
ANNO		GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
2010	CHARTER	3.634	3.176	6.219	7.478	11.638	13.445	20.614	20.250	19.083	9.737	11.266	7.490	134.030
	LINEA	5.153	4.564	5.209	5.981	12.562	12.417	19.175	18.194	19.276	16.112	6.636	4.953	130.232
2009	CHARTER	5.330	3.983	5.088	8.135	10.921	14.043	18.522	20.759	16.802	11.492	6.633	5.743	127.451
	LINEA								306	1.135	337			1.778
2010	TOTALE	8.787	7.740	11.428	13.459	24.200	25.862	39.789	38.444	38.359	25.849	17.902	12.443	264.262
2009		5.330	3.983	5.088	8.135	10.921	14.043	18.522	21.065	17.937	11.829	6.633	5.743	129.229
SCOST.		3.457	3.757	6.340	5.324	13.279	11.819	21.267	17.379	20.422	14.020	11.269	6.700	135.033
% 09-10		64,9%	94,3%	124,6%	65,4%	121,6%	84,2%	114,8%	82,5%	113,9%	118,5%	169,9%	116,7%	<b>104,5%</b>



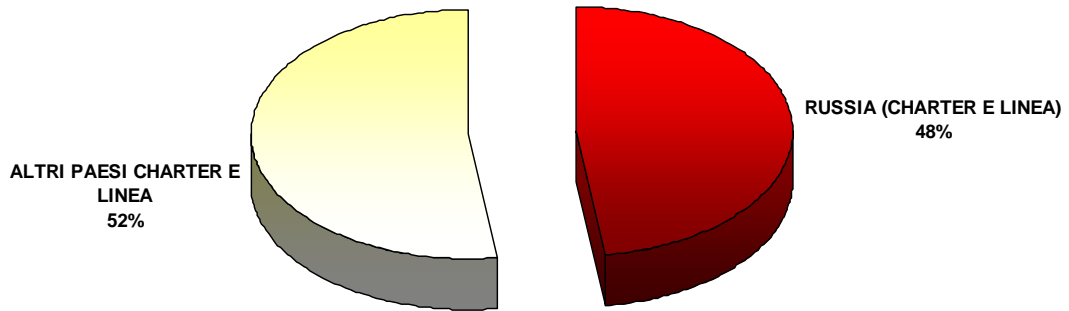
- La Russia, come da tabella sottostante ha rappresentato nel 2010 il 47,8% dei passeggeri complessivi, con un incremento percentuale del 104%. Tale forte incremento è anche dovuto al recupero della significativa perdita di traffico verificatisi nel 2009, meno 35%.

AEROPORTO RIMINI-SAN MARINO - ANALISI TRAFFICO RUSSIA (LINEA E CHARTER)								
PAX IN ARR. E PART. X PAESE	2010	2009	2008	VAR 09/10	VAR 08/09	2010	2009	2008
	GEN-DIC	GEN-DIC	GEN-DIC	%	%	% SUL TOT	% SUL TOT	% SUL TOT
<b>RUSSIA (CHARTER E LINEA)</b>	264.262	129.229	199.002	<b>104,5%</b>	<b>-35,1%</b>	47,8%	33,7%	45,8%
ALTRI PAESI CHARTER E LINEA	288.660	253.703	235.485	13,8%	7,7%	52,2%	66,3%	54,2%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>552.922</b>	<b>382.932</b>	<b>434.487</b>	<b>44,4%</b>	<b>-11,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

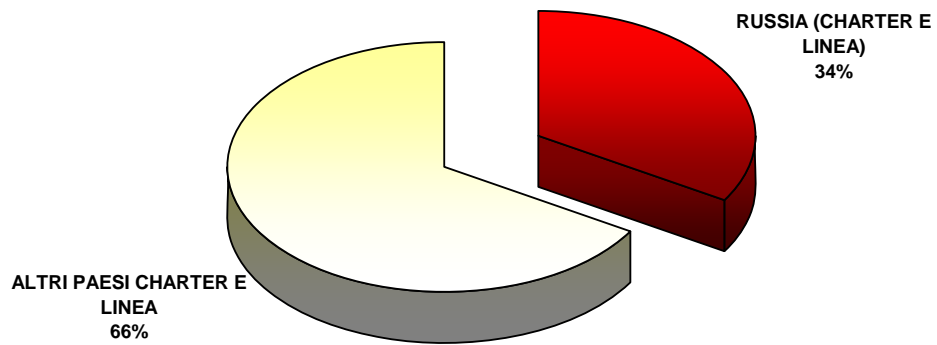
Uff.Statistiche: Giuseppe Sebastio

Elaborazioni: Chiara Montanari

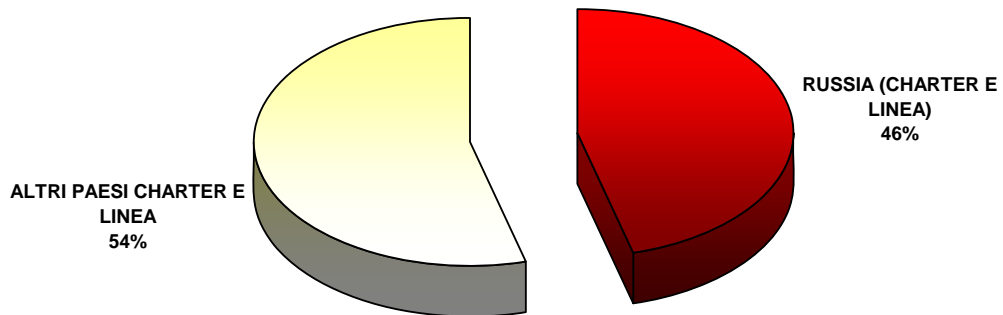
**2010 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA**



**2009 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA**

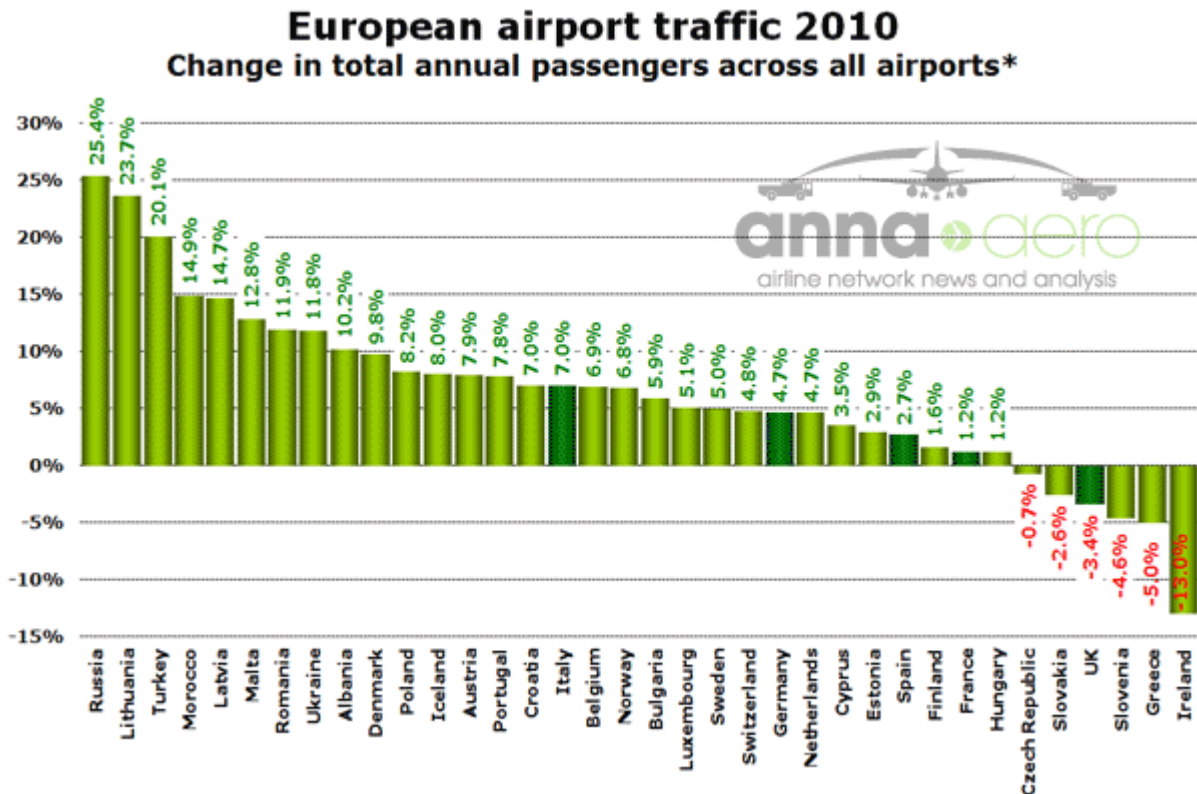


**2008 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA**





- Dalla pubblicazione di *anna.aero* di febbraio 2011, la Russia ha evidenziato un aumento del traffico quale nazione del 25,4%, posizionandosi come prima nazione europea in termini di crescita. Le motivazioni di tale ottimo recupero sono state riscontrate nel graduale rientro della crisi che ha investito la Russia nel 2009. In ogni caso l'incremento di Rimini è stato decisamente molto positivo e ha confermato quindi l'ottima posizione che occupa nel mercato turistico russo fra le destinazioni italiane.



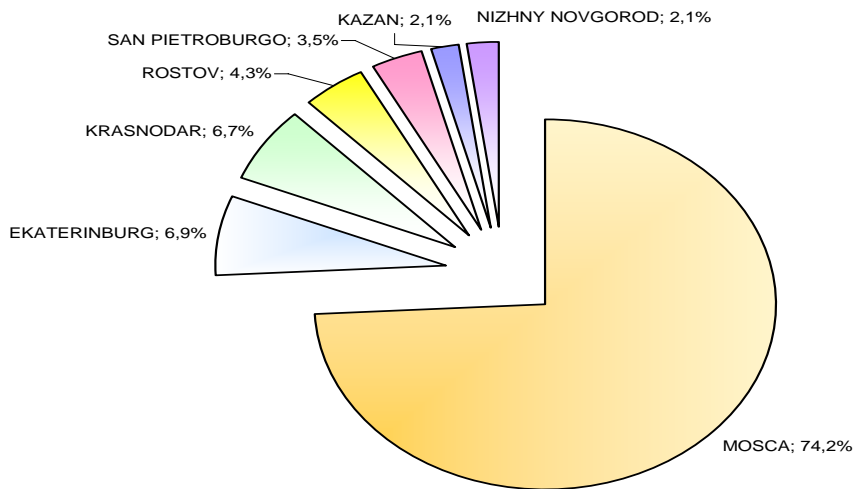
- Nella tabella successiva è stato illustrato il riepilogo dei voli con il dettaglio delle destinazioni e compagnie aeree, linea e charter.

VOLI CHARTER E LINEA DA E PER LA RUSSIA					
Nazione	Destinazione	Vettore Aereo	2010	2009	% 09-10
<b>VOLI CHARTER DALLA RUSSIA</b>					
Russia	Ekaterinburg	AEROFLOT	-	6.169	196,4%
		ORENBURG AIRLINES	3.024	-	
		URAL AIRLINES	9.925	-	
		VIM AIRLINES	4.373	-	
		ALTRI	965	-	
	Kazan	TATARSTAN AIR JSC	1.831	-	100,0%
		URAL AIRLINES	3.609	-	
		ALTRI	184	-	
	Krasnodar	YAKUTIA (in corso 2010 linea)	8.804	6.987	26,0%
	Mosca Domodedovo	GLOBUS	7.411	42.572	-14,7%
		ORENBURG AIRLINES	3.738	-	
		SIBERIAN AIRLINES	-	2.155	
		TATARSTAN AIR JSC	3.487	-	
URAL AIRLINES		57.988	1.269		
VIM AIRLINES (linea nel 2010)		-	48.489		
ALTRI		4.774	123		
Mosca Sheremetyevo	AEROFLOT	-	12.281		
	NORDAVIA	5.737	-		
Mosca Vnukovo	SKYEXPRESS	6.865	-		
	ALTRI	1.219	-		
Nizhny Novgorod	ORENBURG AIRLINES	3.037	-	100%	
	TATARSTAN AIR JSC	1.712	-		
Rostov	DONAVIA (linea nel 2010)	-	4.159	-100,0%	
San Pietroburgo	ROSSIYA (linea nel 2010)	-	3.247		
	TAIMYR NORDSTAR	5.347	-		
<b>Passeggeri Tot.Charter Russia</b>			<b>134.030</b>	<b>127.451</b>	<b>5,2%</b>
<b>VOLI LINEA DALLA RUSSIA</b>					
Russia	Krasnodar	YAKUTIA	8.960	-	100,0%
	Mosca Domodedovo	VIM AIRLINES	92929	-	100,0%
		SIBERIAN AIRLINES	11872	-	
		ALTRI	124	-	
	Rostov	DONAVIA	12.329	-	100,0%
San Pietroburgo	ROSSIYA	4.018	1.778	126,0%	
<b>Passeggeri Tot.Linea Russia</b>			<b>130.232</b>	<b>1.778</b>	<b>7224,6%</b>
<b>Passeggeri Tot.Linea e Charter</b>			<b>264.262</b>	<b>129.229</b>	<b>104,5%</b>

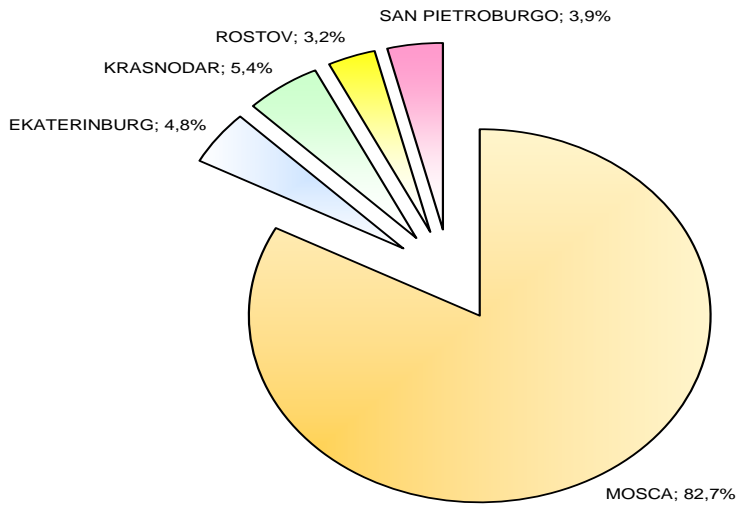
- Analizzando nel dettaglio le destinazioni russe, Mosca, come sempre, si conferma la destinazione principale da/per Rimini. L'offerta del 2010 è però molto più variegata con l'introduzione di destinazioni quali Kazan e Nizhny Novgorod.

Provenienza / Destinazione	Pax in arrivo e partenza			% sul totale		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008
MOSCA	196.144	106.889	183.816	74,2%	82,7%	92,4%
EKATERINBURG	18.287	6.169	7.928	6,9%	4,8%	4,0%
KRASNODAR	17.764	6.987	-	6,7%	5,4%	0,0%
ROSTOV	11.457	4.159	224	4,3%	3,2%	0,1%
SAN PIETROBURGO	9.365	5.025	7.034	3,5%	3,9%	3,5%
KAZAN	5.624	-	-	2,1%	-	-
NIZHNY NOVGOROD	5.621	-	-	2,1%	-	-
<b>Totale pax</b>	<b>264.262</b>	<b>129.229</b>	<b>199.002</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

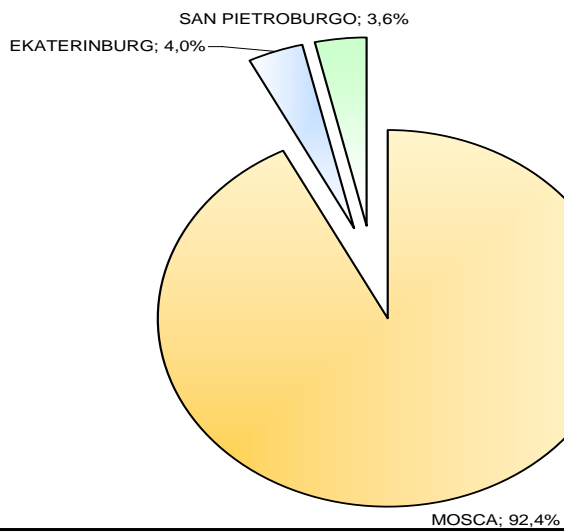
**2010  
DESTINAZIONI RUSSE**



**2009  
DESTINAZIONI RUSSE**



**2008  
DESTINAZIONI RUSSE**

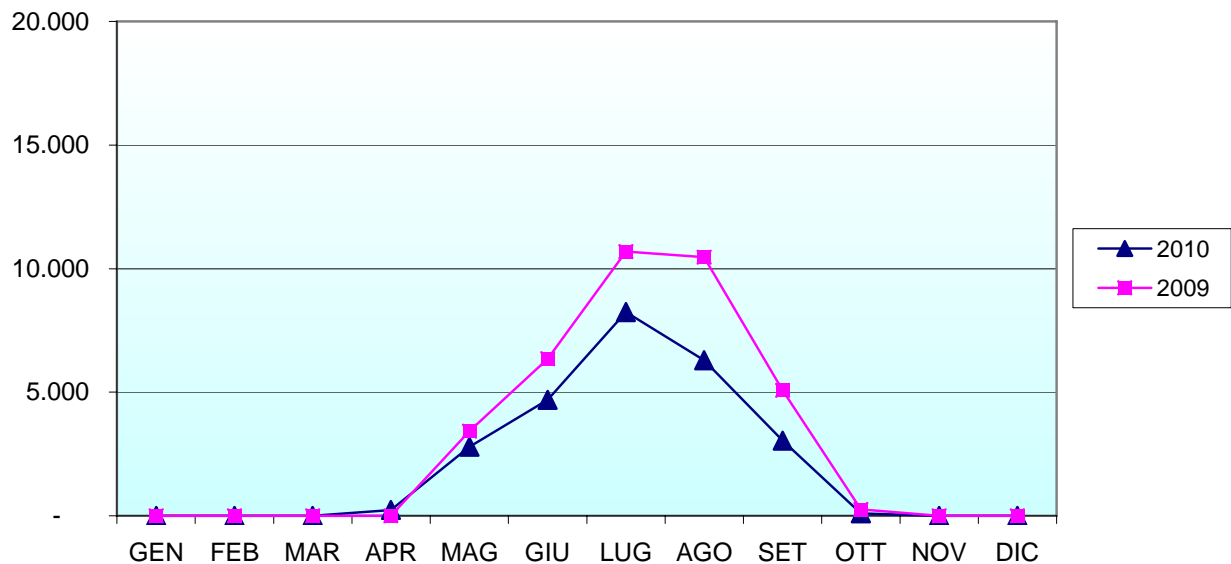


## 2.7 DIRETTRICE CHARTER INCOMING

- Tale direttrice di traffico si è concentrata nei mesi estivi dato che è generata dal turismo balneare della costa.
- Con l'incremento del traffico di linea, tale direttrice andrà gradualmente e inevitabilmente a ridursi.

INCOMING													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	-	-	-	242	2.789	4.696	8.246	6.294	3.037	101	-	-	25.405
<b>2009</b>	-	-	-	-	3.428	6.361	10.693	10.469	5.074	264	-	-	36.289
<b>SCOST.</b>	-	-	-	242	- 639	- 1.665	- 2.447	- 4.175	- 2.037	- 163	-	-	-10.884
<b>% 09-10</b>	-	-	-	-	-18,6%	-26,2%	-22,9%	-39,9%	-40,1%	-	-	-	-30,0%

**CHARTER INCOMING - PAX A CONFRONTO 2009-2010**



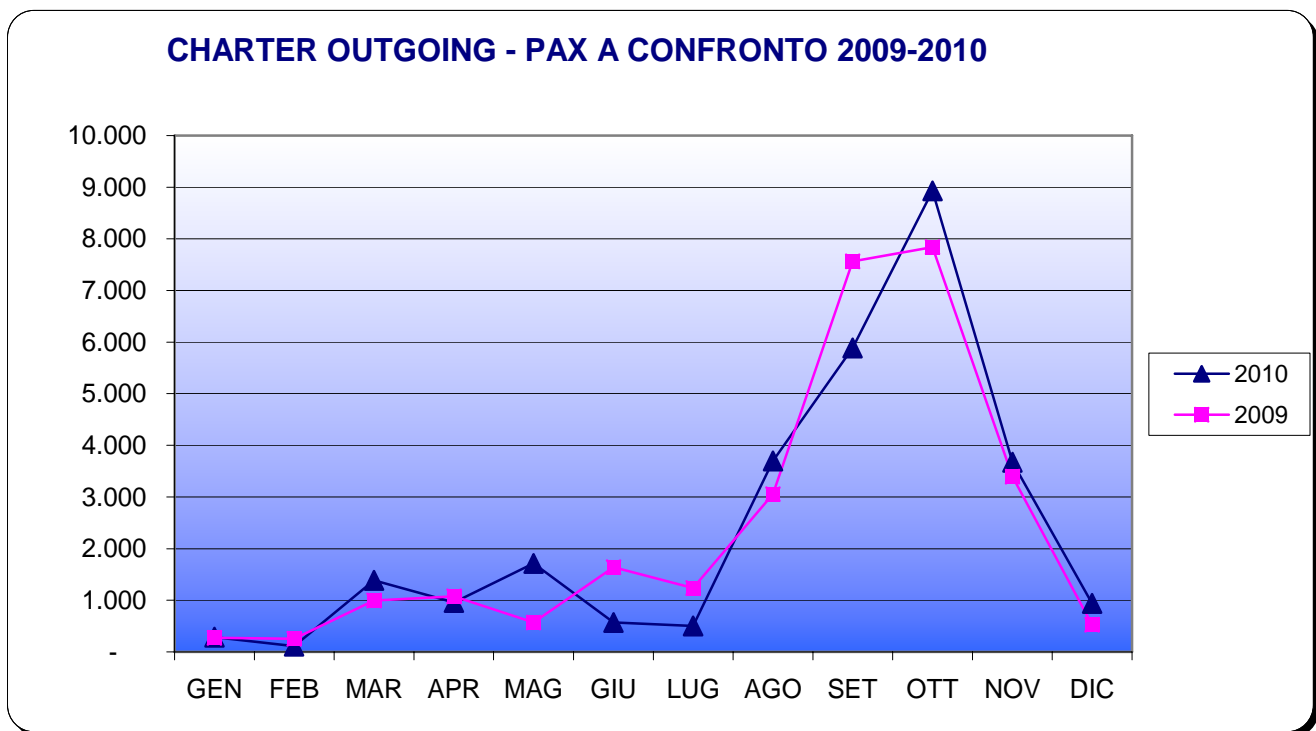
- Le destinazioni, rispetto al 2009, sono sostanzialmente rimaste le stesse. La crisi dell'anno precedente ha però reso più prudenti i tour operator che hanno ridotto il rischio restringendo i periodi di operativo e/o optando anche per aeromobili di minori dimensioni. Nella sottostante tabella sono stati evidenziati i Paesi e le destinazioni dei voli charter incoming del 2010.
- La Francia è stata collegata nuovamente nel 2010 con vettore charter, in sostituzione del collegamento di linea.

VOLI CHARTER INCOMING					
Nazione	Destinazione	Vettore Aereo	2009	2008	% 08-09
Belgio	Bruxelles	BRUSSEL AIRLINES	4.655		-17,4%
		THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM		5.634	
Bielorussia	Minsk	BELAVIA	-	2.090	-100,0%
Finlandia	Helsinki	FINNAIR OYJ	6.658	9.094	-26,8%
Francia	Parigi CDG	AIR MEDITERRANEE	2.014		100,0%
		AXIS AIRLINE	524	-	
Lussemburgo	Helsinki	LUXAIR	5.037	6.526	-22,8%
Norvegia	Helsinki	SAS SCANDINAVIAN AIRLINES	3.213	2.819	14,0%
Olanda	Amsterdam	AMSTERDAM AIRLINES	1.873		20,8%
		TRANSAVIA AIRLINES	5.646	6.222	
Regno Unito	Glasgow	BRITISH MIDLAND	-	971	-100,0%
	Manchester	THOMAS COOK UK	6.566	6.843	-4,0%
Varie	Altre destinazioni		103	826	-87,5%
Passeggeri Totali Charter Inc.			36.289	41.025	-11,5%

## 2.8 DIRETTRICE CHARTER OUTGOING

- Tale direttrice traffico ha registrato una situazione sostanzialmente invariata nel 2010 come valori complessivi, ma ha presentato una distribuzione ben diversa nei vari paesi di destinazione.
- L'Egitto è cresciuto ed ha potuto contare sull'ottima cooperazione con I Viaggi del Turchese.
- La Grecia ha presentato una buona performance.
- La Francia ha generato nel 2010 una minore attrattiva dato che è tornato ad essere un volo charter, con una sola frequenza settimanale.

OUTGOING													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	287	112	1.384	959	1.716	566	499	3.699	5.887	8.932	3.675	937	28.653
<b>2009</b>	273	256	997	1.077	568	1.640	1.236	3.054	7.563	7.839	3.395	525	28.423
<b>SCOST.</b>	14	-144	387	-118	1.148	-1.074	-737	645	-1.676	1.093	280	412	230
<b>% 09-10</b>	5,1%	-56,3%	38,8%	-11,0%	202,1%	-65,5%	-59,6%	21,1%	-22,2%	13,9%	8,2%	78,5%	0,8%



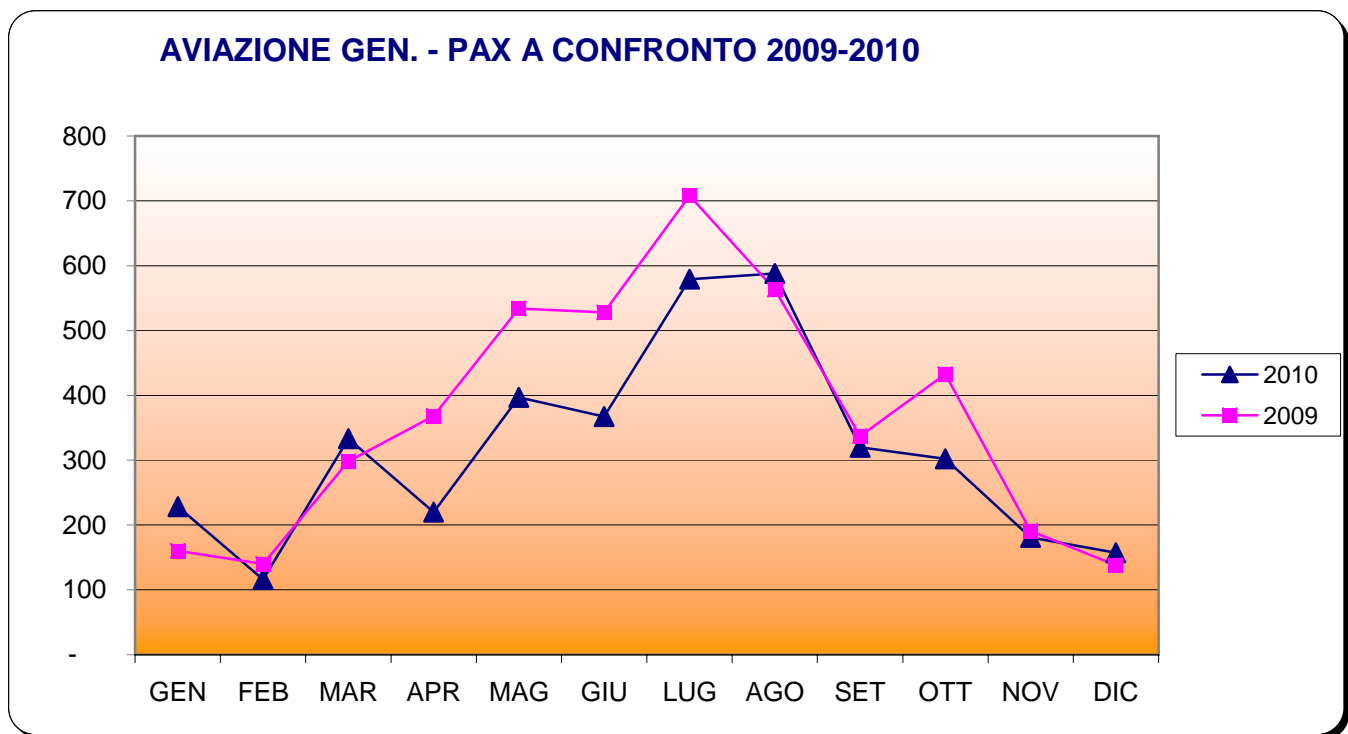
- Nella sottostante tabella sono stati evidenziati i Paesi e le destinazioni dei voli charter outgoing del 2010.

VOLI CHARTER OUTGOING				
Nazione	Destinazione	2010	2009	% 09-10
Egitto	Hurghada	-	1.127	
	Marsa Alam	4.449	1.671	
	Sharmelsheik	11.388	9.778	
	<b>TOTALE</b>	<b>15.837</b>	<b>12.576</b>	<b>25,9%</b>
Francia	Lourdes	1.092	1.571	
	Altre destinazioni	94	108	
	<b>TOTALE</b>	<b>1.186</b>	<b>1.679</b>	<b>-29,4%</b>
Germania	<b>Varie destinazioni</b>	<b>163</b>	<b>345</b>	<b>-52,8%</b>
Grecia	Creta	1.508	484	
	Cefalonia	885		
	Kos	876		
	Rodi		1.282	
	<b>TOTALE</b>	<b>3.269</b>	<b>1.766</b>	<b>85,1%</b>
Israele	<b>Tel Aviv</b>	<b>379</b>	<b>222</b>	<b>70,7%</b>
Italia	Lampedusa	2.625	4.213	
	Pantelleria	-	1.231	
	Altre destinazioni	259	835	
	<b>TOTALE</b>	<b>2.884</b>	<b>6.279</b>	<b>-54,1%</b>
Regno Unito	<b>TOTALE</b>	<b>513</b>	<b>189</b>	<b>171,4%</b>
Spagna	<b>Ibiza</b>	<b>-</b>	<b>1.860</b>	<b>-100,0%</b>
Tunisia	Djerba	1.157	489	
	Monastir	119		
	<b>TOTALE</b>	<b>1.276</b>	<b>489</b>	<b>160,9%</b>
Turchia	<b>TOTALE</b>	<b>763</b>	<b>604</b>	<b>26,3%</b>
Ucraina	Chernovtsy	710	214	
	Simferopoli	311	376	
	Altre destinazioni	557	-	
	<b>TOTALE</b>	<b>1.578</b>	<b>590</b>	<b>167,5%</b>
Altre	Altre destinazioni	805	1.824	-55,9%
<b>Passeggeri Totali Charter Out.</b>		<b>28.653</b>	<b>28.423</b>	<b>0,8%</b>

## 2.9 DIRETTRICE AVIAZIONE GENERALE

- L'aviazione generale ha confermato una flessione come per l'anno precedente.
- Il mercato business di riferimento per tale direttrice non ha ancora superato la crisi e pertanto stenta ancora a ripartire

AVIAZIONE GENERALE													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	228	116	333	220	397	367	579	588	320	302	181	157	3.788
<b>2009</b>	160	140	298	368	534	528	708	563	337	433	191	138	4.398
<b>SCOST.</b>	68	-24	35	-148	-137	-161	-129	25	-17	-131	-10	19	- 610
<b>% 09-10</b>	42,5%	-17,1%	11,7%	-40,2%	-25,7%	-30,5%	-18,2%	4,4%	-5,0%	-30,3%	-5,2%	13,8%	-13,9%

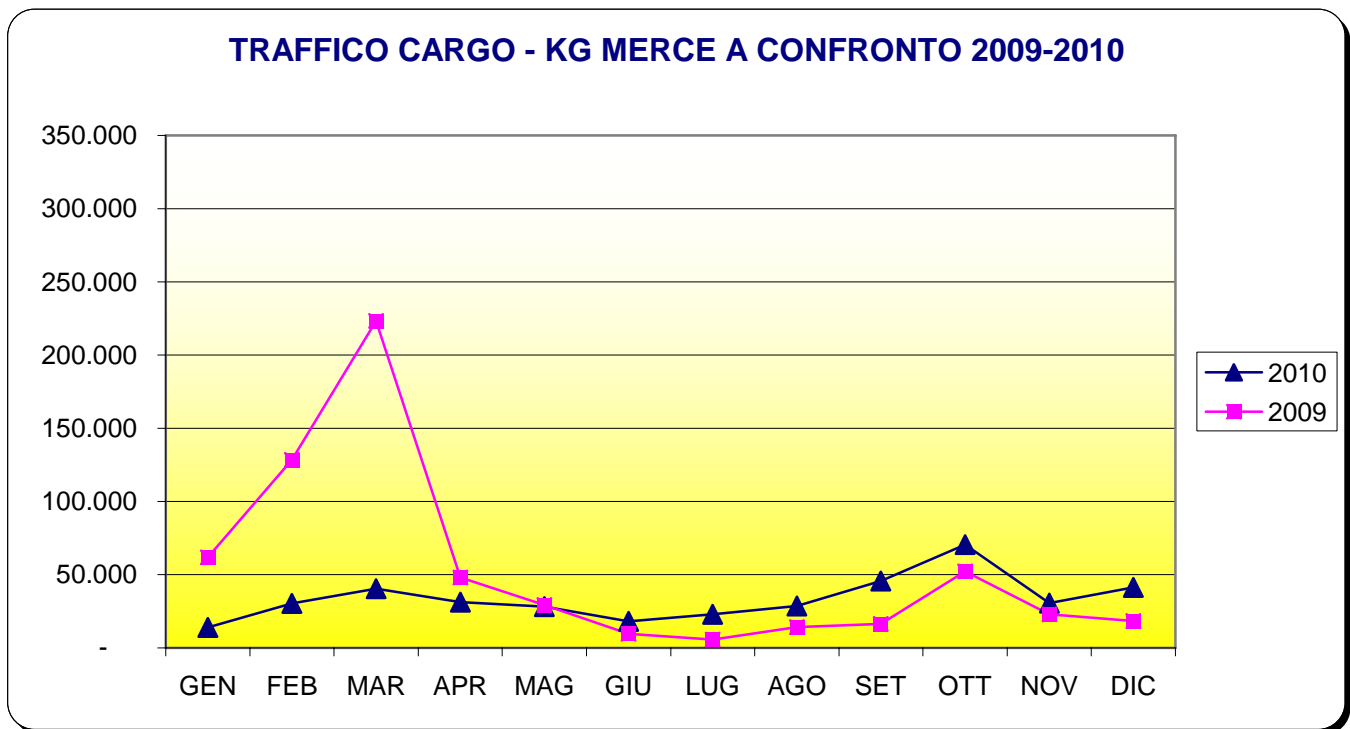




## 2.10 DIRETTRICE CARGO

- L'attività cargo non ha presentato novità rispetto al 2009 ed ha evidenziato ancora un saldo in flessione.
- Il mercato a cui Rimini ha sempre puntato prevalentemente è quello russo, ma se il traffico turistico ha ripreso pienamente a correre, quello merci ha risentito ancora della crisi e delle problematiche governative.

CARGO													
ANNO	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
<b>2010</b>	13.951	30.386	40.473	31.283	28.216	18.167	22.849	28.626	45.583	70.432	30.461	41.247	401.674
<b>2009</b>	61.820	128.472	223.291	47.951	29.272	9.533	5.714	14.114	16.337	52.189	22.935	18.281	629.909
<b>SCOST.</b>	-47.869	-98.086	-182.818	-16.668	-1.056	8.634	17.135	14.512	29.246	18.243	7.526	22.966	-228.235
<b>% 09-10</b>	-77,4%	-76,3%	-81,9%	-34,8%	-3,6%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	35,0%	32,8%	125,6%	-36,2%



## 2.11 DATI E PREVISIONI DI TRAFFICO 2011

- La tabella sottostante ha voluto raffigurare il traffico del primo quadrimestre 2011. I dati rappresentano un incremento nel numero dei passeggeri del 83,7%. Come per l'anno precedente l'andamento positivo è generato principalmente dal traffico da/per la Russia.
- La destinazione principale del periodo gennaio-aprile è sempre Mosca Domodedovo, con 69.237 passeggeri. Segue Catania (volo Windjet) con 15.896 passeggeri. Terza destinazione si è classificata Londra con 13.238 passeggeri.
- Aprile 2011 si chiude con la grande novità per Rimini dell'avvio della collaborazione con il vettore Windjet. Dal 27 marzo 2011 sono partiti i nuovi collegamenti di linea con le principali capitali europee e con le rotte nazionali di Catania e Palermo.

Descrizione	2011	2010	VARIAZ. 10/11	
	GEN-APR	GEN-APR	VALORI	%
<b>Aviazione Commerciale</b>				
Movimenti	1.628	1.305	323	24,8%
Passeggeri Complessivi	149.224	79.470	69.754	87,8%
Kg Merce	175.251	116.093	59.158	51,0%
Kg Posta	-	-	0	0,0%
<b>Aviazione Generale</b>				
Movimenti	584	654	-70	-10,7%
Passeggeri Complessivi	949	897	52	5,8%
<b>Transiti</b>				
Passeggeri Complessivi	422	1.612	-1.190	-73,8%
<b>Tot.complexivo passeggeri</b>	<b>150.595</b>	<b>81.979</b>	<b>68.616</b>	<b>83,7%</b>

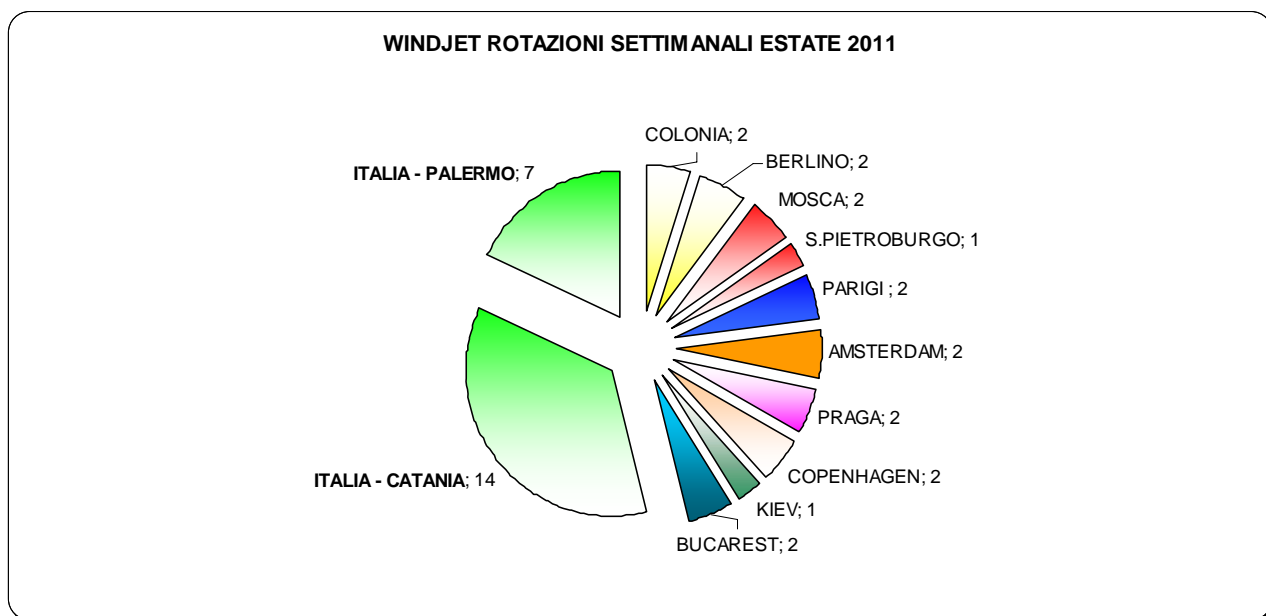
- Analizzando il traffico per paesi di destinazione e provenienza, dobbiamo mettere in evidenza alcuni elementi:
  - l'incremento della Svezia è dovuto all'anticipazione della programmazione del volo Ryanair da Stoccolma/Skavsta;
  - l'introduzione dei voli Windjet ha determinato i forti incrementi di passeggeri per i paesi quali Danimarca, Olanda, Repubblica Ceca, Romania e Ucraina. Windjet, con la partenza dei voli da Rimini dal 27 marzo 2011, ha introdotto movimenti di traffico nuovi sia per destinazione che per periodo dell'anno. Al 30 aprile 2011 la programmazione dei voli di questa compagnia è stata la seguente: Copenhagen, Berlino, Colonia, Amsterdam, Praga, Mosca, San Pietroburgo, Kiev, Palermo e Catania. Le destinazioni sono state tutte raggiunte bisettimanalmente ad eccezione di San Pietroburgo e Kiev (una volta a settimana), mentre Catania è stata servita due volte al giorno e Palermo una volta tutti i giorni. Il collegamento con Parigi andrà aggiungersi a quelli già operati da Windjet a metà maggio.
  - la Russia (linea e charter) ha un forte incremento del numero dei passeggeri che conferma il trend positivo del 2010, come meglio evidenziato nelle tabelle successive.
- Di seguito la tabella che illustra il traffico passeggeri dei primi quattro mesi, suddivisi per tipologia e Paese di destinazione.

### AEROPORTO RIMINI

PAX IN ARR. E PART. X PAESE		2011	2010	2009	10/11		09/11	
TIPO	PAESE	GEN-APR	GEN-APR	GEN-APR	VAR.	% VAR	VAR.	% VAR
LINEA	ALBANIA	5.629	3.927	4.950	1.702	43,3%	679	13,7%
E LOW	DANIMARCA	1.086	-	-	1.086	100,0%	1.086	100,0%
COST	GERMANIA	6.690	10.081	565	<b>-3.391</b>	<b>-33,6%</b>	6.125	1084,1%
	ITALIA	31.676	1.348	7.584	30.328	2249,9%	24.092	317,7%
	OLANDA	1.529	-	-	1.529	100,0%	1.529	100,0%
	POLONIA	283	274	-	9	3,3%	283	100,0%
	REGNO UNITO	15.649	16.670	9.922	<b>-1.021</b>	<b>-6,1%</b>	5.727	57,7%
	REPUBBLICA CECA	2.069	20	-	2.049	10245,0%	2.069	100,0%
	ROMANIA	1.695	575	199	1.120	194,8%	1.496	751,8%
	RUSSIA	23.825	20.907	-	2.918	14,0%	23.825	100,0%
	SVEZIA	3.303	-	-	3.303	100,0%	3.303	100,0%
	UCRAINA	703	-	-	703	100,0%	703	100,0%
	ALTRI	156	2.177	75	<b>-2.021</b>	<b>-92,8%</b>	81	108,0%
<b>LINEA Totale</b>		<b>94.293</b>	<b>55.979</b>	<b>23.295</b>	<b>38.314</b>	<b>68,4%</b>	<b>70.998</b>	<b>304,8%</b>
	RUSSIA CHARTER	54.012	20.507	22.536	33.505		31.476	
<b>RUSSIA Totale</b>		<b>54.012</b>	<b>20.507</b>	<b>22.536</b>	<b>33.505</b>	<b>163,4%</b>	<b>31.476</b>	<b>139,7%</b>
		-	242	-	-		-	
<b>CHARTER INCOMING Totale</b>		<b>-</b>	<b>242</b>	<b>-</b>	<b>- 242</b>	<b>-100,0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
CHARTER OUT	EGITTO	403	2.202	1.729	<b>-1.799</b>	<b>-81,7%</b>	<b>-1.326</b>	<b>-76,7%</b>
	TURCHIA	256	285	-	<b>-29</b>	<b>-10,2%</b>	256	100,0%
	ALTRO	260	255	874	5	2,0%	<b>-614</b>	<b>-70,3%</b>
<b>CHARTER OUTGOING Totale</b>		<b>919</b>	<b>2.742</b>	<b>2.603</b>	<b>-1.823</b>	<b>-66,5%</b>	<b>-1.684</b>	<b>-64,7%</b>
<b>AV.GEN.</b>		<b>949</b>	<b>897</b>	<b>966</b>	<b>52</b>	<b>5,8%</b>	<b>-17</b>	<b>-1,8%</b>
Transiti		422	1.612	729	<b>-1.190</b>	<b>-73,8%</b>	<b>-307</b>	<b>-42,1%</b>
<b>Tot. complessivo pax</b>		<b>150.595</b>	<b>81.979</b>	<b>50.129</b>	<b>68.616</b>	<b>83,7%</b>	<b>100.466</b>	<b>200,4%</b>

Uff.Statistiche: G. Sebastio - Elaborazioni: C. Montanari

- Nel grafico a torta sottostante la rappresentazione dei collegamenti previsti con Windjet per l'estate 2011.

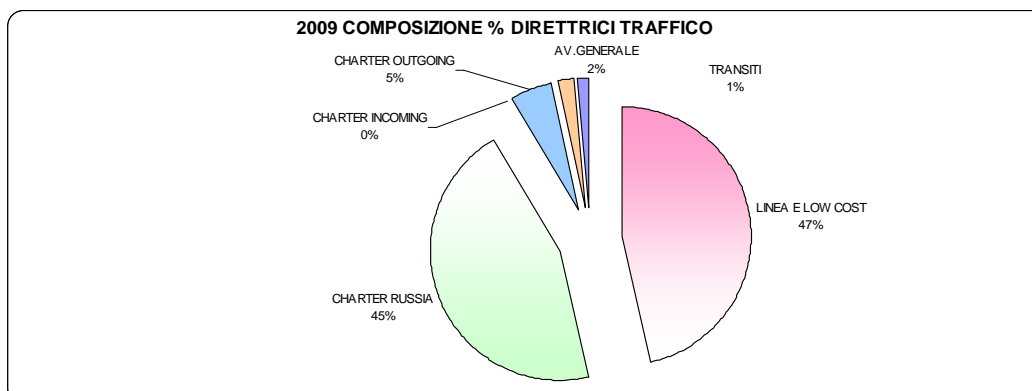
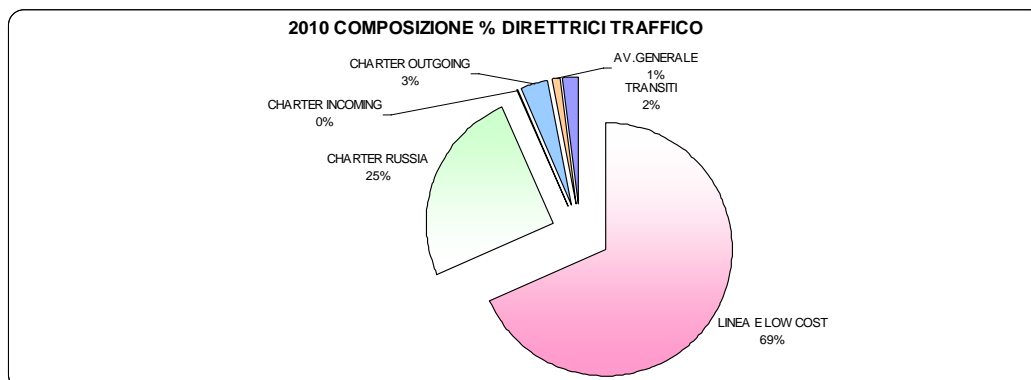
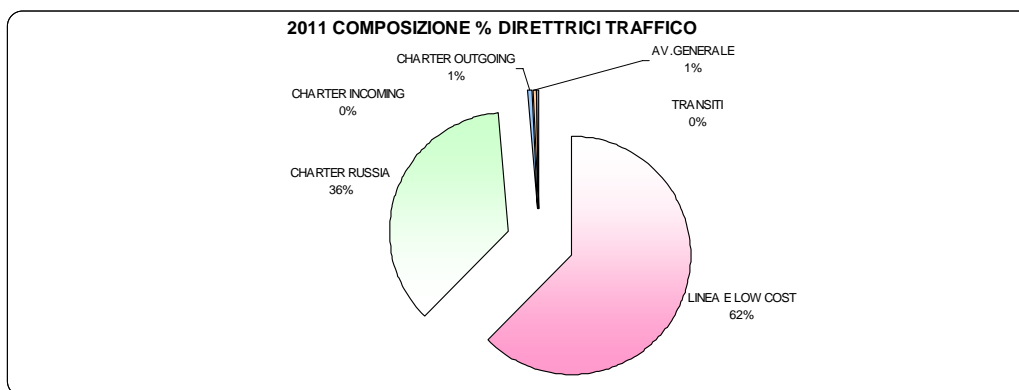


- La suddivisione percentuale per direttrice di traffico è di seguito rappresentata nella tabella e grafici sottostanti.
- Il forte incremento del traffico da e per la Russia si riflette anche nella composizione percentuale.
- La tenuta della percentuale del traffico di linea è data soprattutto dall'inserimento dei voli di linea di Windjet.

AEROPORTO RIMINI-SAN MARINO								
PAX IN ARR. E PART. X TIPOLOGIA	2011	2010	2009	VAR 10/11	VAR 09/11	2011	2010	2009
	GEN-APR	GEN-APR	GEN-APR	%	%	% SUL TOT	% SUL TOT	% SUL TOT
LINEA E LOW COST	94.293	55.979	23.295	68,4%	140,3%	62,6%	68,3%	46,5%
CHARTER RUSSIA	54.012	20.507	22.536	163,4%	-9,0%	35,9%	25,0%	45,0%
CHARTER INCOMING	-	242	-	-100,0%		0,0%	0,3%	0,0%
CHARTER OUTGOING	919	2.742	2.603	-66,5%	5,3%	0,6%	3,3%	5,2%
AV.GENERALE	949	897	966	5,8%	-7,1%	0,6%	1,1%	1,9%
TRANSITI	422	1.612	729	-73,8%	121,1%	0,3%	2,0%	1,5%
<b>TOTALE PAX</b>	<b>150.595</b>	<b>81.979</b>	<b>50.129</b>	<b>83,7%</b>	<b>63,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Uff.Statistiche: Giuseppe Sebastio

Elaborazioni: Chiara Montanari



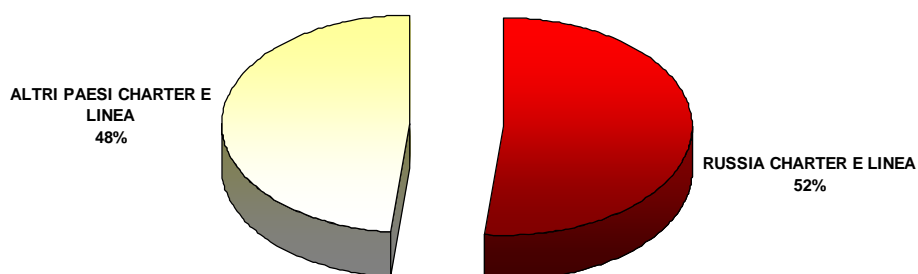
- Come anticipato in precedenza, per meglio comprendere il “peso” del traffico russo, abbiamo rappresentato di seguito in tabella il movimento dei passeggeri suddivisi in da/per la Russia e restanti destinazioni/tipologie di traffico. Sulla base dei dati riportati in tabella viene evidenziato così che nei primi 4 mesi del 2011, i passeggeri russi hanno rappresentato ben il 51,7% del movimento complessivo sull’aeroporto di Rimini, con un incremento rispetto al quadrimestre del 2010 del 87,9%.

AEROPORTO RIMINI-SAN MARINO - ANALISI TRAFFICO RUSSIA (LINEA E CHARTER)								
PAX IN ARR. E PART. X PAESE	2011	2010	2009	VAR 10/11	VAR 09/11	2011	2010	2009
	GEN-APR	GEN-APR	GEN-APR	%	%	% SUL TOT	% SUL TOT	% SUL TOT
<b>RUSSIA (CHARTER E LINEA)</b>	77.837	41.414	22.536	87,9%	245,4%	51,7%	50,5%	45,0%
ALTRI PAESI CHARTER E LINEA	72.758	40.565	27.593	79,4%	163,7%	48,3%	49,5%	55,0%
<b>TOTALE PAX</b>	<b>150.595</b>	<b>81.979</b>	<b>50.129</b>	<b>83,7%</b>	<b>200,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

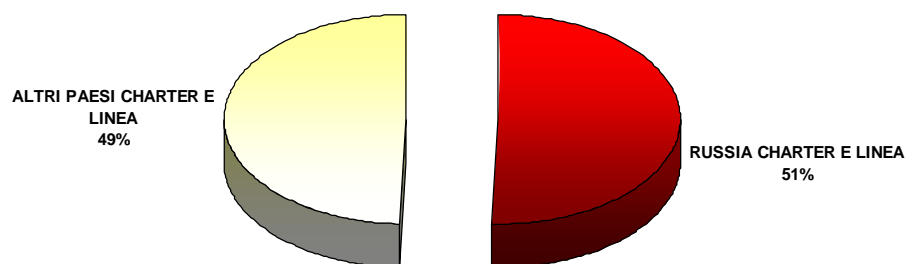
Uff. Statistiche: Giuseppe Sebastio

Elaborazioni: Chiara Montanari

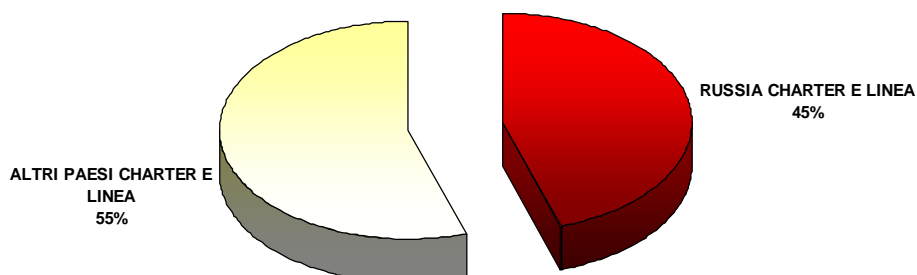
2011 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA



2010 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA



2009 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA % TRAFFICO DA/PER LA RUSSIA



- Sulla base dell'andamento del traffico dei primi quattro mesi, delle aspettative di crescita del traffico russo che si dovrebbe attestare a fine anno ad un incremento percentuale del 30-40%, in seguito all'inserimento della programmazione Windjet, ai voli già confermati per la stagione estiva 2011, è ragionevole stimare un numero complessivo di passeggeri al 31 dicembre 2011 pari a circa 1 milione determinando così un incremento del 80%.

## 2.12 INDOTTO ECONOMICO-TURISTICO

- Sull'argomento in oggetto si rimanda al separato Bilancio sociale e di sostenibilità 2010, e in particolare all'apposito paragrafo n.8.5 ("Creazione di valore") che, per comodità di esposizione, viene qui di seguito riportato e confermato:

*La Società "Trademark Italia s.r.l.", che dall'anno 1983 elabora rapporti sulla congiuntura del settore turistico, per conto dell'Osservatorio Regionale dell'Emilia Romagna, ha stimato, a beneficio di questo componimento, una valutazione della spesa media giornaliera sostenuta dalle persone che per turismo o business hanno soggiornano in "Riviera".*

*Per la stima la società incaricata ha utilizzato gli ultimi dati ufficiali disponibili, quelli relativi all'anno 2009.*

*L'analisi si è realizzata, primariamente, aggregando il fatturato di un paniere di servizi, che in seguito si è scomposto della parte fruita abitualmente dagli abitanti del luogo, per rapportarlo, in tal modo, a quanto mediamente consumato, durante il periodo di soggiorno, da chi accede all'area.*

*Nello specifico si sono sommati, tra loro, i consumi per:*

- *strutture ricettive: alberghi, appartamenti, campeggi;*
- *spiaggia;*
- *parcheggi;*
- *carburante;*
- *ristorazione: ristoranti, bar, gelaterie;*
- *negozi: abbigliamento, calzature, oggettistica, etc.;*
- *divertimento diurno: ingresso parchi, fruizione strutture sportive, centri benessere;*
- *divertimento notturno: discoteche, pub, sale giochi.*

*Si sono, in seguito, integrati i valori ottenuti secondo le modalità di cui sopra, con i dati statistici di Aeradria S.p.A. e degli operatori di settore, per poi parametrare la sommatoria dei servizi al numero degli utenti presenti in Riviera.*

*Dai risultati emerge una dualistica propensione giornaliera alla spesa. Si può individuare un periodo cosiddetto "estivo", compreso tra il giorno primo maggio ed il giorno trenta settembre; in questo lasso temporale, mediamente, il turista spende 147,00 euro al giorno c.a. Il periodo precedente e successivo a quello estivo, definibile come "invernale" e compreso tra il primo gennaio ed il trenta aprile e tra il primo ottobre ed il trentuno dicembre vedono una propensione giornaliera alla spesa maggiore e, precisamente, pari ad euro 172,00 c.a.*

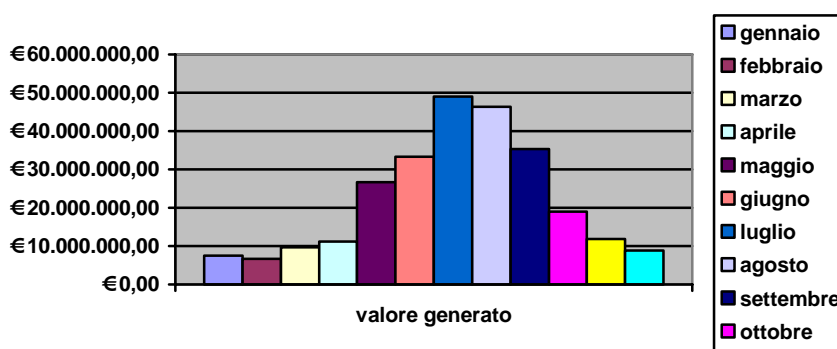
*La dissomiglianza di importi si ritiene sia imputabile alla divergenza nella ragione che ha portato il "turista" in loco: vacanziero quello estivo, congressuale quello invernale.*

*I dati così ricavati sono stati, poi, integrati con quelli di traffico aereo incoming 2010 disponibili, presso l'aeroporto di Rimini. Il numero di passeggeri incoming in arrivo nel corso dell'anno 2010 al "Federico Fellini", suddivisi per mese è riassunto nel prospetto a seguire, esclusi quindi gli ulteriori 81.756 passeggeri in arrivo, in quanto trattasi di passeggeri outgoing di ritorno a Rimini:*

Mese	Incoming	Valore Prodotto
Gennaio	6.120	7.565.972,40
Febbraio	5.412	6.690.693,24
Marzo	7.835	9.686.175,45
Aprile	8.992	11.116.539,84
Maggio	18.429	26.657.917,08
Giugno	23.007	33.280.085,64
Luglio	33.884	49.013.883,68
Agosto	32.019	46.316.123,88
Settembre	24.433	35.342.823,16
Ottobre	15.343	18.968.090,61
Novembre	9.533	11.785.361,91
Dicembre	7.139	8.825.361,91
<b>TOTALE</b>	<b>192.146</b>	<b>265.249.398,42</b>

*Il tempo di soggiorno in riviera è mediamente di 8,41 giorni per ogni passeggero in arrivo, moltiplicando tale dato per il numero dei passeggeri ed ancora per la propensione media alla spesa di ognuno di questi si ha che il valore prodotto, in termini di fatturato extra – fly dall’Aeroporto Internazionale Federico Fellini di Rimini – San Marino nel corso dell’anno 2010 è stato di € 265.249.398,42.*

*Il grafico a seguire ci consente di avere la percezione della ricchezza prodotta per mese, nel corso del 2010, dall’afflusso di visitatori generato dall’aeroporto di Rimini:*



*Al suddetto indotto economico-turistico deve essere inoltre aggiunto l’ulteriore valore prodotto dalla spesa commerciale dei commercianti russi.*

*Tale spesa viene, prudenzialmente e per difetto, stimata in complessivi euro 214.708.000,00, così determinata: 33.032 passeggeri (il 25% prudenziale del totale degli arrivi dalla Russia) x 6.500,00 euro (valore prudenziale della spesa commerciale di ciascun passeggero-commerciante russo)= **214.708.000,00** euro.*



*Tale spesa commerciale produce effetti in diversi centri e aziende commerciali della Provincia di Rimini e della Repubblica di San Marino e si estende anche nei territori limitrofi (diverse aziende delle Marche, il Center gross di Bologna, ecc.).*

- Pertanto l'indotto economico – turistico prodotto nel 2010, a mezzo dell'Aeroporto internazionale di Rimini – San Marino, è stato di complessivi €**479.957.398,42** (265.249.398,42 + 214.708.000,00 = 479.957.398,42).



## **CAPITOLO 3**

### **Assetto societario, contesto regionale e Repubblica di San Marino**



### 3.1. NUOVO SOCIO RIMINI HOLDING SPA

- A seguito della costituzione della società Rimini Holding s.p.a. (deliberazione del Consiglio Comunale di Rimini n.24 del 23/02/2010), attinente tutte le partecipazioni societarie del Comune di Rimini, tale nuova società è subentrata al Comune di Rimini anche nel capitale sociale di Aeradria, per il relativo 16,65%.

### 3.2 AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE DELIBERATO DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DELL'11/09/2008

- L'aumento di capitale in oggetto, essendo scindibile, è stato chiuso dall'Assemblea dei Soci di Aeradria del 14/04/2011, per il complessivo importo versato di €6.140.740,00.
- Tale complessivo importo di € 6.140.740,00 è stato versato secondo le rispettive quote di competenza, dai seguenti Soci: Provincia di Rimini (33,92%), Rimini Holding s.p.a. (16,65%), Camera di Commercio di Rimini (7,51%), Rimini Fiera spa (6,96%), Regione Emilia-Romagna (7,02%), Società Palazzo dei Congressi spa (4%), Repubblica di San Marino (2,79%), Confindustria di Rimini ( 2,79%).
- A conclusione di detto aumento, il capitale sociale di Aeradria è stato elevato a complessivi € 13.260.740,00.

### 3.3 ASSETTO SOCIETARIO DAL 14/04/2011

- A seguito della conclusione del suddetto aumento di capitale, l'assetto societario di Aeradria dal 14/04/2011 risulta il seguente:

	<b>AZIONI POSSEDUTE</b>	<b>CAPITALE SOCIALE DAL 14/04/2011 E RISPETTIVE QUOTE DEI SOCI</b>	
Provincia di Rimini	4.789.504	4.789.504,00	36,12%
Rimini Holding SpA (Comune di Rimini)	2.351.289	2.351.289,00	17,73%
Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Rimini	1.060.051	1.060.051,00	7,99%
Regione Emilia-Romagna	991.573	991.573,00	7,48%
Rimini Fiera SpA	982.423	982.423,00	7,41%
Comune di Riccione	859.401	859.401,00	6,48%
Società del Palazzo dei Congressi Spa	564.800	564.800,00	4,26%
Eccellentissima Camera della Repubblica di San Marino	393.853	393.853,00	2,97%
Confindustria Rimini	393.853	393.853,00	2,97%
AIA Confly Srl	197.212	197.212,00	1,49%
Comune di Bellaria - Igea Marina	179.352	179.352,00	1,35%
Provincia di Ravenna	157.088	157.088,00	1,18%
Comune di Cervia	102.490	102.490,00	0,77%
Comune di Misano Adriatico	77.718	77.718,00	0,59%
CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato Rimini	51.624	51.624,00	0,39%
Assoservizi Srl - R.S.Marino	25.812	25.812,00	0,19%
G.E.A.T. spa	25.000	25.000,00	0,19%
Assimpresa SpA Rimini	12.906	12.906,00	0,10%
Confesercenti Rimini	12.906	12.906,00	0,10%
Fincoop Rimini Srl	12.906	12.906,00	0,10%
Confcommercio Rimini	8.941	8.941,00	0,07%
A.P.I. - Associazione Piccole e Medie Imprese Rimini	7.744	7.744,00	0,06%
Comune di Cattolica	2.294	2.294,00	0,02%
<b>TOTALI</b>	<b>13.260.740</b>	<b>13.260.740,00</b>	<b>100,00%</b>

### **3.4 AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE DELIBERATO DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DEL 19/05/2011**

- L'Assemblea straordinaria dei Soci del 19/05/2011 ha deliberato un nuovo aumento di capitale sociale di Aeradria di €6 milioni.
- Tale nuovo aumento di capitale è stato deliberato per gli investimenti strutturali e di sviluppo traffico di Aeradria, secondo la già approvata programmazione e pianificazione.
- La stessa Assemblea ha fissato i relativi termini di legge al 30/11/2011 e al 31/12/2011.

### **3.5 IPOTESI DI "HOLDING" PER GLI AEROPORTI DI RIMINI – SAN MARINO E FORLÌ**

- In Regione Emilia-Romagna, le Province di Rimini e Forlì-Cesena e i Comuni di Rimini e Forlì, in data 01/03/2011, hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa per lo svolgimento di tutte le attività istruttorie e procedurali finalizzate, in caso di esito positivo, all'ipotesi di costituire una Holding comune e unica per gli Aeroporti di Rimini – San Marino e Forlì.
- A seguito di tale Protocollo la Regione, nello scorso mese di aprile, ha approvato la legge "Misure straordinarie a sostegno del sistema aeroportuale regionale".
- A loro volta le Società di gestione dei due aeroporti (Aeradria e Seaf) hanno conferito apposito e concordato incarico tecnico per le dette attività istruttorie e procedurali, che sono tutt'ora in corso.

### **3.6 AEROPORTO DI RIMINI E REPUBBLICA DI SAN MARINO**

- Nel contesto delle problematiche tutt'ora in corso in ordine ai rapporti tra l'Italia e la Repubblica di San Marino, nel 2010 e nei primi mesi del 2011 la situazione sull'argomento in oggetto è stata la medesima esposta nella relazione sulla gestione 2009 che, per comodità di esposizione, viene qui di seguito riportata e confermata:
  - *Come è noto, in base agli accordi di diritto internazionale tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino (Accordo 11/06/1990 e Protocollo 31/03/2000), l'Aeroporto di Rimini è stato dichiarato "internazionale", quale Aeroporto di "Rimini – San Marino", ed è stata convenuta la sua utilizzazione anche quale Aeroporto della Repubblica di San Marino, sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci.*
  - *Per l'effettiva operatività dei suddetti accordi, e quindi delle evidenti nuove opportunità e potenzialità aeroportuali e di traffico aereo, le competenti autorità delle due Repubbliche, il 31 marzo 2009 hanno sottoscritto apposita "Nota verbale" integrativa del Protocollo 31/03/2000.*
  - *A tale nuovo accordo dovranno seguire le necessarie ed opportune attività operative ed esecutive in tre direzioni di particolare rilevanza ed interesse per lo sviluppo futuro dell'Aeroporto: traffico passeggeri, traffico merci e certificazioni aeromobili.*

- Peraltro, come rilevato e sollecitato in diverse occasioni l'aumento della partecipazione societaria di Aeradria da parte della Repubblica di San Marino sarebbe particolarmente significativo ed efficace per le prospettive di sviluppo dell'Aeroporto.





## **CAPITOLO 4**

**Questioni “strategiche” risolte o in via di risoluzione**



#### **4.1 CAMBIO DI STATUS DELL'AEROPORTO DA MILITARE A CIVILE: DECRETO DEL 05/08/2009**

- Definite e concluse le lunghe, complesse e difficoltose attività istruttorie, con decreto interministeriale (Difesa, Trasporti, Economia) del 05/08/2009, registrato alla Corte dei Conti il 13/10/2009 e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'11/11/2009, è stato deciso lo storico cambio di status dell'Aeroporto di Rimini-San Marino da militare a civile.
- A seguito ed in attuazione di tale cambio di status gran parte del sedime aeroportuale, tramite l'ENAC, è passato nella piena responsabilità e gestione di Aeradria, mentre permarrà l'Esercito italiano nelle aree a monte della pista e nella zona dei servizi logistici attualmente in capo all'Aeronautica militare italiana, così come da piantina planimetrica delle aree, allegata al richiamato decreto interministeriale.
- Peraltro, nei tempi programmati dai relativi Comandi e comunque dopo l'effettivo insediamento presso l'Aeroporto della competente autorità civile di controllo delle attività di volo, (l'ENAV), avverrà il progressivo trasferimento da Rimini dell'Aeronautica.
- A questo proposito si riaffermano di nuovo due considerazioni essenziali ed incontestabili.  
La prima: senza la presenza e il ruolo storico dell'Aeronautica militare italiana, Rimini non avrebbe l'infrastruttura aeroportuale con le caratteristiche quantitative e qualitative maturate nei decenni scorsi.  
La seconda: dato atto degli ottimi e fattivi rapporti di collaborazione consolidati negli anni con l'Aeronautica, Aeradria è certa che tale rapporto permarrà anche nel periodo transitorio necessario per l'effettivo insediamento dell'ENAV e per l'avvio delle relative attività.
- Con le diverse e periodiche riunioni di tutte le autorità competenti ed interessate, sono state avviate le procedure e le attività di attuazione operativa del suddetto cambio di status, con particolare riferimento: alla consegna ad Aeradria di diverse aree; al passaggio ad Aeradria di diversi servizi in precedenza svolti dall'Aeronautica (controllo avifauna, antifod pista, sfalcio erba, sgombero neve, impianti AVL, piano di emergenza aeroportuale); alla ricognizione di tutti i sottoservizi del sedime aeroportuale; al rilievo, frazionamento e voltura delle aree oggetto di cambio di status; ecc. Tali procedure in gran parte si sono già concluse nel 2010, e potranno essere completate nel 2011.

#### **4.2 CONCESSIONE TOTALE TRENTENNALE DELL'AEROPORTO AD AERADRIA: DECRETO FIRMATO DAL MINISTERO DEI TRASPORTI**

- Il Consiglio di amministrazione di ENAC, nella seduta dell'08/05/2008, ha approvato il Programma di sviluppo presentato da Aeradria e la concessione totale trentennale dell'Aeroporto di Rimini-San Marino in favore della stessa Aeradria.
- La conseguente convenzione Enac-Aeradria, regolativa della concessione trentennale, è stata sottoscritta a Roma il 29/07/2008.
- Con il passaggio dei suddetti atti (deliberazione ENAC e convenzione Enac-Aeradria) al competente Ministero dei trasporti, la procedura di concessione totale trentennale era stata sospesa, in quanto il conclusivo decreto interministeriale (Trasporti, Economia) necessitava della piantina planimetrica sull'assetto finale delle aree del sedime aeroportuale di Aeradria e dell'Esercito italiano, che a sua volta era in istruttoria nella parallela procedura di cambio di status.
- Con la formalizzazione di tale piantina planimetrica quale allegato al decreto interministeriale di cambio di status dell'Aeroporto di cui al precedente paragrafo, la procedura di concessione totale trentennale è stata riattivata con la sottoscrizione a Roma in data 27/11/2009 di una nuova convenzione Enac-Aeradria, regolativa della concessione trentennale, trattandosi a quel punto di Aeroporto civile e non più di Aeroporto militare aperto al traffico civile, come al momento di sottoscrizione dell'iniziale e sopra citata convenzione del 29/07/2008.
- Il conclusivo decreto interministeriale (Trasporti ed Economia) è stato sottoscritto nel 2010 dal Ministero dei trasporti ed, attualmente, è alla firma del Ministro dell'economia.

#### **4.3 CERTIFICATO DI AEROPORTO ENAC: RINNOVO TRIENNALE DAL 31/10/2009**

- A seguito dell'esecuzione da parte di Aeradria della quasi totalità degli interventi strutturali e gestionali disposti dai diversi atti Enac in materia e dal relativo Team di sorveglianza, anche nel corso dei mensili

audit di due giorni ciascuno presso l'Aeroporto e Aeradria, Enac ha rinnovato il Certificato di aeroporto in favore di Aeradria per un nuovo triennio dal 31/10/2009.

- Con la nuova "Specifica di certificazione", di cui all'atto di rinnovo del Certificato di aeroporto, Enac ha disposto l'esecuzione di diversi lavori ed opere riguardanti l'air side e le infrastrutture di volo.
- In particolare Enac ha disposto i seguenti lavori ed opere, più precisamente specificati nel prossimo capitolo:
  - Realizzazione fasce antipolvere e riqualifica raccordi (in fase di completamento).
  - Livellamento strip (solo riporto materiali a terra) (realizzato).
  - Riqualificazione pozzetti e chiusini interni alla strip (realizzato stralcio 2010).
  - Rifacimento pavimentazione pista (realizzato).
- Il sopra richiamato Team di sorveglianza Enac proseguirà nel corso del nuovo triennio ai periodici audit in contraddittorio con i vertici gestionali e tecnici di Aeradria ed attraverso controlli e verifiche dirette, sia in ordine ai lavori e alle opere, sia in ordine alle attività gestionali ed operative, con particolare riferimento a tutte le previsioni del Manuale di aeroporto.

#### **4.4 CERTIFICATO DI IDONEITA' PER I SERVIZI DI HANDLING: PRIMO TRIENNIO DAL 30/01/2009**

- A seguito dell'esecuzione da parte di Aeradria di tutte le attività a suo carico, con particolare riferimento alla redazione del Manuale delle operazioni, necessarie per ottenere l'apposito titolo quale "Prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra" (servizi di handling), Enac ha rilasciato ad Aeradria il relativo Certificato di idoneità n. 208 in data 30/01/2009 per la prevista e prima durata triennale.
- Così come per il suddetto Certificato di aeroporto, anche per la certificazione di idoneità in oggetto sono previste periodiche attività di controllo e di verifiche dirette da parte di apposito Team di sorveglianza Enac.

#### **4.5 SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA AEROPORTUALE: ATTIVATO CON VERBALE ENAC DEL 24/03/2009**

- Il Sistema di gestione della sicurezza aeroportuale (Safety management system – SMS), obbligatorio per l'Aeroporto di Rimini-San Marino avendo superato negli ultimi anni la soglia di 5.000 movimenti aerei annui, è stato attivato con verbale ENAC del 24/03/2009.
- Con tale verbale, tra l'altro, l'apposito Team tecnico dell'Enac ha approvato il Piano programmatico di implementazione dell'SMS presentato da Aeradria e la nomina del relativo Safety manager proposto da Aeradria.
- Attualmente sono in corso tutte le attività in materia, così come previste dall'atto Enac APT-22 in data 17/03/2006, ivi compresa la costituzione del Safety board e del Safety committee.
- A completamento dell'integrale costante ed ordinario svolgimento di dette attività, il richiamato Team tecnico dell'Enac assumerà l'Atto di validazione dell'SMS, così come prevede la richiamata normativa.

#### **4.6 MASTERPLAN O PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE: NULLA OSTA ENAC DELL'11/05/2010**

- Il Masterplan o piano di sviluppo aeroportuale, presentato da Aeradria ad Enac, prevede l'assetto futuro delle aree e dei fabbricati aeroportuali air side e land side, ivi compresi quelli nuovi e quelli commerciali adiacenti alla strada statale, così come meglio evidenziati nelle apposite tavole allegate al piano.
- Tale piano, strumento necessario ed essenziale per lo sviluppo futuro dell'Aeroporto sia per la parte air side, sia per la parte land side, è stato approvato da ENAC con relativo nulla osta dell'11/05/2010.
- Dopo l'approvazione di Enac sono previste apposite conferenze dei servizi con i diversi enti interessati: Ministeri competenti, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Rimini, Comuni di Rimini e di Riccione.

#### **4.7 CERTIFICATO DI QUALITA' ISO 9001: PRIMO TRIENNIO DAL 23/12/2009**

- A seguito dell'esecuzione da parte di Aeradria di tutte le attività previste in materia, ivi compresa la redazione del relativo Manuale della qualità, la competente autorità ha rilasciato ad Aeradria il relativo certificato di qualità ISO 9001 in data 23/12/2009 per la prevista e prima durata triennale.
- Durante tale triennio tutti i servizi ed uffici di Aeradria saranno impegnati al costante svolgimento di tutte le attività previste dal citato Manuale della qualità e al loro continuo e progressivo miglioramento, soprattutto nei confronti dei passeggeri, sempre più clienti-ospiti piuttosto che impersonali utenti.
- Il primo audit di controllo e verifica, da parte della competente autorità, si è svolto il 27/12/2010 con risultati positivi per Aeradria.



## **CAPITOLO 5**

### **Investimenti per lavori, opere, impianti ed attrezzature**





## 5.1 INVESTIMENTI REALIZZATI NEL PERIODO 2006-2009

- In ottemperanza a quanto previsto a carico di Aeradria, in virtù delle sopra richiamate disposizioni ENAC, ed in attuazione del Piano quadriennale degli investimenti trasmesso ad ENAC e della nuova strategia in corso di graduale e costante ammodernamento, riqualificazione ed innovazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi impianti ed attrezzature tecniche, Aeradria ha attivato ed eseguito, nel periodo 2006-2009, con diverse attività preparatorie nel 2005, gli investimenti e interventi di cui ai prospetti analitici di cui alla relativa e richiamata scheda “Investimenti realizzati e programmati periodo 2006-2015”, già approvata dall’Assemblea dei Soci.
- In sintesi gli investimenti e gli interventi attivati ed eseguiti sono stati i seguenti:

	Lavori ed opere	Impianti ed attrezzature	Totali
- Aerostazione	3.459.301,39	1.122.744,36	4.582.045,75
- Land side	844.617,00	190.888,55	1.035.505,55
- Air side	1.925.023,00	1.674.038,00	3.599.061,00
- Studi, indagini tecniche e progetti preliminari			642.004,00
- Altri oneri capitalizzati			586.162,53
<b>TOTALI</b>	<b>6.228.941,39</b>	<b>2.987.670,91</b>	<b>10.444.778,83</b>

- Per completezza espositiva si rileva la significativa crescita in atto dal 2008 di ulteriori lavori ed opere di manutenzione ordinaria e straordinaria ed anche di riqualificazione ed innovazione eseguiti direttamente dagli addetti Aeradria ai servizi di manutenzioni edili, impianti e mezzi, che peraltro sono impegnati anche nelle attività operative sottobordo degli aerei.  
Ancora maggiori sono stati i risultati positivi del 2009 e del 2010 per quantità e qualità degli interventi operati direttamente dai dipendenti Aeradria.

## 5.2 INVESTIMENTI REALIZZATI E PROGRAMMATI PER IL PERIODO 2010-2015

- Per le medesime ragioni di cui al precedente paragrafo, nonché per la necessità di realizzare alcuni investimenti conseguenti al cambio di status dell’Aeroporto, per il periodo 2010-2015 sono stati programmati, ed in parte realizzati, gli investimenti e interventi di cui ai prospetti analitici di cui alla suddetta scheda.
- In sintesi gli investimenti e gli interventi programmati, con oneri finanziari a carico di Aeradria, sono i seguenti:

- Aerostazione: lavori, opere, impianti ed attrezzature	euro	9.471.000,00
- Land side: lavori, opere, impianti ed attrezzature	euro	605.000,00
- Air side e infrastrutture di volo: lavori, opere, impianti ed attrezzature	euro	9.761.200,00
- Studi, indagini tecniche e progetti preliminari	euro	538.000,00
<b>TOTALI</b>	<b>euro</b>	<b>20.375.200,00</b>

- Nei richiamati prospetti analitici sono previsti anche gli investimenti con oneri finanziari a carico di altri soggetti, pubblici e privati, così come evidenziato in calce agli stessi.

### **5.3 FINANZIAMENTO ENAC-MINISTERO DEI TRASPORTI DI CIRCA EURO 4 MILIONI IN FAVORE DI AERADRIA**

- Così come riportato nei richiamati prospetti analitici si evidenzia che il Ministero dei trasporti, con Decreto n. 729 del 05/10/2010 (allegato A), a seguito di due deliberazioni del Consiglio di amministrazione di ENAC, ha deliberato in favore di Aeradria un contributo di complessivi € 3.982.756,08 per investimenti riguardanti l'air side e le infrastrutture di volo.
- Tale concessione di contributo, tenuto anche conto dell'attuale momento di ristrettezze di risorse pubbliche, conferma e rafforza le prospettive di sviluppo dell'Aeroporto internazionale di Rimini-San Marino e la fondatezza e l'apprezzamento da parte di ENAC e Ministero dei Trasporti, massime autorità in campo aeroportuale, degli investimenti programmati dalla Società di gestione Aeradria.

### **5.4 FINANZIAMENTI PER GLI INVESTIMENTI**

- Per l'argomento in oggetto per un verso si rinvia a quanto esposto in premessa al Capitolo 1 e per altro verso al separato documento "Piano degli investimenti e di sviluppo e programmazione economico-finanziaria pluriennali di Aeradria s.p.a."

**BILANCIO**  
**DI ESERCIZIO**



# **AERADRIA S.p.A.**

**Codice fiscale 00126400407 – Partita iva 00126400407**  
**Via Flaminia, 409 - 47924 MIRAMARE DI RIMINI (RN)**  
**Iscrizione R.E.A. n. 90403**  
**Registro Imprese di Rimini n. 00126400407**  
**Capitale Sociale Euro 7.120.000,00 i.v.**

## **BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31/12/2010**

**Gli importi presenti sono espressi in unità di euro**

<b>STATO PATRIMONIALE - ATTIVO</b>		<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>A</b>	<b>CREDITI VERSO SOCI PER VERS.TI ANCORA DOVUTI</b>		
	<b>I</b> parte già richiamata	1.165.653,00	-
<b>A</b>	<b>TOTALE CREDITI V/SOCI PER VERS.TI ANCORA DOVUTI</b>	<b>1.165.653,00</b>	-
<b>B</b>	<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>		
	<b>I IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>		
	1 Costi di impianto e di ampliamento	118.983,74	132.271,55
	2 Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	13.550,13	27.100,24
	4 Concessioni, lic., marchi e diritti sim.	103.405,76	73.836,34
	7 Altre immobilizzazioni immateriali	88.667,46	75.041,50
	<b>I TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	<b>324.607,09</b>	<b>308.249,63</b>
	<b>II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>		
	3 Attrezzature industriali e commerciali	1.994.249,27	1.637.460,62
	4 Altri beni	7.208.717,77	6.152.408,79
	5 Immobilizzazioni in corso e acconti	5.591.202,04	4.348.272,79
	<b>II TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	<b>14.794.169,08</b>	<b>12.138.142,20</b>
	<b>III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>		
	1 Partecipazioni in:		
	<i>b imprese controllate</i>	14.279,00	14.279,00
	<i>d altre imprese</i>	186.363,28	70.098,28
	1 <b>TOTALE Partecipazioni in:</b>	<b>200.642,28</b>	<b>84.377,28</b>
	2 Crediti (immob. finanziarie) verso:		
	<i>d altri esigibili oltre es. succ.</i>	917.846,05	830.635,51
	2 <b>TOTALE Crediti (immob. finanziarie) verso:</b>	<b>917.846,05</b>	<b>830.635,51</b>
	3 Altri titoli (immob. finanziarie)	700.000,00	700.000,00
	<b>III TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>	<b>1.818.488,33</b>	<b>1.615.012,79</b>
<b>B</b>	<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>16.937.264,50</b>	<b>14.061.404,62</b>
<b>C</b>	<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
	<b>I RIMANENZE</b>		
	1 materie prime, suss. e di cons.	155.862,72	97.861,80
	<b>I TOTALE RIMANENZE</b>	<b>155.862,72</b>	<b>97.861,80</b>
	<b>II CREDITI VERSO:</b>		
	1 Clienti:		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	4.454.058,19	3.632.013,26
	<i>b esigibili oltre esercizio successivo</i>	-	234.355,85
	1 <b>TOTALE Clienti:</b>	<b>4.454.058,19</b>	<b>3.866.369,11</b>
	4-bis Crediti tributari		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	231.518,24	298.022,51
	<i>b esigibili oltre esercizio successivo</i>	2.291,49	2.291,49
	4-bis <b>TOTALE Crediti tributari</b>	<b>233.809,73</b>	<b>300.314,00</b>
	4-ter Imposte anticipate		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	199.162,30	81.001,60
	4-ter <b>TOTALE Imposte anticipate</b>	<b>199.162,30</b>	<b>81.001,60</b>
	5 Altri (circ.):		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	581.137,66	814.900,28
	<i>b esigibili oltre esercizio successivo</i>	3.054.874,53	1.828.866,78
	5 <b>TOTALE Altri (circ.):</b>	<b>3.636.012,19</b>	<b>2.643.767,06</b>
	<b>II TOTALE CREDITI VERSO:</b>	<b>8.523.042,41</b>	<b>6.891.451,77</b>
	<b>IV DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>		
	1 Depositi bancari e postali	6.427,51	716.408,36
	3 Danaro e valori in cassa	15.639,03	23.391,09
	<b>IV TOTALE DISPONIBILITA' LIQUIDE</b>	<b>22.066,54</b>	<b>739.799,45</b>
<b>C</b>	<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>8.700.971,67</b>	<b>7.729.113,02</b>
<b>D</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>		
	2 Ratei e risconti	2.528.622,04	2.518.047,33
<b>D</b>	<b>TOTALE RATEI E RISCONTI</b>	<b>2.528.622,04</b>	<b>2.518.047,33</b>
	<b>TOTALE STATO PATRIMONIALE - ATTIVO</b>	<b>29.332.511,21</b>	<b>24.308.564,97</b>

<b>STATO PATRIMONIALE - PASSIVO</b>		<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>A</b>	<b>PATRIMONIO NETTO</b>		
	<b>I Capitale</b>	7.120.000,00	7.120.000,00
	<b>II Riserva da sovrapprezzo delle azioni</b>	-	568.981,71
	<i>e Soci p/vers. in c/futuro aumento di capitale</i>	6.140.740,00	4.549.037,00
	<b>VII TOTALE Altre riserve:</b>	6.140.740,00	4.549.037,00
	<b>VIII Utili (perdite) portati a nuovo</b>	- 1.922.446,00	-
	<b>IX Utile (perdita) dell' esercizio</b>	- 6.206.793,46	- 2.491.427,55
<b>A</b>	<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>5.131.500,54</b>	<b>9.746.591,16</b>
<b>B</b>	<b>FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	-	-
<b>C</b>	<b>TRATTAMENTO FINE RAPPORTO LAVORO SUBORD.</b>	<b>512.874,85</b>	<b>532.644,25</b>
<b>D</b>	<b>DEBITI</b>		
	4 Debiti verso banche		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	9.570.222,62	2.952.739,30
	<i>b esigibili oltre esercizio successivo</i>	2.909.595,52	3.549.752,47
	4 <b>TOTALE Debiti verso banche</b>	12.479.818,14	6.502.491,77
	7 Debiti verso fornitori		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	6.880.579,51	4.810.962,44
	7 <b>TOTALE Debiti verso fornitori</b>	6.880.579,51	4.810.962,44
	12 Debiti tributari		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	112.879,70	127.232,86
	12 <b>TOTALE Debiti tributari</b>	112.879,70	127.232,86
	13 Debiti verso ist. di previdenza e sicurez. soci		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	201.594,94	151.062,00
	13 <b>TOTALE Debiti verso ist. di previdenza e sicure</b>	201.594,94	151.062,00
	14 Altri debiti		
	<i>a esigibili entro esercizio successivo</i>	3.979.213,49	2.409.312,63
	14 <b>TOTALE Altri debiti</b>	3.979.213,49	2.409.312,63
<b>D</b>	<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>23.654.085,78</b>	<b>14.001.061,70</b>
<b>E</b>	<b>RATEI E RISCONTI</b>		
	2 Ratei e risconti	34.050,04	28.267,86
<b>E</b>	<b>TOTALE RATEI E RISCONTI</b>	<b>34.050,04</b>	<b>28.267,86</b>
	<b>TOTALE STATO PATRIMONIALE - PASSIVO</b>	<b>29.332.511,21</b>	<b>24.308.564,97</b>

<b>GARANZIE ED ALTRI CONTI D'ORDINE</b>		<b>2010</b>	<b>2009</b>
	<b>FIDEIUSSIONI</b>		
	Fideiussioni ricevute	1.305.423	928.260
	Terzi c/fideiussioni ricevute	-	363.167
	Fideiussioni concesse	5.321.545	21.545

<b>CONTO ECONOMICO</b>		<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>A</b>	<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.604.449,95	6.863.647,56
5	Altri ricavi e proventi		
a	<i>Altri ricavi e proventi</i>	1.304.777,81	1.235.103,86
5	TOTALE Altri ricavi e proventi	1.304.777,81	1.235.103,86
<b>A</b>	<b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>10.909.227,76</b>	<b>8.098.751,42</b>
<b>B</b>	<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		
6	materie prime, suss., di cons. e merci	353.349,13	244.273,67
7	per servizi	9.487.490,21	5.873.351,10
8	per godimento di beni di terzi	63.223,87	179.513,64
9	per il personale:		
a	<i>salari e stipendi</i>	2.760.570,58	2.361.604,70
b	<i>oneri sociali</i>	807.458,45	719.179,18
c	<i>trattamento di fine rapporto</i>	177.019,09	168.331,43
e	<i>altri costi</i>	10.333,34	9.691,11
9	TOTALE per il personale:	3.755.381,46	3.258.806,42
10	ammortamenti e svalutazioni:		
a	<i>ammort. immobilizz. immateriali</i>	177.200,11	147.262,46
b	<i>ammort. immobilizz. materiali</i>	649.265,97	453.632,50
c	<i>altre svalutaz. immobilizz.</i>	318.116,35	128.955,86
10	TOTALE ammortamenti e svalutazioni:	1.144.582,43	729.850,82
11	variaz.riman.di mat.prime,suss.di cons.e merci	- 58.000,92 -	22.414,74
14	oneri diversi di gestione	67.877,21	144.344,65
<b>B</b>	<b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>14.813.903,39</b>	<b>10.407.725,56</b>
<b>A-B</b>	<b>TOTALE DIFF. TRA VALORE E COSTI DI PRODUZIONE</b>	<b>- 3.904.675,63 -</b>	<b>2.308.974,14</b>
<b>C</b>	<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI:</b>		
16	Altri proventi finanziari:		
b	<i>prov.finanz.da titoli(non part.)immobilizz.</i>	4.616,52	12.449,16
d	<i>proventi finanz. diversi dai precedenti</i>		
d4	<i>da altri</i>	5.728,08	4.805,26
d	<i>TOTALE proventi finanz. diversi dai precedenti</i>	5.728,08	4.805,26
16	TOTALE Altri proventi finanziari:	10.344,60	17.254,42
17	interessi e altri oneri finanziari da:		
d	<i>debiti verso banche</i>	442.609,78	220.077,60
f	<i>altri debiti</i>	1.071,54	-
g	<i>oneri finanziari diversi</i>	264,81	818,68
17	TOTALE interessi e altri oneri finanziari da:	443.946,13	220.896,28
17 bis	Utili e perdite su cambi	- 88,30 -	-
<b>15+16-17±17 bis</b>	<b>TOTALE DIFF. PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>- 433.689,83 -</b>	<b>203.641,86</b>
<b>D</b>	<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
19	Svalutazioni:		
a	<i>di partecipazioni</i>	-	2.439,00
19	TOTALE Svalutazioni:	-	2.439,00
<b>E</b>	<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>		
20	Proventi straordinari		
a	<i>plusvalenze da alien.(non rientranti n.5)</i>	-	10.010,50
b	<i>altri proventi straord. (non rientr. n. 5)</i>	43.041,52	109.629,25
20	TOTALE Proventi straordinari	43.041,52	119.639,75
21	Oneri straordinari		
c	<i>altri oneri straordinari</i>	2.018.231,02	102.302,97
21	TOTALE Oneri straordinari	2.018.231,02	102.302,97
<b>20-21</b>	<b>TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE</b>	<b>- 1.975.189,50</b>	<b>17.336,78</b>
<b>A-B±C±D±E</b>	<b>TOTALE RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>- 6.313.554,96 -</b>	<b>2.497.718,22</b>
22	Imposte redd. eserc.,correnti,differite,anticip		
a	<i>imposte correnti</i>	11.513,00	48.338,00
b	<i>imposte differite (anticipate)</i>	- 118.274,50 -	54.628,67
22	TOTALE Imposte redd. eserc.,correnti,differite,	- 106.761,50 -	6.290,67
<b>23</b>	<b>Utile (perdite) dell'esercizio</b>	<b>- 6.206.793,46 -</b>	<b>2.491.427,55</b>

Il presente bilancio è reale e corrisponde alle scritture contabili



## **Nota integrativa al bilancio chiuso il 31/12/2010**

---

### **Criteri di formazione del bilancio**

Il presente bilancio è la rappresentazione dell'attività svolta dalla Società ed è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice Civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

Il bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alla normativa del codice civile, integrata ed interpretata sulla base dei principi contabili raccomandati dalla Commissione per la statuizione dei principi contabili del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili rivisti e integrati dall'Organismo Italiano di Contabilità e, ove mancanti, dei principi emanati dallo I.A.S.B. - International Accounting Standards Board, nei limiti in cui siano compatibili con le norme di legge italiane, secondo le disposizioni vigenti dal gennaio 2004, in attuazione delle disposizioni in materia di diritto societario di cui al D. Lgs. n. 6 del 17 gennaio 2003, ed è costituito dallo stato patrimoniale (preparato in conformità allo schema previsto dagli artt. 2424 e 2424 bis c.c.), dal conto economico (preparato in conformità allo schema di cui agli artt. 2425 e 2425 bis c.c.) e dalla presente nota integrativa.

La Società pur detenendo partecipazioni di controllo non ha redatto il bilancio consolidato di Gruppo in quanto essa non supera i limiti dimensionali previsti dalla normativa vigente.

### **Criteri di valutazione**

I criteri utilizzati nella formazione del presente bilancio, ove non specificato in dettaglio, non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi.

La valutazione delle voci di bilancio si ispira a criteri generali di veridicità e correttezza, nel rispetto della competenza economico temporale e nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Nei casi previsti dalla legge si sono condivisi con il Collegio Sindacale i criteri di valutazione e redazione.

I criteri di valutazione applicati per la redazione del presente bilancio di esercizio sono conformi al disposto dell'art. 2426 del Codice Civile, ed in particolare, sono di seguito esposti.

La Società ha registrato, nel corso degli ultimi esercizi ed in particolare nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, perdite significative; la perdita dell'esercizio 2010 è principalmente attribuibile ai significativi oneri contabilizzati nel 2010 relativamente agli impegni contrattuali assunti nel 2009 con un vettore aereo con il quale sono stati risolti i rapporti commerciali e più ampiamente descritti in seguito, in conseguenza dei quali la Società ha dovuto sostenere le relative uscite di cassa.

In termini finanziari, la Società evidenzia un significativo incremento dell'indebitamento finanziario netto con preponderanza della quota a breve termine rispetto alla quota a lungo termine.

Alla data odierna il livello degli affidamenti bancari a disposizione della Società risulta presso che interamente utilizzato e sono previste alcune riduzioni di fido nel breve periodo. In particolare, nel corso del 2011, una parte, anche significativa, dei sopra citati affidamenti bancari e di quote a breve dei mutui in essere, risultano in scadenza.

In termini generali, la Società evidenzia una situazione di forte tensione finanziaria con conseguente ritardi nel pagamento dei debiti per investimenti e funzionamento ed alla data attuale la Società evidenzia molti importi scaduti. Tale situazione è principalmente ascrivibile ai significativi impegni, anche prospettici, assunti in relazione a contratti con vettori ed agli investimenti per la realizzazione di interventi strutturali e di sviluppo traffico deliberati dall'Assemblea degli Azionisti e dal Consiglio di Amministrazione, necessari per la realizzazione di taluni interventi sulle infrastrutture di volo e sull'aerostazione in genere assunte con Enac.

Il piano finanziario pluriennale ("Piano Finanziario") approvato dagli Amministratori prevede la necessità di reperire risorse finanziarie di importo significativo entro pochi mesi al fine di garantire l'attività e l'operatività aziendale nell'esercizio 2011 e supportare finanziariamente la crescita di attività e di risultati attesa nei prossimi esercizi, nonostante esso includa le positive previsioni di andamenti reddituali dell'esercizio 2011, più

ampiamente descritti in Relazione sulla gestione alla quale si rimanda per ulteriori dettagli, e di far fronte agli impegni assunti con i vettori e consentire il completamento o realizzo degli investimenti infrastrutturali.

Per far fronte alle urgenze di cassa ed alle necessità correlate agli investimenti previsti nel Piano Pluriennale gli Amministratori hanno posto in essere le seguenti azioni:

1. convocazione dell'Assemblea dei Soci tenutasi in data 19 maggio 2011 che ha deliberato, con il parere favorevole del 62% dei soci rappresentanti il capitale sociale e presenti e con l'astensione del socio Rimini Holding s.p.a. (quota sociale di ca.18%, che deve attendere la deliberazione del nuovo Consiglio Comunale conseguente alle svolte elezioni amministrative), un aumento di capitale a pagamento per complessivi Euro 6 milioni che ha come termini per la sottoscrizione il 30 novembre 2011 e per il versamento il 31 dicembre 2011. Ad oggi sono già stati versati, da parte del socio Provincia di Rimini, euro 1 milione in acconto futuro aumento di capitale sociale ed il Piano Pluriennale evidenzia la necessità di ulteriori versamenti nel mese di giugno per Euro 1,4 milioni;
2. sviluppo di contatti avanzati con alcuni istituti di credito volti all'ottenimento di linee di finanziamento a breve termine per un importo complessivo pari ad Euro 5 milioni (di cui Euro 1 milione ottenuto nei primi mesi dell'esercizio) ed in particolare sui residui Euro 4 milioni il Piano Pluriennale evidenzia la necessità di addivenire ad una sostanziale finalizzazione entro fine mese, tenendo peraltro conto del fatto che tali linee di finanziamento risultano garantite dalle Cooperative e Consorzi di garanzia del territorio per effetto di specifiche deliberazione già assunte da tali enti;
3. avvio contatti con alcuni istituti di credito volti all'ottenimento di un finanziamento strutturale per complessivi Euro 16 milioni, con riferimento ai quali il Piano Pluriennale evidenzia la necessità di ottenere Euro 9 milioni in modo rateale in 3 tranche da qui a fine anno. La finalizzazione di tale finanziamento è ancora in istruttoria ed al momento non è possibile fornire una previsione sulle tempistiche e sulle modalità.

Tali circostanze configurano l'esistenza di significative incertezze che, in assenza degli interventi finanziari sopra indicati, possono pregiudicare l'operatività e continuità aziendale. Gli Amministratori hanno valutato tali significative incertezze e dopo aver effettuato le necessarie verifiche ritengono che la Società sarà in grado di ottenere adeguate risorse per continuare l'esistenza operativa in un prevedibile futuro in considerazione delle positive aspettative in merito alle azioni descritte in precedenza, tenendo conto del (i) chiaro impegno degli Azionisti ad investire nella Società (ii) delle importanti prospettive di sviluppo riportate nel Piano pluriennale (iii) della strategicità dell'Aeroporto nel contesto territoriale e, pertanto, i principi contabili adottati per la redazione del bilancio d'esercizio della Società sono quelli relativi ad un'azienda in condizioni di normale funzionamento. Conseguentemente, la recuperabilità delle attività, l'importo delle passività e la classificazione delle poste dello stato patrimoniale si basano su tale presupposto.

### **Immobilizzazioni Immateriali**

Le immobilizzazioni immateriali risultano iscritte al costo di acquisto comprensivo dei relativi oneri accessori ed al netto degli ammortamenti maturati.

I "costi d'impianto e ampliamento" e i "costi di ricerca, sviluppo e pubblicità", così come la "certificazione di qualità", la "certificazione Enac" e il "cambio di status", sono ammortizzati in 5 anni.

Le "concessioni, licenze, marchi e diritti simili" sono ammortizzate in modo sistematico in un periodo non superiore a tre esercizi.

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**

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo d'acquisizione, comprensivo degli oneri accessori direttamente imputabili al cespite, ed ammortizzate in relazione all'aliquota ordinaria stabilita dalla normativa tributaria che sono ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti.

Per quanto attiene alle migliorie su beni di terzi – aerostazione e land side, pista e infrastrutture di volo-, dal 2010 si è valutato, al fine di fornire una migliore rappresentazione di tale posta anche in considerazione dell'effettiva vita utile stimata, di parificare le aliquote di ammortamento al 4%, mentre nei bilanci precedenti venivano applicati coefficienti pari al 4% per gli edifici d'aeroporto e all'1% per la pista.

Inoltre, a partire dal bilancio di esercizio 2010 si è stabilita una nuova suddivisione delle miglioriie nel gruppo “impianti e macchinari” con aliquota di ammortamento calcolata al 10%, mentre nei bilanci precedenti venivano applicati coefficienti pari al 4% per tali fattispecie.

Ricapitolando, l’ammortamento ordinario è effettuato applicando le aliquote di seguito evidenziate:

Migliorie beni di terzi - aerostazione e land side	aliquota	4%
Migliorie beni di terzi - pista e infrastrutture di volo	aliquota	4%
Impianti e macchinari	aliquota	10%
Arredi Aerostazione	aliquota	12%
Attrezzatura di rampa	aliquota	20%
Attrezzatura di officina	aliquota	10%
Attrezzatura aerostazione	aliquota	15%
Attrezzatura di comunicazione	aliquota	20%
Attrezzatura per la sicurezza	aliquota	20%
Autovetture	aliquota	25%
Automezzi pista	aliquota	20%
Mobili e macchine ufficio	aliquota	12%
Macchine ufficio el. ed elettroniche	aliquota	20%

Si evidenzia che alcuni beni iscritti a libro cespiti negli anni precedenti esulano dall’applicazione dell’ammortamento ordinario in quanto oggetto di approfondita analisi per il calcolo dell’aliquota di ammortamento in base al tempo reale di utilizzo. Infatti, come descritto in Nota integrativa dei precedenti Bilanci di esercizio, tali cespiti - quali particolari attrezzature di rampa e di sicurezza e automezzi pista - sono stati valutati accuratamente all’interno di apposite perizie redatte dalla Società di ingegneria Studio T.I. al fine di definire la vita utile residua di ciascun bene e la conseguente aliquota di ammortamento.

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.

### **Partecipazioni**

Sono iscritte al costo d’acquisto e risultano iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, in quanto rappresentano un investimento durevole da parte della Società.

Il costo viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui le partecipate abbiano sostenuto perdite e non siano prevedibili, nell’immediato futuro, utili di entità tale da permetterne l’assorbimento. Il valore originario viene ripristinato negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della svalutazione effettuata.

### **Rimanenze**

Le giacenze di magazzino sono valutate al costo di acquisto ed il corrispondente valore di mercato o di presumibile realizzo.

### **Crediti**

I crediti verso clienti sono esposti al presumibile valore di realizzo. L’adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione le condizioni economiche, finanziarie e soggettive ed il grado di anzianità del credito.

### **Disponibilità liquide**

Riguardano i depositi bancari e denaro in cassa valutati al valore nominale.

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

I fondi per rischi e oneri sono stanziati per coprire perdite o debiti, 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.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività é soltanto possibile sono indicati nella nota integrativa, senza procedere allo stanziamento di un fondo.

### **Trattamento di fine rapporto**

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo. Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro a tale data.

### **Debiti**

Sono rilevati al loro valore nominale.

### **Ratei e risconti**

Sono determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione d'esercizio.

### **Riconoscimento dei ricavi**

I ricavi per la vendita dei prodotti si ritengono conseguiti al momento del passaggio di proprietà che generalmente coincide con la consegna o con la spedizione.

I ricavi relativi alle prestazioni di servizi si ritengono conseguiti al momento di ultimazione dei servizi stessi.

### **Imposte sul reddito d'esercizio**

Sono iscritte in base alla determinazione del reddito imponibile in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Sono inoltre stanziati imposte anticipate ed imposte differite, sulle differenze temporanee tra i valori di iscrizione nello stato patrimoniale delle attività e passività ed i relativi valori riconosciuti ai fini fiscali.

In particolare, le imposte differite attive sono rilevate quando é ragionevole ipotizzare che si avranno in futuro utili imponibili a fronte dei quali utilizzare detto saldo attivo conformemente a quanto previsto dal Piano Pluriennale.

### **Contributi in conto esercizio e in conto capitale**

I contributi in conto esercizio, vengono contabilizzati nel momento in cui si ha la ragionevole certezza del loro realizzo.

I contributi in conto capitale, ottenuti in relazione ai benefici di legge previsti per investimenti in immobilizzazioni, sono ugualmente contabilizzati, in una apposita voce del bilancio, nel momento in cui si ha la ragionevole certezza del loro realizzo, e sono imputati a conto economico in funzione del periodo di ammortamento dei beni cui si riferiscono.

### **Criteri di conversione delle poste in valuta**

I crediti ed i debiti espressi in origine in valute diverse da quelle aderenti all'Unione Monetaria Europea, sono convertiti in Euro ai cambi storici della data delle relative operazioni. Le differenze cambio realizzate in occasione dell'incasso dei crediti e del pagamento dei debiti in valuta estera sono iscritte al conto economico.

A fine anno i suddetti crediti e debiti vengono adeguati ai cambi in essere alla fine dell'esercizio ed il risultato economico derivante dalla conversione viene imputato al conto economico del periodo. L'eventuale utile netto viene destinato ad una apposita riserva di patrimonio netto, non distribuibile sino al realizzo.

## STATO PATRIMONIALE – ATTIVO

Saldo al 31.12.2010	Euro	29.332.511
Saldo al 31.12.2009	Euro	24.308.565
Variazioni	Euro	5.023.946

### A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

Saldo al 31.12.2010	Euro	1.165.653
Saldo al 31.12.2009	Euro	-
Variazioni	Euro	1.165.653

L'Assemblea straordinaria dei soci di Aeradria Spa, dell'11 settembre 2008, ha deliberato di aumentare il capitale sociale dal suo attuale ammontare fino ad un massimo di euro quattordicimilioncentoventimila e cioè di massimo euro settemilioni, a pagamento e scindibilmente.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n.24 del 23 febbraio 2010, il socio Comune di Rimini, ha deliberato di costituire una società holding comunale unipersonale (società effettivamente costituita in data 13 maggio 2010, denominata "Rimini Holding Spa", con sede legale in Rimini, C.so d'Augusto n.154, capitale sociale i.v. pari ad euro 120.000,00) alla quale ha conferito in natura, ai sensi del' art.2343 c.c., in cambio di ulteriori azioni di "Rimini Holding Spa" stessa, l'intera quota di partecipazione attualmente detenuta nella società Aeradria Spa. Il valore iscritto a bilancio fra i suddetti crediti è relativo alla quota di capitale sociale che il nuovo socio Rimini Holding Spa, al 31/12/2010 deve ancora versare che risultava peraltro già sottoscritta entro il 31 dicembre 2010. Tale importo è stato incassato nel corso dei primi mesi dell'esercizio 2011.

### B) Immobilizzazioni

Per le immobilizzazioni immateriali e materiali sono indicati di seguito i prospetti di riepilogo che indicano per ciascuna voce i costi storici, i precedenti ammortamenti, i movimenti intercorsi nell'esercizio ed i saldi finali.

A differenza degli anni precedenti, per fornire una migliore rappresentazione in bilancio anche in virtù dello specifico regime che ne regola l'utilizzo e più ampiamente commentato in Relazione sulla gestione alla quale si rimanda per ulteriori approfondimenti, le migliorie su beni di terzi – aerostazione e land side, pista e infrastrutture di volo – sono classificate tra le immobilizzazioni materiali, nel gruppo "altri beni" e si è provveduto a riclassificare i saldi dell'esercizio precedente per garantire la comparabilità dei dati.

In particolare le modifiche riguardano i conti di immobilizzazione e i fondi di ammortamento delle Migliorie aerostazione e land side e delle migliorie pista e infrastrutture di volo, transitate dal Gruppo B.I.7 Altre immobilizzazioni immateriali al Gruppo B.II.4 Altri beni materiali.

## I. Immobilizzazioni Immateriali

Saldo al 31.12.2010	Euro	324.607
Saldo al 31.12.2009	Euro	308.250
Variazioni	Euro	16.357

### 1) Costi d'impianto e ampliamento

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

	31/12/2009	Incrementi	Ammortamenti Decrementi	31/12/2010	Variazioni
Oneri pluriennali	124.592	33.287	45.039	112.840	(11.752)
Spese aumento Capitale Sociale	7.680	-	1.536	6.144	(1.536)
<b>TOTALE</b>	<b>132.272</b>	<b>33.287</b>	<b>46.575</b>	<b>118.984</b>	<b>(13.288)</b>

Nell'anno 2010 gli oneri pluriennali registrano un incremento dovuto alle spese di redazione di un piano industriale pluriennale con valenza 2010-2015 finalizzato alla richiesta di un finanziamento strutturale a copertura degli investimenti sostenuti e di quelli ancora da eseguire.

Tra i costi relativi all'aumento del capitale sociale si trovano le spese notarili riferite alla ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea dei Soci deliberata in data 11 settembre 2008, conclusasi nel 2011.

### 2) Costi di ricerca e sviluppo e pubblicità

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

	31/12/2009	Incrementi	Ammortamenti Decrementi	31/12/2010	Variazioni
Pubblicità pluriennale (sito internet)	-	-	-	-	-
Costi di ricerca e sviluppo	27.100	-	13.550	13.550	(13.550)
<b>TOTALE</b>	<b>27.100</b>	<b>-</b>	<b>13.550</b>	<b>13.550</b>	<b>(13.550)</b>

Le spese di pubblicità riguardano la ristrutturazione del sito dell'aeroporto, ad oggi totalmente ammortizzate.

I costi di ricerca e sviluppo si riferiscono alle spese sostenute per il "Progetto dalla Riviera di Rimini al mondo".

### 4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

	31/12/2009	Incrementi	Ammortamenti Decrementi	31/12/2010	Variazioni
Software	73.836	100.858	71.289	103.406	29.569
Concessioni, licenze, marchi	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>73.836</b>	<b>100.858</b>	<b>71.289</b>	<b>103.406</b>	<b>29.569</b>

La voce "Software" si è incrementata per la progettazione e lo sviluppo di alcuni programmi quali il safety management system e la piattaforma applicativa multilingua.

## 7) Altre

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

	31/12/2009	Incrementi	Ammortamenti Decrementi	31/12/2010	Variazioni
Certificazione qualità ISO 9001	9.369	2.292	4.842	6.819	(2.550)
Certificazione ENAC	65.424	52.034	39.877	77.581	12.157
Cambio di status	248	5.086	1.067	4.267	4.019
<b>TOTALE</b>	<b>75.042</b>	<b>59.412</b>	<b>45.786</b>	<b>88.667</b>	<b>13.626</b>

Il conto "certificazione ENAC" comprende le spese sostenute per l'ottenimento ed il mantenimento della certificazione stessa.

La voce "certificazione qualità ISO 9001" raggruppa le spese afferenti all'iter di certificazione della qualità e al suo mantenimento.

Nel febbraio 2010 Aeradria ha conseguito la certificazione di qualità ISO 9001:2008, successivamente alla positiva verifica effettuata nel dicembre 2009.

Il conto relativo al cambio di status dell'Aeroporto Federico Fellini da militare aperto al traffico civile ad aeroporto civile aperto al traffico militare contiene i costi afferenti alle diverse fasi del passaggio.

In particolare nel 2010 si è provveduto all'accatamento e divisione delle aree demaniali, cui seguirà a breve la mappatura dei sottoservizi.

Il cambio di status è sancito con Decreto Interministeriale del 5 agosto 2009 pubblicato sulla G.U. n.263 del 11/11/2009.

## II. Immobilizzazioni Materiali

Saldo al 31.12.2010	Euro	14.794.169
Saldo al 31.12.2009	Euro	12.138.142
Variazioni	Euro	2.656.027

### 3) Attrezzature industriali e commerciali

Il costo storico all'inizio dell'esercizio risulta così composto:

	Costo storico al 31/12/09	F.do amm.to al 31/12/09	Residuo amm.le al 31/12/09
Attrezzatura di rampa	2.546.364	1.659.490	886.874
Attrezzatura di officina	163.894	145.800	18.093
Attrezzatura di aerostazione	129.281	34.294	94.987
Attrezzatura di comunicazione	264.674	150.136	114.537
Attrezzatura di sicurezza	740.330	217.362	522.968
<b>TOTALE</b>	<b>3.844.543</b>	<b>2.207.082</b>	<b>1.637.461</b>

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:

	Residuo amm.le al 31/12/09	Incrementi 2010	Decrementi 2010	Amm.ti 2010	Decrementi fondo amm.to 2010	Residuo amm.le al 31/12/10	Variazioni
Attrezz. rampa	886.874	49.158	-	71.009	-	865.023	(21.851)
Attrezz. officina	18.093	12.046	-	3.756	-	26.383	8.290
Attrezz. aerostazione	94.987	474.100	-	43.625	-	525.462	430.475
Attrezz. comunicaz.	114.537	6.318	-	27.893	-	92.963	(21.575)
Attrezz. sicurezza	522.968	-	-	38.551	-	484.418	(38.551)
<b>TOTALE</b>	<b>1.637.461</b>	<b>541.622</b>	<b>-</b>	<b>184.834</b>	<b>-</b>	<b>1.994.249</b>	<b>356.789</b>

Le attrezzature di rampa mostrano un incremento riconducibile a manutenzioni straordinarie su alcuni mezzi, quali nastri per il carico e scarico bagagli da stiva, scale per imbarco e sbarco passeggeri e trattorini per il traino dei carrelli portabagagli.

Le attrezzature di officina comprendono strumenti per le manutenzioni effettuate internamente dal personale Aeradria.

Tra le attrezzature di aerostazione si trova un incremento significativo dovuto all'acquisizione del sistema automatizzato di gestione del parcheggio passeggeri a pagamento, oltre ad arredi urbani e acquisti propedeutici alla riqualifica del fronte esterno dell'aerostazione e alla riorganizzazione della viabilità land side.

Le attrezzature di comunicazione comprendono il nuovo sistema di monitor e messaggistica per l'informativa voli ai passeggeri e la strumentazione per le comunicazioni radio tra i vari operatori aeroportuali.

Come già anticipato nei "Criteri di valutazione", si evidenzia che le aliquote di ammortamento di alcune attrezzature sono definite in base ad una perizia volta alla valutazione della vita utile residua dei cespiti.

#### 4) Altri beni materiali

Il costo storico all'inizio dell'esercizio risulta così composto:

	Costo storico al 31/12/09	F.do amm.to al 31/12/09	Residuo amm.le al 31/12/09
Migliorie su beni di terzi - aerostazione e land side	6.347.726	1.608.457	4.739.269
Migliorie su beni di terzi - pista e infrastrutt. volo	1.208.718	81.338	1.127.380
Impianti e macchinari	-	-	-
Automezzi piazzale	40.536	40.536	-
Automezzi pista	219.003	171.464	47.540
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	256.255	195.506	60.749
Arredi aerostazione	196.129	86.942	109.187
Macchine elettriche ed elettroniche	603.214	534.929	68.284
<b>TOTALE</b>	<b>8.871.580</b>	<b>2.719.171</b>	<b>6.152.409</b>

Le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio sono riportate nella tabella seguente:



	Residuo amm.le al 31/12/09	Incrementi 2010	Decrementi 2010	Amm.ti 2010	Decrementi fondo amm.to 2010	Residuo amm.le al 31/12/10	Variazioni
Migliorie su beni di terzi - aerostazione e land side	4.739.269	1.080.864	1.001.199	236.487	158.388	4.740.836	1.567
Migliorie su beni di terzi - pista e infrastrutt. volo	1.127.380	216.902	39.638	51.101	595	1.254.138	126.757
Impianti e macchinari	-	1.220.179	158.983	113.911	-	947.285	947.285
Automezzi piazzale	-	2.946	-	2.946	-	-	-
Automezzi pista	47.540	6.050	-	6.410	-	47.180	(360)
Mob.macch.ufficio	60.749	-	-	18.880	-	41.869	(18.880)
Arredi aerostazione	109.187	20.261	-	7.841	-	121.606	12.420
Macch.elettriche elettron.	68.284	14.375	-	26.855	-	55.804	(12.480)
<b>TOTALE</b>	<b>6.152.409</b>	<b>2.561.578</b>	<b>1.199.819</b>	<b>464.432</b>	<b>158.983</b>	<b>7.208.718</b>	<b>1.056.309</b>

Il conto “migliorie su beni di terzi - aerostazione e land side” comprende opere migliorative dell’aerostazione e dell’area land side conclusesi nell’anno e manutenzioni straordinarie o incrementi di opere esistenti già in ammortamento.

I lavori maggiormente significativi riguardano la definizione ed esecuzione del nuovo assetto di viabilità land side, vari interventi di riqualificazione dell’aerostazione, la realizzazione di nuovi negozi e di uffici destinati ad operatori aeroportuali e compagnie aeree, il rifacimento dei servizi igienici in zona partenze, la realizzazione del corridoio sanitario per i voli provenienti da paesi a rischio di malattie endemiche.

Gli importi riportati tra i decrementi si riferiscono alle opere transitate dalle migliorie beni di terzi al conto “impianti e macchinari”.

All’interno del gruppo “migliorie su beni di terzi - pista e infrastrutture di volo” si trovano manutenzioni straordinarie di pavimentazione pista.

Anche in questo caso i decrementi individuano le opere transitate dalle migliorie beni di terzi al conto “impianti e macchinari”.

A partire dall’esercizio 2010 è attivo il gruppo impianti e macchinari destinato a convogliare le opere impiantistiche dell’aerostazione, dell’area land side ed air side, ad esempio il sistema di videosorveglianza, l’illuminazione relativa al parcheggio passeggeri e alla viabilità, impianti di uffici, negozi e parti comuni.

In questo caso i decrementi sono costituiti dal fondo ammortamento delle opere girate dalle migliorie su beni di terzi.

L’incremento degli automezzi è riconducibile a manutenzioni straordinarie sui mezzi in essere.

Gli arredi aerostazione si incrementano per l’acquisto di mobili destinati ai nuovi uffici dogana, tax free, safety management system e guardaroba divise per personale di scalo.

Le macchine elettriche ed elettroniche comprendono stampanti e scanner per la lettura ottica di carte d’imbarco ed etichette bagaglio, unità di condizionamento degli ambienti e monitor per computer.

## 5) Immobilizzazioni in corso e acconti

	31/12/2009	Incrementi	Decrementi	31/12/2010	Variazioni
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.348.273	3.318.887	2.075.957	5.591.202	1.242.929
<b>TOTALE</b>	<b>4.348.273</b>	<b>3.318.887</b>	<b>2.075.957</b>	<b>5.591.202</b>	<b>1.242.929</b>

Tale conto è alimentato dai valori relativi ad opere non concluse nell’esercizio in quanto complesse ed onerose quali, ad esempio: nuova cabina elettrica, adeguamento impianto e reti di alimentazione per aiuti visivi luminosi AVL, installazione di nuovo gruppo elettrogeno, opere di riqualifica strip di volo, pavimentazione pista, vie di rullaggio, raccordi e piazzali, lavori relativi alla ristrutturazione generale aerostazione, elaborazione masterplan aeroportuale, studi e progetti in corso di esecuzione.

Sono inoltre presenti nella suddetta voce i costi connessi al procedimento per l'ottenimento della gestione totale. Il Consiglio di Amministrazione di ENAC ha deliberato la concessione trentennale dell'Aeroporto di Rimini sulla base della documentazione ricevuta da Aeradria nel corso del 2008.

Il procedimento si concluderà con l'emanazione del Decreto interministeriale firmato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero dei Trasporti.

Tali investimenti rientrano nell'ambito del Master Plan presentato ad Enac.

### III. Immobilizzazioni Finanziarie

Saldo al 31.12.2010	Euro	1.818.488
Saldo al 31.12.2009	Euro	1.615.013
Variazioni	Euro	203.476

#### 1) Partecipazioni

- Imprese Controllate

	31/12/2009	Incrementi (Decrementi)	31/12/2010
Airport Infrastructure Rimini S.r.l.	14.279	0	14.279
<b>TOTALE</b>	<b>14.279</b>	<b>0</b>	<b>14.279</b>

#### Airport Infrastrucure Rimini S.r.l. (A.I.R.)

I dati dell'ultimo bilancio approvato, in nostro possesso, risultano i seguenti:

Airport Infrastructure Rimini S.r.l. (valori espressi in Euro)		
Sede	Rimini	Esercizio 2010
Capitale Sociale		10.000
Patrimonio Netto		24.874
Risultato d'esercizio		3.273
Quota posseduta		51%

- Altre Imprese

	31/12/2009	Incrementi (Decrementi)	31/12/2010
Convention Bureau	69.955	116.265	186.220
Promozione del Parco della Musica	143		143
<b>TOTALE</b>	<b>70.098</b>	<b>116.265</b>	<b>186.363</b>

#### Convention Bureau della Riviera di Romagna S.r.l.

Durante l'esercizio 2006 la società Aeradria ha aderito all'aumento di capitale sottoscrivendo una quota di Euro 155.020, ed ha effettuato il versamento obbligatorio di euro 38.755 (25%).

La parte rimanente, corrispondente ad Euro 116.265 (75%), così come richiesto dal CdA della società Convention Bureau della Riviera di Romagna S.r.l., è stata versata da Aeradria, nel corso dell'esercizio 2010. I dati dell'ultimo bilancio approvato, relativo all'esercizio 2010, risultano i seguenti:

Convention Bureau della Riviera di Romagna S.r.l. (valori espressi in Euro)		
Sede	Rimini	Esercizio 2010
Capitale Sociale		2.190.840
Patrimonio Netto		1.520.558
Risultato d'esercizio		13.555
Quota posseduta		8,5%

Da tale prospetto emerge che tale partecipazione ha un valore di carico superiore al corrispondente valore determinato ai sensi del 4° comma dell'art. 2426 del Codice Civile. Tale differenza non è ritenuta perdita durevole di valore in considerazione delle future prospettive reddituali della partecipata.

### Promozione del Parco della Musica S.r.l.

La partecipazione detenuta nei confronti di Promozione del Parco della Musica Srl, al netto dell'abbattimento (Euro 2.439) per ripiano delle perdite, risulta pari ad Euro 143.

I dati dell'ultimo bilancio approvato, relativo all'esercizio 2008, risultano i seguenti:

Promozione del Parco della Musica S.r.l. (valori espressi in migliaia di Euro)		
Sede	Rimini	Esercizio 2008
Capitale Sociale		12
Patrimonio Netto		2
Risultato d'esercizio		-2
Quota posseduta		0,7%

## 2) Crediti verso altri

### Esigibili oltre esercizio successivo

	31/12/2009	Incrementi	(Decrementi)	31/12/2010
Depositi cauzionali presso terzi	56.376	-	-	56.376
Deposito cauzionale Enac 10%	774.260	87.211	-	861.470
<b>TOTALE</b>	<b>830.636</b>	<b>87.211</b>	<b>0</b>	<b>917.846</b>

Sono qui esposti i crediti derivanti da depositi cauzionali versati per un totale pari a **Euro 918 mila**.

L'incremento dell'esercizio per **Euro 87 mila** si riferisce alla quota del 2010 per i depositi cauzionali per l'anticipata occupazione dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale, versati mensilmente all'E.N.A.C., commisurati al 10% dei diritti aeroportuali di approdo-sosta-partenza introitati, ai sensi dell'art. 17 del D.L. 25 marzo 1997 n. 67, convertito nella Legge 23 maggio 1997 n. 135. L'ammontare dei depositi cauzionali c/o terzi, non risulta variato rispetto all'esercizio precedente.

## 3) Altri titoli

### Esigibili oltre esercizio successivo

	31/12/2009	Incrementi	Decrementi	31/12/2010
CARIM obbligazioni	500.000	-	-	500.000
CARIGE obbligazioni	200.000	-	-	200.000
	<b>700.000</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>700.000</b>

Nel corso del presente esercizio non si sono registrate variazioni. Dalle analisi svolte non sono emersi fatti che abbiano richiesto rettifiche di valore a tali titoli.

Tali titoli sono iscritti in pegno a fronte di contratti di finanziamento stipulati con alcuni istituti di credito.

## C) Attivo circolante

Saldo al 31.12.2010	Euro	8.700.972
Saldo al 31.12.2009	Euro	7.729.113
Variazioni	Euro	971.859

### I. Rimanenze

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	155.863
Saldo al 31.12.2009	Euro	97.862
Variazioni	Euro	58.001

Le voce “Rimanenze” è composta dai beni di consumo in giacenza al 31.12.2010 quali materiali per pulizia, carburanti e lubrificanti, materiali per l’attività di scalo e vestiario per i dipendenti. L’incremento di valore delle rimanenze finali pari ad **Euro 58 mila**, rispetto all’esercizio precedente è da riferirsi, quasi esclusivamente all’acquisto effettuato di liquido per de-icing aerei e pista, a fine dicembre, a fronte dell’abbassamento della temperatura esterna e della presenza di neviccate, che hanno caratterizzato la stagione invernale.

Le rimanenze finali sono state determinate in base al costo specifico d’acquisto.

### II. Crediti

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	8.523.042
Saldo al 31.12.2009	Euro	6.891.452
Variazioni	Euro	1.631.591

#### 1) Crediti verso clienti

Si evidenzia la movimentazione avvenuta nel corso dell’esercizio:

	31/12/2009	Incrementi (Decrementi)	Accanton.ti	Utilizzi	31/12/2010
--	------------	----------------------------	-------------	----------	------------

<i>Crediti verso clienti entro 12 mesi</i>					
Crediti verso Clienti	3.259.447	716.993	-	-	3.976.440
Fatture da emettere	387.377	159.030	-	-	546.407
Note di credito da emettere	(1.325)	(7.987)	-	-	(9.312)
<b>Valore nominale</b>	<b>3.645.499</b>	<b>868.036</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.513.534</b>
Fondo acc.to magg.50% - Effemeridi	(13.485)	(12.770)	-	-	(716)
Fondo svalutazione crediti	-	-	(58.761)	-	(58.761)
<b>Valore di realizzo</b>	<b>3.632.013</b>	<b>855.266</b>	<b>(58.761)</b>	<b>0</b>	<b>4.454.057</b>

<i>Crediti verso clienti oltre 12 mesi</i>					
Crediti in sofferenza	2.393.128	0	-	-	2.393.128
<b>Valore nominale</b>	<b>2.393.128</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.393.128</b>
Fondo svalutazione crediti	(2.158.772)	-	(234.356)	-	(2.393.128)
<b>Valore di realizzo</b>	<b>234.356</b>	<b>0</b>	<b>(234.356)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>TOTALE valore nominale</b>	<b>6.038.626</b>				<b>6.906.662</b>
-------------------------------	------------------	--	--	--	------------------

<b>TOTALE valore di realizzo</b>	<b>3.866.369</b>				<b>4.454.058</b>
----------------------------------	------------------	--	--	--	------------------

I crediti verso clienti entro 12 mesi pari ad **Euro 4.454 mila** sono iscritti secondo il loro presumibile valore di realizzo che corrisponde al valore nominale di **Euro 4.514 mila** ridotto del fondo accantonamento maggiorazione 50% diritti approdo e decollo cee ed extra cee e ridotto del Fondo Svalutazione Crediti.

Nei crediti verso clienti oltre i 12 mesi è iscritta differenza fra i crediti in sofferenza pari ad **Euro 2.393 mila** di valore nominale, ed il fondo svalutazione crediti pari a **Euro 2.393 mila**. L'incremento del fondo svalutazione crediti di **Euro 234 mila** è relativo alla svalutazione residuale del credito Myair oltre ad altre partite.

#### 4-bis) Crediti tributari

Al 31 dicembre 2010 il totale dei crediti tributari è pari ad **Euro 234 mila** contro circa **Euro 300 mila** del 2009.

L'ammontare esigibile entro l'esercizio successivo di circa **Euro 232 mila**, risulta così composto:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Erario c/IRES	8.729	13.652	4.923
Erario c/IRAP	66.602	42.200	(24.402)
Imposte sostitutive	51	132	81
Erario c/IVA	222.640	171.774	(50.866)
Erario c/IVA sospesa	-	3.760	3.760
<b>TOTALE</b>	<b>298.023</b>	<b>231.518</b>	<b>(66.504)</b>

L'ammontare dei crediti tributari esigibili oltre l'esercizio successivo per **Euro 2 mila**, risulta invariato rispetto al precedente esercizio e così composto:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Erario c/imposte a rimborso	509	509	-
Credito IVA per autovettura aziendale	1.208	1.208	-
Interessi per imposte a rimborso	574	574	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.291</b>	<b>2.291</b>	<b>-</b>

#### 4-ter) Imposte anticipate

Al 31 dicembre 2010 il totale del credito per imposte anticipate, risulta così composto:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Credito per Imposte Anticipate	81.002	199.162	118.161
<b>TOTALE</b>	<b>81.002</b>	<b>199.162</b>	<b>118.161</b>

Nell'esercizio in questione si è ritenuto opportuno rilevare, come previsto dalla normativa ed in base ai calcoli effettuati, un accantonamento per imposte anticipate IRES di **Euro 199 mila**.

La recuperabilità di tale posta si basa sulla capacità della Società di realizzare le previsioni riportate nel Piano Pluriennale.

#### 5) Crediti verso altri

Al 31 dicembre 2010 il totale dei crediti verso altri, risulta così composto:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
<b>Esigibili entro l'esercizio successivo:</b>			
Crediti vs. Istituti Previdenziali	41.517	-	(41.517)
Crediti vs. Dipendenti per anticipi	130	130	-
Credito vs. Fornitori	32.647	426.804	394.157
Crediti vs. Enti per contributi	5.000	10.000	5.000
Crediti diversi	735.606	144.203	(591.403)
<b>TOTALE</b>	<b>814.900</b>	<b>581.138</b>	<b>-233.763</b>

<b>Esigibili oltre l'esercizio successivo:</b>			
Anticipi Uniroyal	3.409	3.409	-
Crediti vs. Enti per contributi	1.820.320	2.535.320	715.000
Credito vs. Ministero Comunicazioni	5.138	5.138	-
Crediti verso altri	-	511.008	511.008
<b>TOTALE</b>	<b>1.828.867</b>	<b>3.054.875</b>	<b>1.226.008</b>

<b>TOTALE CREDITI VERSO ALTRI</b>	<b>2.643.767</b>	<b>3.636.012</b>	<b>992.245</b>
-----------------------------------	------------------	------------------	----------------

Nei crediti verso fornitori, sono iscritti gli importi pagati in via anticipata, in attesa di ricevere le relative fatture.

Dei crediti verso Enti per contributi, fanno parte, per circa **Euro 2.535 mila**, le quote di contributo dei soci per il "Piano Attività di Promozione e Marketing 2009-2011" approvato dall'Assemblea degli Azionisti in data 12/05/2009. Nel corrente esercizio, abbiamo provveduto ad una diversa riclassifica del suddetto conto, suddividendo i crediti in base alla loro esigibilità così come risulta dal piano di rientro quinquennale concordato con gli stessi enti e così come confermato da espresse comunicazioni scritte o atti, inviate dai seguenti soggetti per complessivi **Euro 1.835 mila**:

- Provincia di Rimini
- Comune di Rimini
- Comune di Riccione
- Comune di Misano Adriatico
- Comune di Cattolica

La voce "Crediti verso Enti per contributi" include inoltre una quota, pari ad Euro 400 mila, vantata verso un socio per la medesima fattispecie sopradescritta. Tale ammontare, unitamente alla quota pari ad **Euro 300 mila** descritta di seguito e classificata all'interno della voce Crediti verso altri, è oggetto di specifici impegni in merito alla relativa recuperabilità da parte di un socio di riferimento.

Dei crediti verso altri fanno parte i crediti vantati nei confronti di Riviera di Rimini Promotions Srl per Euro 331 mila, il cui incasso (oltre ad **Euro 524 mila** classificato nei Crediti verso clienti), concordato fra le parti con apposito atto, avverrà mediante il versamento di n.10 rate annuali decorrenti dal 2010 e da pagarsi entro il 31 dicembre di ogni anno. Per quanto riguarda la rata 2010, si dichiara che il pagamento è avvenuto regolarmente. Le parti, con atto integrativo, hanno inoltre convenuto l'applicazione degli interessi, nella misura minima di legge, a decorrere dalla seconda rata annuale.

Inoltre i Crediti verso altri includono, per circa **Euro 300 mila**, la quota attribuibile a enti e società terze, in relazione al sopracitato Piano di Attività di Promozione e Marketing.



## IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31.12.2010	Euro	22.067
Saldo al 31.12.2009	Euro	739.799
Variazioni	Euro	(717.733)

Il valore totale delle disponibilità liquide è così suddiviso:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Depositi bancari	716.408	6.428	(709.981)
Cassa	23.391	15.639	(7.752)
<b>TOTALE</b>	<b>739.799</b>	<b>22.067</b>	<b>(717.733)</b>

La variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente è legata esclusivamente ad un maggior utilizzo delle risorse economiche, per far fronte agli impegni finanziari.

## D) Ratei e Risconti attivi

Saldo al 31.12.2010	Euro	2.528.622
Saldo al 31.12.2009	Euro	2.518.047
Variazioni	Euro	10.575

Al 31 dicembre 2010 tale raggruppamento è così composto:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Risconti attivi Air Alps	299.873	-	(299.873)
Risconti attivi Air Dolomiti	1.557.925	-	(1.557.925)
Risconti attivi Darwin	-	146.037	146.037
Risconti attivi Gran Pavi Tour	-	270.384	270.384
Risconti attivi per utenze	5.645	5.712	67
Risconti attivi F.Fellini	25.000	12.500	(12.500)
Altri risconti attivi	56.862	58.698	1.836
<b>TOTALE RISCONTI ATTIVI</b>	<b>1.945.305</b>	<b>493.330</b>	<b>(1.451.975)</b>
Ratei conguaglio utenze	401	-	(401)
Ratei altri proventi da titoli iscritti nelle immobilizz.ni	980	1.167	187
<b>TOTALE RATEI ATTIVI</b>	<b>1.381</b>	<b>1.167</b>	<b>(215)</b>
Costi anticipati	571.361	2.034.125	1.462.764
<b>TOTALE COSTI ANTICIPATI</b>	<b>571.361</b>	<b>2.034.125</b>	<b>1.462.764</b>
<b>TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI</b>	<b>2.518.047</b>	<b>2.528.622</b>	<b>10.575</b>

Nei risconti attivi sono riportate la quote di costo non di competenza dell'esercizio, relative a contratti con durata pluriennale.

Nei ratei altri proventi da titoli iscritti nelle immobilizzazioni risulta iscritto il rateo della cedola maturato nel periodo 15/10/10-31/12/10 delle obbligazioni acquistate dalla Banca CARIM per un valore nominale di **Euro 500 mila** e poste a parziale garanzia del finanziamento chirografario concesso.

La diminuzione della voce “Risconti attivi Air Dolomiti” è riconducibile agli effetti dell’operazione più ampiamente commentata nella voce “Costi per servizi” del conto economico.

Della voce Costi anticipati fanno parte **Euro 2 mln** previsti dal contratto con la compagnia Windjet Spa, il quale decorrerà dall’esercizio 2011, per incentivo di start-up e co-marketing.

## STATO PATRIMONIALE – PASSIVO

Saldo al 31.12.2010	Euro	29.332.511
Saldo al 31.12.2009	Euro	24.308.565
Variazioni	Euro	5.023.946

### A) Patrimonio netto

Saldo al 31.12.2010	Euro	5.131.501
Saldo al 31.12.2009	Euro	9.746.591
Variazioni	Euro	(4.615.091)

	31/12/2009	Incrementi	Decrementi	31/12/2010
Capitale sociale	7.120.000	-	-	7.120.000
Fondo Sovraprezzo Azioni	568.982	-	568.982	-
Altre Riserve (per versam.c/futuro aumento capitale sociale)	4.549.037	1.591.703	-	6.140.740
Utile (perdita) portati a nuovo	(2.491.428)	-	568.982	(1.922.446)
Utile (perdita) dell'esercizio	-	(6.206.793)	-	(6.206.793)
<b>TOTALE</b>	<b>9.746.591</b>	<b>- 4.615.090</b>	<b>1.137.964</b>	<b>5.131.500</b>

La compagine azionaria al 31.12.10 risulta essere la seguente:

Socio	Capitale sociale in Euro	%
Provincia di Rimini	2.415.104	33,92%
Comune di Rimini	1.185.636	16,65%
Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato Rimini	534.530	7,51%
Rimini Fiera Spa	495.386	6,96%
Regione Emilia-Romagna	500.000	7,02%
Comune di Riccione	433.351	6,09%
Società del Palazzo dei Congressi SpA	284.800	4,00%
Eccellentissima Camera della Repubblica di San Marino	198.600	2,79%
Confindustria Rimini	198.600	2,79%
AIA Confly Srl	197.212	2,77%
Comune di Bellaria Igea Marina	179.352	2,52%
Provincia di Ravenna	157.088	2,21%
Comune di Cervia	102.490	1,44%
Comune di Misano Adriatico	77.718	1,09%
C.N.A. Confederazione Nazionale dell'Artigianato Rimini	51.624	0,73%
Assimpresa S.p.A. Rimini	12.906	0,18%
Assoservizi Srl San Marino	25.812	0,36%
G.E.A.T. S.p.a.	25.000	0,35%
Confesercenti Rimini	12.906	0,18%
Fincoop Rimini S.r.l.	12.906	0,18%
Confcommercio Rimini	8.941	0,13%
A.P.I. Associazione Piccole e Medie Imprese Rimini	7.744	0,11%
Comune di Cattolica	2.294	0,03%
<b>Totale</b>	<b>7.120.000</b>	<b>100,00%</b>

Nel corso dell'esercizio 2010, si sono verificate le seguenti variazioni:

## AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE

A seguito dell' aumento di capitale deliberato dall'Assemblea straordinaria dei Soci dell' 11 settembre 2008;

- per un massimo di euro settemilioni (€ 7.000.000,00) a pagamento e scindibile, mediante emissione di massimo n. 7.000.000 di nuove azioni ordinarie del valore nominale di €1,00 ciascuna da offrirsi per la sottoscrizione agli Azionisti, senza sovrapprezzo, nell'esercizio del loro diritto di opzione e, per la parte che rimarrà inoptata in primo luogo agli Azionisti che abbiano, all'atto della sottoscrizione, dichiarato di voler esercitare il diritto di prelazione sulla parte inoptata ed in secondo luogo, e cioè successivamente e per la restante parte inoptata, anche ad associazioni di categoria, enti pubblici economici ed enti non aventi scopo di lucro operanti nella Provincia di Rimini, in quelle adiacenti e nella Repubblica di San Marino, per questi ultimi con il sovrapprezzo di €1,00, per ogni azione sottoscritta;
- di stabilire che il deliberato aumento sia scindibile nel senso che nel caso di mancata completa sottoscrizione del capitale d'aumento entro la mezzanotte del giorno che verrà deliberato dal Consiglio di amministrazione ed indicato nell'invito a sottoscrivere da pubblicarsi presso il Registro delle Imprese – e comunque non prima di trenta giorni dalla pubblicazione di detto avviso -, esso si intenderà aumentato per la sola parte effettivamente collocata fino a tale momento;
- l'avvenuta chiusura di detto aumento di capitale deliberato dall'Assemblea dei Soci del 14/04/2011 e le relative conseguenze sul nuovo capitale sociale e sul nuovo assetto societario sono specificatamente esposti nella separata Relazione sulla gestione. Al 31.12.2010 gli aspetti economico-finanziari risultano sintetizzati dalla tabella che segue:

<b>AUMENTO CAPITALE SOCIALE 2008/2009</b>			
GIA' VERSATI	€ 4.975.087,00		71,07%
DA VERSARE	€ 2.024.913,00		28,93%
<b>TOTALE</b>	<b>€ 7.000.000,00</b>		<b>100,00%</b>

- in data 19 maggio 2011 l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento di capitale sociale per Euro 6 milioni. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto commentato in premessa.

## B) Fondi per rischi ed oneri

---

Nell'esercizio 2010 non si è provveduto ad effettuare alcun accantonamento, in quanto gli Amministratori non ritengono esistano passività probabili correlate a tale voce.

## C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	512.875
Saldo al 31.12.2009	Euro	532.644
Variazioni	Euro	(19.769)

Il fondo TFR ha subito nel corso del 2010 una variazione totale in diminuzione di circa **Euro 20 mila** ca., risultante da un incremento per l'accantonamento della rivalutazione dell'anno in applicazione dell'art. 2120 del Codice Civile per ca. **Euro 13 mila** ed una diminuzione per **Euro 33 mila** per liquidazioni a fronte di congedi aziendali.

## D) Debiti

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	23.654.086
Saldo al 31.12.2009	Euro	14.001.062
Variazioni	Euro	9.653.024

### 3) Debiti verso banche

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	%
Conto corrente Bancario	2.617.024	7.930.066	5.313.042	203%
Quota a breve finanziamento	335.715	1.640.157	1.304.442	389%
<b>Esigibili entro esercizio successivo</b>	<b>2.952.739</b>	<b>9.570.223</b>	<b>6.617.483</b>	<b>224%</b>
Quota a medio-lungo finanziamento	3.549.752	2.909.596	(640.157)	-18%
<b>Esigibili oltre esercizio successivo</b>	<b>3.549.752</b>	<b>2.909.596</b>	<b>(640.157)</b>	<b>-18%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>6.502.492</b>	<b>12.479.818</b>	<b>5.977.326</b>	<b>92%</b>

Il considerevole aumento del debito verso le banche, rispetto al precedente esercizio, è riconducibile a due motivi:

- maggior ricorso agli affidamenti bancari per scoperto di c/c per l'effettuazione di pagamenti;
- durante l'esercizio 2010, la società ha attivato due rapporti di c/c bancario con Banca di Rimini ed Asset Banca della Repubblica di S.Marino.

a seguito dei significativi impegni assunti dalla Società.

Quanto sopra è avvenuto per l'esecuzione dei diversi e rilevanti investimenti strutturali e di sviluppo traffico deliberati dall'Assemblea dei Soci e dal Consiglio di amministrazione. Tale situazione è stata oggetto di apposite trattazioni e deliberazioni delle ultime due Assemblee dei Soci del 14/04/2011 e del 19/05/2011, con particolare riferimento al deliberato e nuovo aumento di capitale di **Euro 6 mln** ed alle ulteriori misure finanziarie predisposte dal Consiglio di amministrazione ed in fase di attuazione, per quanto riguarda in particolare ad un apposito finanziamento di **Euro 5 mln** garantito dalle Cooperative Consorzi di garanzia del territorio.

La situazione di tensione finanziaria in cui versa la Società è già stata oggetto di informativa nella parte iniziale della nota integrativa.

## 7) Debiti verso fornitori

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Fornitori	3.675.202	5.658.910	1.983.708
Fatture da ricevere	1.201.738	1.226.590	24.852
Note di credito da ricevere	(65.977)	(4.921)	61.056
<b>TOTALE</b>	<b>4.810.962</b>	<b>6.880.580</b>	<b>2.069.617</b>

L'incremento del debito nei confronti dei fornitori, rispetto al precedente esercizio, è da imputarsi anche all'aumento dei giorni medi di pagamento derivanti dall'attuale stato di tensione finanziaria della Società e all'incremento degli investimenti effettuati nel corso del presente esercizio ed alla stipula di nuovi contratti commerciali. In particolare tale voce include il debito residuo relativo all'onere sostenuto a favore di Air Dolomiti come più ampiamente commentato in seguito e pari ad Euro 1,8 milioni.

Con buona parte dei fornitori è stato pianificato un rientro rateizzato delle diverse posizioni debitorie ed è stata avviata la relativa esecuzione già dai mesi scorsi. A questo proposito si evidenzia che a tutt'oggi non pendono, nei confronti di Aeradria Spa, azioni giudiziarie per il recupero crediti (azioni ordinarie e/o decreti ingiuntivi).

## 10) Debiti verso collegate/controllate

Al 31 dicembre 2010 il debito verso la controllata Airport Infrastructure Rimini, risulta essere pari ad **Euro 0**.

## 12) Debiti tributari

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Ritenute IRPEF dipendenti	116.630	109.965	(6.665)
Ritenute IRPEF professionisti e collaboratori	10.603	2.915	(7.688)
<b>TOTALE</b>	<b>127.233</b>	<b>112.880</b>	<b>(14.353)</b>

## 13) Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Debiti verso INPS	142.381	181.788	39.407
Debiti verso INPDAL, PREVINDAL, FASI	2.497	8.590	6.093
Debiti verso INAIL	1.104	5.480	4.376
Debiti verso PREVAER	4.905	5.526	621
Debiti verso F.do PENSIONE CATTOLICA	174,06	211,30	37
<b>TOTALE</b>	<b>151.062</b>	<b>201.595</b>	<b>50.533</b>

#### 14) Altri debiti

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Debiti verso ENAC per canone concessione	22.969	20.210	(2.760)
Debiti verso ENAC per deposito cauzionale 10%	3.068	4.510	1.442
Debiti verso ENAC per canone riduzione costi antincendio	199.396	199.396	-
Debiti verso ENAC per addizionale servizio antincendio	91.094	225.898	134.805
Debiti verso ENAC per addizionale comunale diritti di imbarco	724.218	1.802.654	1.078.436
Debiti verso ENAC per canone concessorio servizio di sicurezza	1.029	16.992	15.963
Debiti verso dipendenti per retribuzioni e cessioni 1/5	157.376	213.814	56.438
Debiti verso dipendenti (ferie, incentivi e XIV° mensilità)	209.104	84.257	(124.847)
Debiti verso clienti per depositi cauzionali	19.406	22.559	3.154
Debiti verso Alitalia per biglietteria	467.752	287.962	(179.790)
Debiti verso Vettori per biglietteria	98.213	240.973	142.759
Debiti verso Riviera di Rimini per biglietteria	-	45.562	45.562
Debiti verso compagnie per eccedenza bagagli	275.086	456.421	181.335
Debiti verso Vigili del fuoco	-	1.886	1.886
Debiti per quote associative	-	6.078	6.078
Debiti verso Clienti	95.143	278.541	183.399
Debiti verso Clienti c/anticipi	9.321	4.821	(4.500)
Altri diversi	36.139	66.681	30.543
<b>TOTALE</b>	<b>2.409.313</b>	<b>3.979.213</b>	<b>1.569.902</b>

Il debito verso Enac per il canone di concessione (Legge 662/1996) è dovuto dalle società che provvedono alla gestione totale degli aeroporti, nonché dalle società costituite ai sensi dell'art.10 c.13 Legge 537/1993. Tale debito relativo alla 2° rata del canone 2010, periodo dal 01/07/10 al 31/12/10 (Prot. ENAC n.146821 del 03/12/2010). L'importo viene calcolato con riferimento al WLU, quale risultante dai dati di traffico riportati nell'ultimo annuario statistico pubblicato elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ENAC. L'ultimo annuario è relativo ai dati di traffico del 2009. Il pagamento è stato effettuato, come richiesto, entro il 31 gennaio 2011, ed il conguaglio verrà effettuato all'atto della pubblicazione dell'annuario relativo all'anno 2010.

A partire dal 1° gennaio 2006 è stata soppressa la maggiorazione del 50% applicata agli approdi e partenze di aeromobili nelle ore notturne (L.5 maggio 176 n. 324). Di conseguenza, ai sensi delle intervenute disposizioni di cui alla Legge 2 dicembre 2005 n.248, i canoni di concessione sono stati ridotti del 75%. Tale riduzione rimarrà in vigore fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali di cui all'art 11 nonies della stessa legge.

Inoltre l'art. 1 comma 258 della legge 296/2006 ha definito un "Incremento dei canoni di gestione aeroportuale – Anni 2007-2009" (Nota ENAC n.0057007/dirigen/cec del 13/09/07), già pubblicato sulla G.U. serie generale n.226 del 28/09/07 decreto 3 agosto 2007. Per l'anno 2010 non si è provveduto a registrare nessun costo, in quanto non è pervenuta alla scrivente, nessuna comunicazione da parte di ENAC.

Il debito verso "Enac per deposito cauzionale 10%" è relativo all'importo del 10% dei diritti aeroportuali di approdo-decollo-sosta del mese di dicembre 2010 che si è provveduto a versare regolarmente entro il giorno 15 del mese di gennaio 2011.

L'art. 1 comma 1328 – legge 27/12/2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007) avente decorrenza 1° gennaio 2007, ha disposto l'incremento di euro 0,50 dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri istituita con legge n.350/2003 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti. Contestualmente a questo incremento è stata prevista la costituzione di “*un apposito fondo, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato*” definito sulla base dei dati di traffico consuntivati del 2007 e 2008, peraltro tale materia è sub-iudice a livello nazionale stante la sentenza in materia della Commissione tributaria della Provincia di Roma del 26/10/2010, favorevole agli aeroporti. Si è in attesa della pronuncia definitiva da parte della Commissione tributaria del Lazio.

Nei “Debiti verso Enac per addizionale servizio antincendio” è riportato l'ammontare totale al 31 Dicembre 2010 dell'incremento di euro 0,50.

La voce “debiti verso ENAC per addizionale comunale diritti di imbarco”, raccoglie i riversamenti degli importi di Euro 1 ed Euro 3 per ogni passeggero generato dall'Aeroporto F.Fellini di Miramare di Rimini. Agli importi derivanti dall'applicazione dell'addizionale comunale per Euro 1 a passeggero, si aggiungono quelli derivanti dall'applicazione della normativa che ha elevato da 1 a 3 Euro l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco destinata al finanziamento del fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo, come previsto dall'art. 2. comma 5-bis, del D.L. n. 134/2008 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 166 del medesimo anno).

Inoltre, nei “debiti verso ENAC per canone concessorio servizio di sicurezza” sono compresi gli importi dovuti dal concessionario all'Erario per l'affidamento dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale, che, come previsto dall'art. 1 del Decreto 13 luglio 2005, pubblicato sulla G.U. n. 221 del 22/09/2005, sono fissati nella misura di 7 centesimi di Euro per ogni passeggero originante.

I debiti “verso dipendenti per ferie maturate non godute ed incentivi” comprendono il debito per le ferie maturate e non ancora usufruite pari a circa Euro 5 mila, il rateo della XIV° mensilità pari a circa Euro 78 mila, mentre nei debiti “verso dipendenti per retribuzioni e cessioni 1/5” è contabilizzato l'importo di dicembre 2010 pagato a gennaio 2011.

Nei “debiti verso Alitalia, Riviera di Rimini Promotions ed altri Vettori per biglietteria” sono riportati gli importi dovuti per la biglietteria emessa.

Il debito verso compagnie per eccedenza bagagli è relativa alla quota incassata dai passeggeri per l'eccedenza di peso riscontrata nei bagagli in partenza, la cui restituzione da parte della società è soggetta a specifici accordi contrattuali con gli aventi diritto.

I clienti che presentano segno “avere” in quanto risulta abbiano pagato oltre l'importo da loro dovuto ed i “clienti c/anticipi” sono stati riclassificati fra gli “altri debiti esigibili entro l'esercizio successivo.



## E) Ratei e Risconti passivi

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	34.050
Saldo al 31.12.2009	Euro	28.268
Variazioni	Euro	5.782

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Ratei passivi interessi finanziamento CARIM	25.123	26.286	1.163
Ratei passivi utenze	22	7.764	7.742
Altri ratei passivi	3.123	-	(3.123)
<b>TOTALE RATEI PASSIVI</b>	<b>28.268</b>	<b>34.050</b>	<b>5.782</b>

Nei ratei passivi sono stati iscritti il rateo degli interessi maturati nel periodo 01/09/10 – 31/12/10 relativi alla rata del finanziamento chirografario, scadenza 28/02/2011 acceso con Banca CARIM, ed i ratei relativi a prestazioni/utenze 2010 fatturate nei primi mesi del 2011.

## Elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate

---

La Società detiene le seguenti partecipazioni in imprese controllate:

Airport Infrastructure Rimini S.r.l. (valori espressi in Euro)		
Sede	Rimini	Esercizio 2010
Capitale Sociale		10.000
Patrimonio Netto		24.874
Risultato d'esercizio		3.273
Quota posseduta		51%

Le altre società collegate sono distintamente individuate nella descrizione delle partecipazioni di cui alla presente Nota Integrativa.

## Conti d'ordine e altri impegni

---

A carico della società, al 31.12.10, risulta una fideiussione concessa alla società ANAS SpA per un importo pari ad **Euro 21 mila**.

La società AIR Srl (partecipata da Aeradria Spa al 51%), in attuazione di una parte del proprio oggetto sociale, ha sottoscritto, con Windjet, un contratto che prevede l'obbligo all'acquisto di biglietti in regime "vuoto/pieno" per un importo pari ad **Euro 5,3 mln** all'anno per 5 anni a partire dal 2011, a fronte del quale Aeradria Spa ha prestato garanzie specifiche legate all'adempimento di tale obbligo assunto dalla controllata.

## Effetto IAS 17

---

Per quanto riguarda le informazioni richieste dal n. 22 dell'articolo 2427 c.c., si rimanda alla tabella riportata in allegato al presente bilancio.

## Fideiussioni ricevute

---

L'ammontare complessivo delle fideiussioni ricevute pari ad Euro 1.291 mila è dato dall'insieme delle fideiussioni ricevute per i contratti di subconcessione e dalla lettera di patronage rilasciata dall'Amministrazione Provinciale di Rimini a parziale garanzia del finanziamento chirografario acceso con la Banca CARIM.

## COMMENTI ALLE PRINCIPALI VOCI DEL CONTO ECONOMICO

### A) Valore della produzione

Saldo al 31.12.2010	Euro	10.909.228
Saldo al 31.12.2009	Euro	8.098.751
Variazioni	Euro	2.810.476

#### 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Ricavi per servizi di Handling	2.549.016	3.475.979	926.963	36%
Ricavi per diritti imbarco passeggeri	1.401.771	2.071.056	669.285	48%
Ricavi per tassa erariale merci	12.027	7.679	(4.348)	-36%
Ricavi per diritti di Approdo-sosta-partenza art.17 L.135/97	666.932	867.090	200.158	30%
Ricavi per maggiorazione 50% diritti approdo e decollo	10.168	28.808	18.640	183%
Ricavi per corrispettivi per la sicurezza	898.921	1.324.285	425.365	47%
Ricavi per corrispettivi assistenza P.R.M.	40.605	59.331	18.727	46%
Ricavi per subconcessioni locali e servizi	1.143.119	1.581.917	438.798	38%
Ricavi per proventi parcheggio aerostazione	105.281	158.991	53.710	51%
Ricavi per provvigioni di biglietteria	35.808	29.313	(6.496)	-18%
<b>TOTALE</b>	<b>6.863.648</b>	<b>9.604.450</b>	<b>2.740.802</b>	<b>40%</b>

L'art.17 L.135/97, prevede che le somme introitate per Diritti di Approdo-Sosta e Partenza, siano destinate a spese di gestione, manutenzione ed interventi sulla struttura aeroportuale.

Al 31.12.10 la società ha speso e/o impegnato un importo pari ai diritti introitati alla stessa data e pertanto non ha ritenuto di dovere effettuare alcun accantonamento.

Dall'entrata in vigore nel 2003 del "servizio di controlli sul 100% dei bagagli di stiva" provvisoriamente determinato dal Decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli importi della voce "corrispettivi per la sicurezza" sono divisi in una quota fissa ed una quota variabile. Quest'ultima, come disposto dall'art. 5 del Decreto, è evidenziata separatamente in contabilità ed ammonta a circa **Euro 142 mila**.

La gestione diretta del parcheggio a pagamento dell'aeroporto F.Fellini di Rimini, da parte della società di gestione Aeradria Spa, ha prodotto ricavi derivanti dai proventi incassati dagli utilizzatori del parcheggio, pari ad **Euro 159 mila**.

Per quanto attiene alle variazioni più significative, che risultano dal suddetto prospetto, si rimanda anche alle valutazioni contenute nella Relazione sulla Gestione.

## 5) Altri ricavi e proventi

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni
Recuperi Vari	147.710	165.528	17.818
Contributi promozioni commerciali	1.080.000	1.080.000	0
Altri diversi	7.394	59.250	51.856
<b>TOTALE</b>	<b>1.235.104</b>	<b>1.304.778</b>	<b>69.674</b>

La voce “recuperi vari” accoglie diversi rimborsi spese, fatturati a clienti.

Nella voce “contributi promozioni commerciali” vengono registrati i contributi a parziale sostegno finanziario da parte dei Soci e di altri soggetti del territorio per le finalità e gli obiettivi delle attività di promozione e marketing di Aeradria SpA, così come deliberati dall’Assemblea dei soci di Aeradria SpA ed approvati all’unanimità.

## B) Costi della produzione

---

Saldo al 31.12.2010	Euro	14.813.903
Saldo al 31.12.2009	Euro	10.407.726
Variazioni	Euro	4.406.178

### 6) Costi per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	%
Acquisti per materiali di manutenzione	88.591	216.243	127.652	144%
Carburanti e lubrificanti	45.033	50.538	5.506	12%
Cancelleria, stampati, giornali e riviste	21.249	31.043	9.794	46%
Materiali per pulizia	11.844	16.515	4.671	39%
Vestiaro dipendenti	42.527	1.720	(40.807)	-96%
Materiale pubblicitario	32.149	32.740	591	2%
Altro	2.881	4.550	1.669	58%
<b>TOTALE</b>	<b>244.274</b>	<b>353.349</b>	<b>109.075</b>	<b>45%</b>

L'aumento degli acquisti di materiale per manutenzione è da riferirsi esclusivamente ad un incremento delle opere manutentive eseguite direttamente dal nostro personale dipendente.

L'incremento dei costi dei carburanti e lubrificanti è legato all'aumento del prezzo del greggio.

## 7) Costi per prestazione di servizi

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Utenze	369.183	410.473	41.290	11,2%
Gestione e manutenzione impianti A.V.L.	66.667	26.667	(40.000)	-60,0%
Incarichi Legge 626 - ex Art. 17 - Post Holders	64.829	263.020	198.192	305,7%
Manutenzione attrezzature in concessione	117.036	232.644	115.607	98,8%
Trasporti bagagli e passeggeri	1.128	3.073	1.946	172,6%
Assicurazioni	127.162	127.937	776	0,6%
Canoni assistenza tecnica e manutenz.	85.648	82.735	(2.913)	-3,4%
Spese postali e telefoniche	57.314	65.076	7.762	13,5%
Consulenze esterne	211.563	281.627	70.064	33,1%
Servizio elaborazione dati	14.378	15.121	744	5,2%
Trasferte e missioni	32.641	49.059	16.418	50,3%
Servizio di facchinaggio e manovalanza esterno	671.638	793.028	121.390	18,1%
Servizio di pulizie aerostazione esterno	193.439	164.672	(28.768)	-14,9%
Servizio raccolta rifiuti	46.853	27.789	(19.065)	-40,7%
Promozioni Marketing-Estero e Fiere	2.836.739	5.585.852	2.749.114	96,9%
Inserzionistica	117.496	106.170	(11.326)	-9,6%
Altri Servizi ed Attività Comm.li e Promozionali	204.571	583.213	378.642	185,1%
Spese per prestazioni servizi vari	46.440	41.865	(4.574)	-9,9%
Servizio vigilanza	12.340	69.800	57.460	465,6%
Corsi addestramento professionale	23.006	16.983	(6.023)	-26,2%
Co.Co.Pro.	104.003	91.965	(12.039)	-11,6%
Compensi agli amministratori	204.889	165.355	(39.534)	-19,3%
Compensi ai sindaci	68.105	88.054	19.949	29,3%
Mensa	117.354	125.794	8.440	7,2%
Spese di rappresentanza	5.248	3.214	(2.034)	-38,8%
Costi per gestione parcheggio a pagamento	42.493	4.976	(37.516)	-88,3%
Spese bancarie	31.191	61.328	30.137	96,6%
<b>TOTALE</b>	<b>5.873.351</b>	<b>9.487.490</b>	<b>3.614.138</b>	<b>61,5%</b>

Continuano, come nello scorso esercizio, i costi legati a nuove normative ed accordi, entrati in vigore nel corso del 2007; soprattutto gli incarichi per la legge 626, l'ex art.17, la nomina dei post-holders, nonché il nuovo incarico relativo alla figura del Safety Manager System (S.M.S.).

Nel presente esercizio, le assicurazioni hanno mantenuto un sostanziale allineamento rispetto al precedente.

La voce consulenze esterne risulta incrementata per effetto della stipula del nuovo contratto relativo allo studio ed al censimento dell'avifauna presente nell'Aeroporto Internazionale di Rimini-S.Marino, come previsto dall'APT 01A ENAC e ICAO Annex 14.

L'incremento significativo registrato alla voce "promozioni marketing-estero e fiere", è da ricondurre principalmente ad una quota di costo sostenuto dalla Società per la promozione e lo sviluppo di alcune tratte. Nello specifico trattasi di costi sostenuti ammontanti a circa **Euro 1,7 mln** per il sostegno dei voli 2009 (iscritti fra le sopravvenienze passive di natura straordinaria) e circa **Euro 2,9 mln** per il sostegno dei voli 2010, a fronte di un accordo pluriennale (2009-2013) stipulato con la compagnia Air Dolomiti per l'esecuzione di voli da e per le destinazioni di Monaco di Baviera e di Vienna. Tale accordo si è interrotto su iniziativa unilaterale di Air Dolomiti, a metà settembre del 2010. A seguito dell'intervenuta controversia stragiudiziale sui reciproci diritti e doveri contrattuali, le parti sono nella fase conclusiva di una trattativa volta alla stipula di una transazione tra loro per la regolazione dei reciproci diritti, interessi, aspettative e crediti. Tale regolazione prevede, tra l'altro, il pagamento in favore di Air Dolomiti, al netto di quanto spettante ad Aeradria per diritti ed handling maturati, dell'importo complessivo di circa **Euro 1,8 mln** a saldo transattivo degli investimenti per attività ed azioni di promozione, di pubblicità e di marketing, previsti al fine di avviare e sviluppare l'incoming di passeggeri-turisti da Monaco di Baviera e da Vienna per gli anni 2009 e 2010 e per gli anni successivi, con effetti estesi sugli interi mercati tedesco ed austriaco.

Il servizio di vigilanza ha subito un forte incremento nel corso del 2010, dovuto all'applicazione della normativa relativa ai c.d. voli sensibili, che prevede il piantonamento dell'aeromobile durante la sosta in aeroporto e che per lo svolgimento di tale compito, la società si avvale di personale esterno.

Per quanto riguarda i compensi degli amministratori e sindaci, si rimanda a quanto deliberato dall'ultima Assemblea dei Soci.

Relativamente alle voci di spesa in decremento, ciò è da considerarsi, in parte, legato ad una politica aziendale volta alla continua e costante ricerca del contenimento della spesa.

## 8) Costi per godimento beni di terzi

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Canone di concessione	41.733	34.302	(7.431)	-18%
Canone di concessione "ex lege 296/2006"	21.930	-	(21.930)	-100%
Canone concessorio servizi di sicurezza	12.920	18.873	5.953	46%
Canone per riduzione costi serv.antincendio	95.241	-	(95.241)	-100%
Canone accessi aerostazione	7.541	7.569	28	0%
Canoni locazione e noleggi vari	150	2.480	2.330	1553%
<b>TOTALE</b>	<b>179.514</b>	<b>63.224</b>	<b>(116.290)</b>	<b>-65%</b>

L'art. 1 comma 258 della legge 27/12/2006 n.296 (legge finanziaria), in merito al canone annuo incrementale per l'uso dei beni del demanio, dovuto dalle società di gestione aeroportuale, ha stabilito che detto canone viene proporzionalmente incrementato nella misura utile a determinare un introito diretto per l'erario pari a 3 milioni di euro nel 2007, 9,5 milioni di euro nel 2008 e 10 milioni di euro nel 2009. Per l'anno 2010, non si è provveduto ad effettuare alcun accantonamento, in assenza di nuove disposizioni legislative in materia.

Il Decreto del 13/07/05, pubblicato sulla G.U. n.221 del 22/09/05 ha fissato nella misura di 7 centesimi di Euro a passeggero originante, il canone dovuto mensilmente dal Concessionario all'Erario per l'affidamento dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale. Al 31/12/10 l'importo dovuto per detto canone era pari a circa **Euro 6 mila.**

Con decorrenza dal 1° gennaio 2007, l'art. 1 comma 1328 della legge finanziaria del 2007, prevede oltre all'incremento di euro 0,50 dell'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri, la costituzione di "un fondo apposito, alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato" per un importo complessivo di euro 30 milioni finalizzato a ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendio. Corre quindi l'obbligo per le società di gestione di accantonare le somme in argomento, definite sulla base dei dati di traffico consuntivati del 2006-2007-2008 (WLU calcolato su passeggeri e cargo per arrivi e partenze). Come già evidenziato al suesteso punto 14) Altri debiti della lettera D) Debiti, tale materia è attualmente sub-iudice a livello nazionale e pertanto gli Amministratori non hanno ritenuto necessario procedere allo stanziamento di tale contributo per l'esercizio 2010.

Il canone accessi aerostazione è relativo alla quota per gli accessi carrabili alla S.S.Flaminia, dovuti alla società A.N.A.S. per l'anno 2010.

## 9) Costi per il personale

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Salari e stipendi	2.361.605	2.760.571	398.966	17%
Oneri sociali	719.179	807.458	88.279	12%
T.F.R.	168.331	177.019	8.688	5%
Altri costi	9.691	10.333	642	7%
<b>TOTALE</b>	<b>3.258.806</b>	<b>3.755.381</b>	<b>496.575</b>	<b>15%</b>

L'incremento del costo per salari e stipendi e relativi oneri sociali è da ricondurre principalmente al rinnovo, avvenuto nel 2010, del C.C.N.L. ed alla relativa imputazione delle quote di costo una tantum, fuori parità e premio produzione, pari ad **Euro 335 mila** di competenza del presente esercizio.

## 10) Ammortamenti e Svalutazioni

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Amm.to immobiliz. immateriali	147.262	177.200	29.938	20%
Amm.to immobiliz. materiali	453.633	649.266	195.633	43%
Svalutazione immobilizz.materiali	-	25.000	25.000	100%
Acc.to fondo svalutazione crediti	128.956	293.116	164.160	127%
<b>TOTALE</b>	<b>729.851</b>	<b>1.144.582</b>	<b>414.732</b>	<b>56,8%</b>

Gli incrementi degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni immateriali e materiali è dovuta principalmente a nuovi investimenti, alla ultimazione di investimenti precedentemente avviati ed entrati in ammortamento durante il presente esercizio ed alle modifiche di aliquote d'ammortamento descritte in precedenza.

Anche per l'esercizio 2010 si è ritenuto di procedere ad effettuare un accantonamento al fondo svalutazione crediti.

## 11) Variazioni delle Rimanenze , Materie Prime, Sussidiarie e di Consumo

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Rimanenze Finali	( 97.862 )	( 155.863 )	( 58.001 )	59%
Rimanenze Iniziali	75.447	97.862	22.415	30%
<b>TOTALE</b>	<b>( 22.415 )</b>	<b>( 58.001 )</b>	<b>( 35.586 )</b>	<b>159%</b>

L'incremento delle rimanenze finali, rispetto all'esercizio precedente è da riferirsi, quasi esclusivamente all'acquisto effettuato di liquido per de-icing aerei e pista, a fine dicembre, a fronte dell'abbassamento della temperatura esterna e della presenza di nevicata, che hanno caratterizzato la stagione invernale.



#### 14) Oneri diversi di gestione

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Contributi ad associazioni di categoria	40.101	40.754	653	2%
Valori bollati/tasse circolazione	770	853	83	11%
Erogazioni liberali	300	-	(300)	-100%
Imposte su pubblicità, bolli c/c, registro	1.521	1.716	194	13%
Imposta comunale sugli immobili - I.C.I	20.335	20.335	-	0%
Imposta di bollo Conc.Govern. CCIAA	1.240	1.239	(1)	0%
Imposta tasse contrib. deducibili	-	196	196	#DIV/0!
Spese diverse bancarie	9.052	4	(9.049)	-100%
Perdite su crediti	70.400	-	(70.400)	-100%
Varie	625	2.782	2.156	345%
<b>TOTALE</b>	<b>144.345</b>	<b>67.877</b>	<b>(76.467)</b>	<b>-53%</b>

Gli oneri diversi di gestione hanno subito una riduzione pari al 53% rispetto all'esercizio precedente.

## C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31.12.2010	Euro	(433.690)
Saldo al 31.12.2009	Euro	(203.642)
Variazioni	Euro	(230.048)

### 16) Altri proventi finanziari

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
<b>b) Proventi da titoli iscritti nelle immobilizzazioni</b>				
Interessi da cedole obbligazioni Banca CARIM	12.449	4.617	(7.833)	-63%
<b>Totale voce b)</b>	<b>12.449</b>	<b>4.617</b>	<b>(7.833)</b>	<b>-63%</b>
<b>d) Altri proventi finanziari</b>				
Interessi da clienti	3.404	65	(3.339)	-98%
Interessi su depositi bancari	775	5.193	4.417	570%
Interessi su crediti fiscali	414	471	57	14%
Rivalutazione partecipazioni immob.finanziarie	213	-	(213)	-100%
<b>Totale voce d)</b>	<b>4.805</b>	<b>5.728</b>	<b>923</b>	<b>19%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>17.254</b>	<b>10.345</b>	<b>(6.910)</b>	<b>-40%</b>

I proventi da titoli iscritti nelle immobilizzazioni sono dovuti alla maturazione delle cedole delle obbligazioni Banca CARIM acquistate nel precedente esercizio e poste a parziale garanzia del finanziamento chirografario acceso presso lo stesso istituto di credito.

### 17) Interessi passivi e altri oneri finanziari

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
<b>d) Debiti verso banche</b>				
Interessi passivi bancari	220.078	442.610	222.532	101%
<b>Totale voce d)</b>	<b>220.078</b>	<b>442.610</b>	<b>222.532</b>	<b>101%</b>
<b>f) Altri debiti</b>				
Interessi passivi vs. fornitori	-	1.072	1.072	100%
<b>Totale voce f)</b>	<b>-</b>	<b>1.072</b>	<b>1.072</b>	<b>100%</b>
<b>g) Oneri finanziari diversi</b>				
Interessi passivi per dilazioni di pagamento	587,59	265	(323)	-55%
Interessi passivi per dilazioni di pagamento all'Erario	231	-	(231)	-100%
<b>Totale voce g)</b>	<b>819</b>	<b>265</b>	<b>(554)</b>	<b>-68%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>220.896</b>	<b>443.946</b>	<b>223.050</b>	<b>101%</b>

Gli interessi passivi calcolati, sono dovuti principalmente a :

- utilizzo degli affidamenti bancari per gli scoperti di c/c;
- interessi passivi calcolati su rate semestrali di rimborso del finanziamento acceso con Banca CARIM nel mese di febbraio 2008, per complessivi **Euro 2.700 mila**.
- interessi passivi calcolati per accensione finanziamento con Banca CARIGE nel mese di novembre 2009, per complessivi **Euro 1.500 mila**;
- interessi passivi calcolati per accensione finanziamento con Banca di RIMINI nel mese di maggio 2010, per complessivi **Euro 1.000 mila**.

### 17-bis) Utili e perdite su cambi

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Differenze positive di cambio	-	(6)	(6)	100%
Perdite su cambio	-	95	95	100%
<b>TOTALE</b>	-	<b>88</b>	<b>88</b>	<b>100%</b>

### 19) Svalutazioni

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Svalutazioni di partecipazioni	2.439	-	(2.439)	-100%
<b>TOTALE</b>	<b>2.439</b>	<b>0</b>	<b>(2.439)</b>	<b>-100%</b>

Non si è provveduto, nel corso del corrente esercizio, ad effettuare alcuna svalutazione di partecipazioni.

## E) Proventi e oneri straordinari

Saldo al 31.12.2010	Euro	(1.975.190)
Saldo al 31.12.2009	Euro	17.337
Variazioni	Euro	(1.992.526)

### 20) Proventi straordinari

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
<b>a) Plusvalenze da alienazione (non rientranti nel n.5)</b>				
Plusvalenze da alienazione cespiti	10.011	-	(10.011)	-100%
<b>Totale voce a)</b>	<b>10.011</b>	<b>0</b>	<b>(10.011)</b>	<b>-100%</b>
<b>b) Altri proventi straordinari (non rientranti nel n.5)</b>				
Risarcimenti assicurativi	800	13.273	12.473	1559%
Sopravvenienze attive	108.829	29.769	(79.061)	-73%
<b>Totale voce b)</b>	<b>109.629</b>	<b>43.042</b>	<b>(66.588)</b>	<b>-61%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>119.640</b>	<b>43.042</b>	<b>(76.598)</b>	<b>-64%</b>

Alla formazione del totale degli altri proventi straordinari, concorrono le seguenti principali partite:

- Risarcimenti assicurativi ;
- Sgravio contributivo INPS su partite del 2009;
- Note di credito da fornitori riguardanti esercizi precedenti.

### 21) Oneri straordinari

Al 31 dicembre 2010 sono così composti:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
Insussistenze e rimborso danni	150	-	(150)	-100%
Sopravvenienze passive indeducibili	-	687	687	100%
Sopravvenienze passive deducibili	102.153	2.017.544	1.915.391	1875%
<b>TOTALE</b>	<b>102.303</b>	<b>2.018.231</b>	<b>1.915.928</b>	<b>1873%</b>

Nell'importo di **Euro 2 mln** delle sopravvenienze passive è ricompreso l'ammontante di **Euro 1,7 mln** di cui alla posizione già esposta ed evidenziata alla lettera B) Costi della produzione, paragrafo 7) Costi per prestazione di servizi, quale migliore stima degli oneri attribuibili al sostengo dei voli effettuati nell'esercizio precedente.

Inoltre tale voce include le sopravvenienze passive pari ad Euro 300 mila relative allo storno dell'errato risconto attivo registrato al 31 dicembre 2009 relativo ad Air Alps, in quanto il rapporto si è interrotto nel 2009.

## 22) Imposte sul reddito dell'esercizio

In questa voce sono inserite le imposte correnti ed anticipate di competenza dell'esercizio, come riportato nella seguente tabella:

	31/12/2009	31/12/2010	Variazioni	Var. %
<b>a) Imposte correnti</b>				
IRAP	48.338	11.513	(36.825)	-76%
<b>Totale voce a)</b>	<b>48.338</b>	<b>11.513</b>	<b>(36.825)</b>	<b>-76%</b>
<b>b) Imposte differite (anticipate)</b>				
Imposte anticipate	(54.629)	(118.275)	(63.646)	117%
<b>Totale voce b)</b>	<b>(54.629)</b>	<b>(118.275)</b>	<b>(63.646)</b>	<b>117%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>(6.291)</b>	<b>(106.762)</b>	<b>(100.471)</b>	<b>1597%</b>

## Numero medio dipendenti 2010

QUALIFICA	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	MEDIA
DIRIGENTI	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
IMPIEGATI FISSI	37	38	38	37	48	49	48	48	48	43	43	43	43
IMPIEGATI FISSI P.T.	11	12	12	13	5	4	4	4	4	9	7	7	8
IMPIEGATI A TERMINE								3	4	1	1	1	1
IMPIEGATI A TERMINE P.T.	8	7	6	4	15	15	15	14	15	13	7	4	10
OPERAI FISSI	16	16	16	16	19	19	19	19	19	19	19	19	18
OPERAI FISSI P.T.	3	3	3	3									1
OPERAI A TERMINE													-
OPERAI A TERMINE P.T.													-
<b>TOTALE 2010</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>88</b>	<b>90</b>	<b>92</b>	<b>87</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>83</b>
<b>TOTALE F.T.E. 2010</b>	<b>70,30</b>	<b>71,30</b>	<b>70,60</b>	<b>68,90</b>	<b>82,90</b>	<b>83,20</b>	<b>82,20</b>	<b>84,50</b>	<b>86,20</b>	<b>80,30</b>	<b>74,60</b>	<b>72,50</b>	<b>77,29</b>
DIRIGENTI	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
IMPIEGATI FISSI	35	35	35	35	44	47	47	47	47	40	35	35	40
IMPIEGATI FISSI P.T.	14	14	14	14	7	5	5	5	5	12	12	12	10
IMPIEGATI A TERMINE	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
IMPIEGATI A TERMINE P.T.	4	4	4	5	13	18	18	19	19	10	8	8	11
OPERAI FISSI	13	13	13	13	19	19	19	19	19	16	16	16	16
OPERAI FISSI P.T.	6	6	6	6	-	-	-	-	-	3	3	3	3
OPERAI A TERMINE													-
OPERAI A TERMINE P.T.													-
<b>TOTALE 2009</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>85</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>83</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>82</b>
<b>TOTALE F.T.E. 2009</b>	<b>66,20</b>	<b>66,20</b>	<b>66,20</b>	<b>66,90</b>	<b>78,20</b>	<b>83,70</b>	<b>83,70</b>	<b>84,40</b>	<b>84,40</b>	<b>75,75</b>	<b>68,35</b>	<b>68,35</b>	<b>74,36</b>

## **Compensi ad Amministratori, Sindaci e Società di Revisione**

---

I compensi a favore degli Amministratori della Società ammontano a **Euro 165 mila** e sono comprensivi dei rimborsi spese per viaggi e trasferte e dei contributi INPS ed INAIL versati dall'azienda, mentre i compensi a favore dei componenti il Collegio Sindacale ammontano a **Euro 88 mila** comprensivi anch'essi dei rimborsi spese per viaggi e trasferte e dei contributi INPS ed INAIL versati dall'azienda.

Alla Società, incaricata dalla Società, per lo svolgimento della revisione legale, spetta, con riferimento all'esercizio 2010 un compenso di **Euro 22 mila**. Tale compenso include gli onorari relativi alle attività da svolgere in relazione ai prospetti di separazione contabile per centri di costo e ricavo.

## **Eventi rilevanti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.**

---

Per una descrizione dettagliata di ulteriori eventi rilevanti, si rimanda alla relazione sulla gestione.

Per il CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  
IL PRESIDENTE  
(Massimo Masini)

Miramare di Rimini, 31 Maggio 2011.