

eurofly

Relazione sull'andamento della gestione nel primo semestre 2007

Eurofly S.p.A. - Sede in Milano (MI) - Via Ettore Bugatti, 15 - Cap. Soc. Euro 13.355.302

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Meridiana S.p.A.

R.E.A. Milano n. 1336505 - Reg. Imp. Milano 05763070017 - P.I. 03184630964 - C.F. 05763070017

SOMMARIO

Introduzione.....	2
1. ORGANI SOCIALI.....	4
2. RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE	5
2.1. Andamento della gestione e attività operativa	5
2.1.1. La flotta.....	5
2.1.2. Attività commerciale	7
2.1.3. Eventi operativi riguardanti la flotta	12
2.1.4. Stato di crisi e primi interventi strutturali	13
2.1.5. Piano industriale e continuità aziendale.....	14
2.1.6. Ispezione della Guardia di Finanza.....	15
2.2. Analisi dei risultati economici e finanziari.....	16
2.3. Personale	18
2.4. Quadro macroeconomico.....	18
2.5. Scenario di settore	19
2.6. Quadro normativo e regolamentare	19
2.7. Comunicazioni dell'Autorità di Vigilanza	24
2.8. Azioni proprie	24
2.9. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del primo semestre 2007	24
2.9.1. Aumento di capitale.....	24
2.9.2. Ristrutturazione del debito	25
2.9.3. Rivisitazione del network.....	25
2.10. Andamento del bimestre luglio - agosto.....	25
2.11. Prevedibile evoluzione della gestione	27
3. PROSPETTI CONTABILI	28
3.1. Stato patrimoniale	28
3.2. Conto economico	29
3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	31
3.4. Rendiconto finanziario.....	32
4. NOTE ILLUSTRATIVE	33
4.1. Principi contabili, criteri di valutazione, uso di stime adottati nella redazione della relazione semestrale al 30 giugno 2007	33
4.2. Comparabilità dei dati contabili	34
4.3. Voci dello stato patrimoniale	35
4.4. Voci del conto economico	41
4.4.1. Andamento del primo semestre 2007	41
4.4.2. Andamento del secondo trimestre 2007	47
4.5. Voci del prospetto di variazione del patrimonio netto	49
4.6. Voci del rendiconto finanziario	49
4.7. Posizione finanziaria netta	50
4.8. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti.....	52
4.8.1. Cessione contratto di leasing relativo all'aeromobile A319 e chiusura della BU All Business.....	52
4.8.2. Contratto di solidarietà	52
4.9. Rapporti con parti correlate.....	53
4.10. Informativa di settore.....	53

E U R O F L Y S.p.A.

Sede in Milano – Via E.Bugatti, 15

Capitale sociale Euro 13.355.302 i.v.

Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Meridiana S.p.A.

Iscritta al Registro delle Imprese di Milano n. 05763070017 – R.E.A. N. 1336505

Introduzione

La presente relazione semestrale al 30 giugno 2007 è stata predisposta ai sensi del Regolamento Consob n. 11971 e successive modifiche, allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria della Società. Essa è, quindi, conforme al dettato dell'articolo 81 del citato Regolamento ed è predisposta in applicazione dei principi internazionali IAS/IFRS ed, in particolare, del principio contabile IAS 34.

Nella relazione i dati del conto economico e del rendiconto finanziario del semestre sono confrontati con quelli dell'analogo periodo del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le voci dello stato patrimoniale al 30 giugno 2007 sono confrontate con i dati consuntivi al 31 dicembre 2006.

Presentiamo di seguito i principali dati economico finanziari ed indicatori di attività del primo semestre 2007, confrontati con quelli del primo semestre 2006 e dell'esercizio 2006. Si segnala che in applicazione del principio contabile "Attività non correnti destinate alla vendita" (cfr. "Principi contabili, criteri di valutazione, uso di stime adottati nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2006") conforme all'IFRS n. 5 sono state riclassificate le poste relative alla Business Unit "All Business", determinando una variazione nei dati a confronto di seguito esposti.

Ove non diversamente specificato, Euro/000

2006	Indicatori significativi	I Sem 07	I Sem 06	Delta	Delta %
44.048	Ore volo complessive	22.739	20.299	2.440	12,0%
1.494.258	Passeggeri trasportati	772.020	727.163	44.857	6,2%
141	Disponibilità flotta in locazione e wet lease (mesi macchina)	78	69	9	13,0%
5.318	Produttività flotta Lungo Raggio (in ore volo)	5.092	5.125	(33)	-0,6%
3.097	Produttività flotta Medio Raggio (in ore volo)	2.959	3.049	(90)	-3,0%
2006	Conto economico sintetico	I Sem 07	I Sem 06	Delta	Delta %
282.731	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	147.312	130.422	16.891	13,0%
287.055	Ricavi totali	150.748	132.167	18.582	14,1%
30.472	EBITDAR (1)	11.379	13.592	(2.213)	-16,3%
10,8%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	7,7%	10,4%		
(4.649)	EBITDA (2)	(11.297)	(3.872)	(7.426)	-191,8%
-1,6%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-7,7%	-3,0%		
(16.374)	EBIT (3)	(14.657)	(7.701)	(6.956)	-90,3%
-5,8%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-9,9%	-5,9%		
(29.139)	Risultato dell'esercizio / periodo	(16.298)	(11.992)	(4.306)	-35,9%
30.06.06	Stato patrimoniale sintetico	30.06.07	31.12.06	Delta	Delta %
91.657	Totale attività non correnti	40.515	85.264	(44.749)	-52,5%
95.567	Totale attività correnti	86.385	74.772	11.613	15,5%
187.224	Totale attivo	126.900	160.036	(33.136)	-20,7%
33.849	Patrimonio netto	404	16.702	(16.298)	-97,6%
41.404	Totale passività non correnti	12.668	36.690	(24.022)	-65,5%
111.971	Totale passività correnti	113.827	106.644	7.183	6,7%
187.224	Totale patrimonio netto e passività	126.900	160.036	(33.136)	-20,7%
2006	Investimenti	I Sem 07	I Sem 06	Delta	Delta %
3.168	Investimenti	1.345	6.976	(5.631)	-80,7%
30.06.06	Altri dati finanziari	30.06.07	31.12.06	Delta	Delta %
(10.914)	Posizione finanziaria netta (4)	(2.032)	(27.857)	25.825	92,7%
12.076	Cassa ed altre disponibilità liquide nette	4.481	(4.124)	8.605	208,7%
(2.002)	Flusso monetario del periodo	8.605	(18.201)		

(1) EBITDAR: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and aircraft Rentals* (ossia l'EBIT al lordo dei costi di noleggio operativo degli aeromobili – esclusi i noleggi wet – e degli ammortamenti, accantonamenti ai fondi rischi ed oneri, altri accantonamenti rettificativi e svalutazione di attività non correnti). (2) EBITDA: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization*. (3) EBIT: *Earnings Before Interest and Taxes*. (4) Rispetto alla voce "Cassa ed altre disponibilità liquide nette", la posizione finanziaria netta al 30 giugno ed al 31 dicembre 2006 include i crediti finanziari immobilizzati e l'importo dei mutui e debiti verso la società di leasing (paragrafo 4.7).

1. ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

(Nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 dicembre 2006)

Presidente	Sandro	CAPOTOSTI
Amministratore Delegato	Giovanni	ROSSI ⁽¹⁾
Vice Presidente	Franco	TRIVI
Consiglieri	Luca	RAGNEDDA ⁽¹⁾
	Sergio	ROSA ⁽¹⁾
	Laura	SANVITO
	Ruggeromassimo	JANNUZZELLI
	Gian Carlo	ARDUINO ⁽²⁾
	Giuseppe	LOMONACO ⁽²⁾

COLLEGIO SINDACALE

(Nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 27 aprile 2006)

Presidente	Marco	RIGOTTI
Sindaci Effettivi	Michele	SARACINO
	Guido	MONGELLI
Sindaci Supplenti	Dario	FANGARESÌ
	Antonio	CIGALA

SOCIETA' DI REVISIONE

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

(Incarico prorogato dalla Assemblea degli Azionisti dell' 8 maggio 2007 per il periodo 2008 -13)

(1) Amministratore Esecutivo

(2) Amministratore Indipendente

2. RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE

2.1. Andamento della gestione e attività operativa

2.1.1. La flotta

Nel primo semestre 2007 la flotta di Eurofly era formata da 8 aeromobili A320 di medio raggio e 4 aeromobili A330 di lungo raggio, con la consegna del quarto A330 avvenuta alla fine del 2006.

A fine marzo 2007 era prevista l'entrata in flotta, tramite leasing operativo di durata pari a sette anni, di un quinto aeromobile A330. Nell'ambito degli interventi di risanamento deliberati dal Consiglio di Amministrazione del 23 gennaio 2007, successivamente dettagliati, è stata decisa la cessione in *sub leasing* di tale aeromobile. L'accordo concluso con la compagnia aerea spagnola Air Comet S.A. prevede la cessione in *dry lease* del suddetto aeromobile a partire da marzo 2007 per la durata di un anno.

A fine giugno 2007 è stato ceduto ad Alba – Servizi Aerotrasporti S.p.A. il contratto di leasing finanziario stipulato con Locat S.p.A. relativo all'aeromobile Airbus A319 – 115/CJ, utilizzato nel corso del 2006 prevalentemente per il collegamento Milano – New York “All Business”. Contestualmente, Alba ha chiesto ad Eurofly di operare l'aeromobile per proprio conto temporaneamente, sino al 31 ottobre 2007, attraverso una sublocazione dello stesso.

Nelle tabelle sottostanti viene riepilogata la disponibilità flotta di Eurofly da gennaio 2006 a giugno 2007.

Marca di registrazione	Tipo	Entrata in flotta	gen-06	feb-06	mar-06	apr-06	mag-06	giu-06	lug-06	ago-06	set-06	ott-06	nov-06	dic-06	gen-07	feb-07	mar-07	apr-07	mag-07	giu-07
I-EEZB	A330	ago-02																		
I-EEZA	A330	set-02																		
I-EEZJ	A330	mag-05																		
I-EEZL	A330	dic-06																		
I-EEZC	A320	ott-02																		
I-EEZD	A320	feb-03																		
I-EEZE	A320	mar-03																		
I-EEZF	A320	apr-03																		
I-EEZG	A320	mag-03																		
I-EEZH	A320	dic-04																		
I-EEZI	A320	dic-04																		
I-EEZK	A320	feb-05																		
I-ECJA	A319	apr-06																		

Il quinto aeromobile A330 non è incluso nella tabella, in quanto, come precedentemente indicato, sublocato a terzi.

Gli 8 aeromobili A320 di medio raggio ed i 5 A330 di lungo raggio attualmente in flotta sono in noleggio. I principali dati dei contratti sono riepilogati nella tabella seguente:

Marca di registrazione	I-EEZC	I-EEZD	I-EEZE	I-EEZF	I-EEZG	I-EEZH	I-EEZI	I-EEZK
Anno di costruzione	2002	2003	2003	2003	2003	1997	1997	1999
Inizio del leasing	ott-02	feb-03	mar-03	apr-03	mag-03	dic-04	dic-04	feb-05
Termine del leasing	ott-08	feb-09	mar-09	apr-08	mag-08	dic-09	dic-09	ott-09
Durata del leasing	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0	5,0	5,0	4,7

Marca di registrazione	I-EEZA	I-EEZB	I-EEZJ	I-EEZL	I-EEZM
Anno di costruzione	2000	2000	2005	2006	2007
Inizio del leasing	set-02	ago-02	mag-05	dic-06	mar-07
Termine del leasing	apr-09	apr-09	mag-12	dic-14	mar-14
Durata del leasing	6,6	6,7	7,0	8,0	7,0

Accordi relativi agli aeromobili A350

Il 30 dicembre 2005 è stato firmato un contratto tra Airbus S.p.A. ed Eurofly S.p.A. per l'acquisto di tre aeromobili di lungo raggio A350, con consegne previste nel 2013 e nel 2014. L'accordo prevedeva il versamento, già effettuato, di un acconto al fornitore di 4.870 migliaia di euro alla data di stipula del contratto, ed entro il mese di aprile 2007 altre due rate per raggiungere un

ammontare complessivo di circa 16 milioni di USD. Nel corso del 2006 Airbus, a seguito di pressioni da parte di alcuni clienti e della forte concorrenza di altri produttori, ha avviato lo studio di una nuova versione di tale aeromobile (A350-XWB) caratterizzato da tecnologie più avanzate, migliore aerodinamica, sezione di fusoliera più grande e velocità di crociera maggiore, ma con tempi di consegna superiori di 24 mesi rispetto alle scadenze originarie. A seguito di ciò Eurofly ha concordato con Airbus la sospensione del pagamento degli acconti, originariamente previsti, in attesa di definire i termini di un nuovo accordo.

2.1.2. Attività commerciale

Il trasporto aereo, con maggior rilievo nel segmento dei voli internazionali per vacanza, è tipicamente caratterizzato da fenomeni di stagionalità che determinano una contrazione della domanda in taluni periodi dell'anno. In particolare Eurofly ha il picco di attività concentrata nel terzo trimestre dell'anno, mentre i periodi di minore attività sono rappresentati dal secondo e dal quarto trimestre. Nel primo trimestre, la attività di medio raggio risulta essere minoritaria rispetto agli altri mesi dell'anno, a causa delle caratteristiche climatiche delle regioni raggiungibili con i tempi di percorrenza inferiori alla cinque ore. Nei mesi invernali è invece particolarmente vivace l'attività *leisure* sul lungo raggio, che permette di raggiungere i paesi esotici destinazioni più diffuse delle vacanze in quel periodo dell'anno.

Nel medio raggio, l'attività commerciale del primo semestre è stata orientata a:

- i) presidiare il mercato egiziano, dove, per la prima volta, Eurofly ha ottenuto la possibilità di utilizzare i propri aeromobili (basati a Sharm El Sheik) per effettuare dei collegamenti interni infrasettimanali volti a soddisfare le esigenze di escursioni interne di turisti italiani nell'ambito dei pacchetti da loro acquistati;
- ii) incrementare l'attività su Tenerife (destinazione con programmazione annuale) con lo scopo di incrementare la produttività degli aeromobili e sollecitare mercati alternativi al Mar Rosso;
- iii) avviare nel mese di aprile il code sharing con Meridiana quale *marketing carrier*¹, dei voli di linea Eurofly sul medio raggio.
- iv) affiancare da maggio, con l'avvio della stagione estiva, all'attività tradizionale sulle destinazioni annuali (Egitto e Canarie) un'offerta charter sul Mediterraneo e il Nord Europa e una offerta di linea sulle destinazioni balneari di Grecia e Baleari;
- v) operare per il secondo anno il collegamento Napoli – Mosca.

Non è invece proseguita la programmazione dei voli domestici da Malpensa per Napoli e Bari effettuati a cavallo del *week end* iniziata in via sperimentale nei primi mesi dell'anno.

Nel lungo raggio gli sforzi commerciali sono stati concentrati su:

- i) l'implementazione dell'accordo commerciale e di *code share* con la compagnia aerea Livingston S.p.A. che ha permesso ad Eurofly di concentrarsi sulle destinazioni dell'oceano indiano, dove sono incrementate notevolmente le frequenze per Maldive e Kenya/Zanzibar sancendo la piena leadership su quelle rotte. Le mete caraibiche sono state, invece, gestite prevalentemente commercializzando, in qualità di *marketing carrier*, le destinazioni operate da Livingston;
- ii) il lancio della nuova rotta *charter* su Mauritius. Eurofly ha avviato per la prima volta un collegamento con l'isola di Mauritius con 2 frequenze alla settimana; tale collegamento è stato reso possibile grazie alla deroga temporanea ed unilaterale concessa dal Governo delle Mauritius ad Eurofly che pertanto ha operato con diritti speciali charter. Nei primi mesi dell'anno, poi, è stato modificato l'accordo bilaterale tra Italia e Mauritius estendendo il numero di operatori (da 2 a 3, gli altri vettori designati sono Air Mauritius e Volare) ed il numero di frequenze dei voli di linea (i voli charter rimangono inibiti); in tale contesto Eurofly è stata designata da Enac² e potrà d'ora in avanti operare come vettore di linea sulla rotta sino a 3 frequenze alla settimana. Tale diritto pone Eurofly nella condizione di ben posizionarsi su questo importante mercato *leisure* che ha fatto registrare una crescita di oltre il 60% di arrivi di italiani nel 2006;
- iii) il lancio della nuova rotta di linea da Roma verso Delhi a metà gennaio. Il volo Roma – Delhi, unico volo diretto tra Roma e l'India, è stato avviato il 15 gennaio con 2 frequenze settimanali. Vi è stato il lancio commerciale sia in Italia che in India con attività rivolta agli operatori ed agenzie di viaggio nonché con campagna pubblicitaria rivolta al consumatore finale. E' emersa, tuttavia, la particolare complessità del mercato indiano e l'aggressiva concorrenza che Eurofly subisce da parte di alcuni *network carriers* europei e mediorientali anche per il traffico con origine – destinazione Roma – Delhi;
- iv) l'incremento della capacità offerta sul fascio New York. Più in dettaglio:
 - il collegamento da Roma è passato da tre a cinque frequenze settimanali;
 - il collegamento da Palermo è passato a due frequenze per tutta la stagione;
 - sono state aggiunti due nuove collegamenti da Pescara e Lamezia Terme, raggiunti via Bologna;

¹ Marketing carrier: negli accordi di code sharing tra due vettori, il marketing carrier è il contraente che commercializza il volo effettuato dall'altro (detto operating carrier).

² Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

- si è sostanzialmente confermato rispetto all'anno scorso il servizio da Napoli, con tre frequenze settimanali.

Per quanto riguarda l'attività *All Business* operata con aeromobile A319, si ricorda che il collegamento tra Milano e New York è stato interrotto a fine gennaio 2007 mentre è proseguita, prevalentemente nella prima parte del semestre, l'attività charter già contrattualizzata, in particolare verso le Maldive.

Come già anticipato, il contratto di leasing relativo all'A319 è stato ceduto ad Alba - Servizi Aerotrasporti SpA in data 25 giugno 2007. La stessa Alba ha poi concesso in *sub lease* l'aeromobile ad Eurofly, che ne ha assunto temporaneamente la gestione per conto di Alba fino al 31 ottobre 2007.

Dati statistici

Ore volo per tipologia

Dati espressi in ore di volo

2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
42.321	Ore volo nette (a)	22.069	18.983	3.086	16,3%
1.681	Ore volo ACMI (b)	451	1.316	(865)	-65,7%
46	Ore volo repro (c)	219	0	219	-
44.048	Ore volo totali	22.739	20.299	2.440	12,0%

(a) ore volate per voli Eurofly con aeromobili della Compagnia

(b) ore volate per voli di terzi operati con aeromobili della Compagnia noleggiati in wet lease a terzi

(c) ore volate per voli Eurofly operati con aeromobili di terzi noleggiati in wet lease dalla Compagnia

Ore volo per SBU

Dati espressi in ore di volo

2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
24.801	Medio Raggio	11.850	12.195	(345)	-2,8%
16.129	Lungo Raggio	10.390	7.687	2.704	35,2%
3.119	All Business	499	417	82	-
44.048	Ore volo totali	22.739	20.299	2.440	12,0%

Il numero di ore volate nel primo semestre 2007 ammonta a 22.739, in crescita del 12% rispetto allo stesso periodo del 2006. L'incremento, come evidenziato dalle tabelle precedenti, è ascrivibile al numero delle ore volo nette, in crescita di oltre 3 mila unità (+16,3% rispetto al primo semestre 2006). Le ore volo ACMI³ sono per contro diminuite di 865 unità, prevalentemente attribuibili agli accordi conclusi con il vettore My Way nel corso del primo semestre 2006 e non ripetuti nel 2007.

Le ore volo del medio raggio nel primo semestre 2007 sono diminuite del 2,8% rispetto al primo semestre 2006. Il maggior numero di ore volate lo scorso anno era dovuto alla presenza dei già citati accordi ACMI con My Way. Le ore volo del lungo raggio sono cresciute del 35% grazie all'aeromobile aggiuntivo in flotta e all'ampliamento dell'offerta sia di linea che charter. Per quanto riguarda la BU All Business, si ricorda che nei primi mesi del 2006 l'aeromobile era stato noleggiato alla compagnia saudita NAS, mentre nel primo semestre 2007 il collegamento Milano - New York, cui l'aeromobile era prevalentemente dedicato, è stato operato esclusivamente per il

³ ACMI: Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance. Forma contrattuale di affitto degli aeromobili di terzi o a terzi che prevede un canone comprensivo dei costi dell'aeromobile, dell'equipaggio di manutenzione e assicurazione.

mezzo di gennaio. Nei mesi successivi l'aeromobile è stato utilizzato nella attività charter prevalentemente verso le Maldive.

Produttività flotta					
<i>Valori espressi in ore di volo annualizzati</i>					
2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
3.097	Medio Raggio	2.959	3.049	(90)	-2,95%
5.318	Lungo Raggio	5.092	5.125	(33)	-0,64%

Nel primo semestre 2007 il medio raggio mostra una produttività in leggera contrazione rispetto allo stesso periodo del 2006. Per quanto riguarda il lungo raggio invece la produttività è allineata nei due periodi analizzati, grazie alla buona resa dell'aeromobile aggiuntivo entrato in flotta nel dicembre 2006.

Passeggeri trasportati					
2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
1.387.131	Eurofly	750.047	639.530	110.517	17,3%
107.127	Altri vettori	21.973	87.633	(65.660)	-74,9%
1.048.849	Medio raggio	504.058	515.164	(11.106)	-2,2%
439.571	Lungo Raggio	265.510	211.386	54.124	25,6%
5.838	All Business	2.452	613	1.839	-
1.494.258	Passeggeri totali	772.020	727.163	44.857	6,2%

L'incremento del 17,3% del numero complessivo dei passeggeri trasportati da Eurofly tra il primo semestre 2006 e lo stesso periodo del 2007 è totalmente ascrivibile all'andamento del lungo raggio. Il numero dei passeggeri trasportati con aeromobili A330, infatti, è cresciuto di oltre il 25%, grazie all'ampliamento della flotta e dell'offerta (nuove rotte verso Mauritius e India, allungamento temporale delle rotte verso New York e introduzione dei nuovi collegamenti da Lamezia Terme e Pescara). La contrazione del 2,2% nel numero dei passeggeri trasportati nel medio raggio è allineata con quella delle ore volate. Relativamente ai passeggeri della BU All Business, si ricorda che il collegamento Milano – New York, cui l'A319 era dedicato, è stato effettuato da maggio 2006 a gennaio 2007. Nei mesi precedenti l'aeromobile era stato noleggiato a terzi mentre fino a giugno 2007, quando è stato venduto, è stato impiegato in attività charter.

Passeggeri trasportati - Dettaglio linea NY

2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
95.434	Passeggeri trasportati	34.173	21.973	12.200	55,52%
141.564	Posti offerti	60.348	38.352	21.996	57,35%
67,4%	Load factor	56,6%	57,3%	-0,01	-

Con riferimento alle operazioni di linea "leisure" operate con aeromobile A330 verso New York, che rivestono una particolare rilevanza nel portafoglio prodotti della Compagnia, nel primo semestre si evidenzia una significativa crescita dei posti offerti e dei passeggeri, grazie all'incremento di attività. Il *load factor* è rimasto stabile rispetto allo scorso anno, nonostante l'avvio nel corso del 2007 dei nuovi collegamenti da Lamezia Terme e Pescara.

Passeggeri trasportati - Dettaglio linea India

2006		I semestre 2007	I semestre 2006	Variazione	Variazione %
0	Passeggeri trasportati	11.755	0	-	-
0	Posti offerti	32.892	0	-	-
0,0%	Load factor	35,7%	0,0%	-	-

Nel corso del 2007 è stato avviato il nuovo collegamento Roma – Delhi. Nel primo semestre, con le difficoltà di avvio già evidenziate, sono stati trasportati 11.755 passeggeri, registrando un *load factor* pari al 35,7%.

2.1.3. Eventi operativi riguardanti la flotta

Il 2 marzo si è verificato il danneggiamento di un portellone dell'aeromobile A330 I – EEZA, durante le operazioni di rifornimento di *catering* presso l'aeroporto di Malpensa. A seguito di tale evento e di altre problematiche consequenziali, i due voli previsti in partenza per le Maldive hanno riportato un significativo ritardo, poiché è stato necessario ricorrere a due aeromobili in ACMI. L'evento è riconducibile a responsabilità specifiche di terzi, da loro ammesse. I costi diretti ed indiretti derivanti dall'evento sono stati alla data rilevati per circa 1,5 milioni di euro (esclusi i danni di immagine) e sono stati sottoposti alla controparte ai fini del completo risarcimento. Il broker assicurativo della controparte ha comunicato che sono ancora in corso gli accertamenti propedeutici alla liquidazione del danno ancorchè abbia confermato la congruità delle coperture assicurative della controparte a fronte del danneggiamento in questione. La rilevanza dei costi sostenuti e la certezza - in forza delle pattuizioni contrattuali e delle ammissioni di responsabilità della controparte - del completo rimborso del danno subito, hanno fatto propendere per

l'accertamento del provento da indennizzo già in occasione della redazione della situazione semestrale al 30 giugno 2007, pur in assenza del completamento della istruttoria e della definitiva liquidazione del danno da parte della compagnia assicurativa della controparte (elementi necessari da un punto di vista contabile per l'accertamento dell'indennizzo sulla base delle disposizioni del Principio IAS 37). Tale impostazione contabile ha lo scopo di alienare gli effetti economici della comunicazione finanziaria infrannuale (neutralità di impatto dei costi sostenuti per effetto del riconoscimento del provento per rimborso assicurativo) a quella attesa per la chiusura del bilancio al 31 dicembre 2007 quando si può ragionevolmente prevedere che anche da un punto di vista contabile il riconoscimento del provento da indennizzo sia supportato dalla liquidazione del danno. Per completezza di informativa la nota integrativa dà conto dell'effetto sulla perdita del semestre e sul patrimonio netto al 30 giugno 2007 della applicazione dello IAS 37 nella rilevazione degli effetti economici infrannuali dell'evento in esame.

Nel successivo mese di aprile, ripetuti eventi tecnici riguardanti la flotta di lungo raggio hanno causato seri disservizi alla clientela di Eurofly. Le avarie che hanno coinvolto due aeromobili A330, avvenute in particolar modo presso gli scali esterni di Maldive e Mombasa, hanno comportato la necessità di interventi dall'Europa con personale, materiali e mezzi specializzati, per affrontarle e risolverle nel pieno rispetto delle normative aeronautiche.

Eurofly, in considerazione dell'utilizzo pressoché totale di tutti gli altri aeromobili di lungo raggio in flotta, e' dovuta ricorrere all'acquisto di capacità presso altri vettori europei di lungo raggio. Ciò nonostante, il trasporto dei passeggeri e' avvenuto con ritardi significativi. A causa degli eventi suddetti Eurofly ha sostenuto un onere complessivo stimabile in circa 1,3 milioni di euro.

Le indagini tecniche effettuate da ENAC e dagli enti interni preposti non hanno riscontrato alcun tipo di carenze di tipo sistematico a spiegazione degli eventi di cui sopra, rari ma comunque possibili nel contesto del trasporto aereo di lungo raggio.

2.1.4. Stato di crisi e primi interventi strutturali

Come indicato nella relazione sulla gestione al bilancio individuale al 31 dicembre 2006, in conseguenza delle gravi difficoltà congiunturali e strutturali che Eurofly ha dovuto affrontare nel corso del 2006 e che ne hanno significativamente deteriorato la redditività e la capacità di generare cassa, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 23 gennaio 2007, ha deliberato la sospensione, nel più breve tempo possibile, di tutte le attività generanti rilevanti perdite in relazione alle quali l'equilibrio economico non appariva raggiungibile in tempi accettabili.

Tra gli interventi attuati, come già precedentemente descritto, è stata sospesa l'attività Milano New York operata con l'aeromobile A319, successivamente ceduto, ed è stato sublocato il quinto aeromobile A330.

Il 30 gennaio 2007, tramite comunicazione alle Organizzazioni Sindacali ed al Ministero del Lavoro, Eurofly ha avviato la procedura di licenziamento collettivo, scongiurata grazie all'accordo sindacale siglato in sede ministeriale il 15 marzo 2007, attraverso l'applicazione del contratto di solidarietà, dettagliato nel paragrafo relativo al personale.

2.1.5. Piano industriale e continuità aziendale

Il 28 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha approvato il Piano Industriale 2007-09. Il Piano prevede la ricapitalizzazione della Società mediante due aumenti di capitale. In particolare il Piano prevede un primo aumento di capitale in natura attraverso il conferimento da parte di Meridiana S.p.A. - in occasione di un aumento di capitale riservato a quest'ultima, che comporterà per la stessa il superamento della soglia del 30% del capitale con diritto di voto - di determinati beni in natura al fine del recupero dell'equilibrio economico e finanziario di Eurofly S.p.A. mediante la riconversione industriale della Società da vettore quasi esclusivamente *charter* a compagnia aerea di linea o quanto meno "misto *charter*" nonché il conseguimento di sinergie industriali tra quest'ultima e Meridiana S.p.A..

Il soprammenzionato aumento di capitale in natura per un ammontare massimo di 12 milioni di euro è, riservato al socio Meridiana S.p.A. ai sensi dell'art. 2441, 4° comma, primo periodo, c.c. che - al verificarsi di determinati presupposti dalla stessa indicati, tra cui, *inter alia*, la concessione dell'esenzione dall'obbligo di eseguire un'offerta pubblica di acquisto (conseguente al superamento della soglia del 30% sopra indicata), ai sensi del combinato disposto dell'art. 49, 1° comma, lettera b) del cd. Regolamento Emittenti, e dell'art. 106, 5° comma, lettera a) del D. Lgs. n. 58/1998 (cd. esenzione da salvataggio) - conferirà una partecipazione nella controllata totalitaria Wokita S.r.l. pari al 50% del capitale della medesima. La Società Wokita svolge attività di *tour operator on line*; Meridiana conferirà altresì il 50% del capitale sociale di una costituenda società dedicata alla gestione delle vendite in Italia, attualmente divisione operativa all'interno di Meridiana S.p.A.

Il Piano prevede anche un secondo aumento di capitale in denaro, aperto invece a tutti gli azionisti, a supporto del Piano medesimo da 10 milioni di euro sino ad un massimo di 25 milioni di euro. In particolare la Società ha inizialmente ipotizzato che detto aumento avvenisse per un ammontare di 10 milioni di euro già nel 2008. A tale proposito il socio Meridiana S.p.A ha già comunicato che, una volta completato l'aumento di capitale in natura, avrebbe sottoscritto pro quota il suddetto aumento di capitale in denaro.

Il Piano prevede inoltre la ristrutturazione del debito della Società (i) sia attraverso la partecipazione delle banche che (ii) mediante l'intervento di Meridiana S.p.A..

Con particolare riferimento all'intervento di Meridiana S.p.A., il Piano prevede che quest'ultima, subordinatamente, *inter alia*, alla concessione dell'esenzione dall'obbligo di eseguire un'offerta pubblica di acquisto, riscadenzierà il finanziamento soci al 31 dicembre 2009.

Sul fronte del debito bancario, la Società sta definendo con alcuni primari istituti la ristrutturazione del proprio debito, in termini di ammontare, scadenze e costi.

Il 28 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione ha convocato, ai sensi dell'art. 2446 c.c., l'assemblea straordinaria della Società per il 13 dicembre 2007 (in prima convocazione), 18 e 19 dicembre (in seconda e terza convocazione) affinché l'assemblea dei soci, previa riduzione del capitale sociale che porti all'integrale ripianamento delle perdite nella misura in cui queste avranno effettivamente intaccato il capitale sociale e quindi al netto di eventuali riserve e/o versamenti dei soci, deliberi in merito ad un aumento di capitale in natura secondo le modalità sopra illustrate.

In considerazione di eventi successivi all'approvazione del Piano Industriale nei termini sopra descritti nonché della presente semestrale, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deciso di apportare alcune modifiche in merito alla tempistica prevista per gli aumenti di capitale di cui sopra, per la quale si rinvia al paragrafo 2.9.1.

2.1.6. Ispezione della Guardia di Finanza.

In data 23 maggio 2006 è iniziata una verifica fiscale a carattere parziale, per l'annualità 2004, ai fini delle imposte sui redditi a cura del Nucleo Regionale di Polizia Tributaria della Lombardia. La verifica è stata successivamente estesa agli esercizi 2002 e 2003. Il 16 gennaio 2007 è stato redatto il relativo processo verbale di constatazione (c.d. P.V.C) in cui sono stati eccepiti una serie di rilievi fiscali, interamente respinti e non condivisi da Eurofly, che saranno oggetto di ulteriori approfondimenti ed azioni difensive. Le poste contestate dai verificatori della Guardia di Finanza sono relative in parte ad operazioni intercorse con paesi a fiscalità privilegiata, in parte ad eccessivi accantonamenti per fatture da ricevere, e per una minima parte a imputazione di costi in esercizi non di competenza.

In dettaglio gli imponibili contestati da Eurofly sono pari 0,6 milioni di euro per il periodo di imposta 2002, 2 milioni di euro per il periodo di imposta 2003, 1 milione di euro per il periodo di imposta 2004.

In data 17 aprile 2007 Eurofly ha presentato l'istanza di accertamento con adesione ex D.Lgs n°218/97. Ad oggi non risultano notificati avvisi di accertamento. Alla data attuale il rischio non è oggettivamente quantificabile e, comunque, dovrebbe essere valutato alla luce delle perdite fiscali pregresse riportabili a nuovo.

2.2. Analisi dei risultati economici e finanziari

I dati del primo semestre 2007, di seguito dettagliati, sono stati significativamente influenzati dalla crescita della flotta A330, con la consegna del quarto aeromobile a dicembre 2006 e del quinto a marzo 2007, e dall'ampliamento delle attività di lungo raggio. A fronte dell'incremento dei ricavi derivanti dai nuovi collegamenti verso India e Mauritius, i risultati del periodo analizzato hanno infatti scontato l'effetto negativo dell'avvio degli stessi, oltre che dei costi incrementali dei noleggi operativi degli aeromobili.

Conto Economico Riclassificato								
2006 IAS	% su ricavi		Gen-Giu 07 IAS	% su ricavi	Gen-Giu 06 IAS	% su ricavi	Delta	Delta %
<i>Importi Euro/000</i>								
282.731	100,0%	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	147.312	100,0%	130.422	100,0%	16.891	13,0%
4.324	1,5%	Altri ricavi	3.436	2,3%	1.745	1,3%	1.691	96,9%
287.055	101,5%	Totale ricavi	150.748	102,3%	132.167	101,3%	18.582	14,1%
5.056	1,8%	Costi commerciali diretti	2.786	1,9%	1.974	1,5%	812	41,2%
281.999	99,7%	Ricavi al netto dei costi comm.li diretti	147.962	100,4%	130.193	99,8%	17.769	13,6%
85.084	30,1%	Carburante	44.230	30,0%	40.484	31,0%	3.746	9,3%
40.947	14,5%	Costi del personale	19.641	13,3%	19.016	14,6%	625	3,3%
38.554	13,6%	Materiali e servizi di manutenzione	20.983	14,2%	18.213	14,0%	2.770	15,2%
68.717	24,3%	Altri costi operativi e wet lease	43.384	29,5%	30.984	23,8%	12.400	40,0%
18.226	6,4%	Altri costi commerciali e di struttura	8.346	5,7%	7.904	6,1%	442	5,6%
251.528	89,0%	Subtotale costi	136.583	92,7%	116.601	89,4%	19.983	17,1%
30.472	10,8%	EBITDAR	11.379	7,7%	13.592	10,4%	-2.213	-16,3%
35.120	12,4%	Noleggi operativi	22.676	15,4%	17.464	13,4%	5.212	29,8%
-4.649	-1,6%	EBITDA	-11.297	-7,7%	-3.872	-3,0%	-7.426	-191,8%
4.108	1,5%	Ammortamenti	1.909	1,3%	2.109	1,6%	-200	-9,5%
512	0,2%	Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	100,0%
5.346	1,9%	Altri accantonamenti rettificativi	899	0,6%	1.356	1,0%	-457	-33,7%
1.758	0,6%	Stanziamiento a fondi di rischi ed oneri	552	0,4%	364	0,3%	188	51,5%
11.725	4,1%	Ammortamenti e accantonamenti	3.360	2,3%	3.829	2,9%	-469	-12,3%
-16.374	-5,8%	EBIT (Risultato operativo)	-14.657	-9,9%	-7.701	-5,9%	-6.956	-90,3%
-3.294	-1,2%	Proventi/(Oneri) finanziari	-772	-0,5%	-2.797	-2,1%	2.025	72,4%
-19.667	-7,0%	Utile ante imposte	-15.429	-10,5%	-10.498	-8,0%	-4.931	-47,0%
1.728	0,6%	Imposte dell'esercizio	-514	-0,3%	667	0,5%	-1.180	-177,1%
-11.200	-4,0%	Risultato della dismissione di attività	-355	-0,2%	-2.161	-1,7%	1.806	83,6%
-29.139	-10,3%	Risultato dell'esercizio	-16.298	-11,1%	-11.992	-9,2%	-4.306	-35,9%

I ricavi totali a fine giugno ammontano a 150.748 migliaia di euro. L'incremento del 14,1% rispetto l'analogo periodo del 2006, come già anticipato nel commento ai dati statistici, deriva dal lungo raggio, con l'avvio della linea Roma – Delhi e dei collegamenti charter verso Mauritius. A fronte di

ciò, nel medio raggio, così come il numero delle ore volate e dei passeggeri precedentemente analizzati, anche i ricavi sono leggermente diminuiti.

L'EBITDAR del semestre è pari a 11.379 migliaia di euro, in calo sia nel lungo che nel medio raggio. Sulla contrazione del periodo hanno pesato prevalentemente lo *start up* dei nuovi collegamenti di lungo raggio avviati tra la fine del 2006 e l'inizio del 2007 verso India e Mauritius e l'incremento della voce altri costi operativi e *wet lease*, anche legato alla presenza dei costi dell'acquisto posti derivanti dall'accordo commerciale con Livingston, nonché dei costi relativi agli eventi operativi di aprile. Per quanto concerne il medio raggio, l'EBITDAR è penalizzato da minori ricavi per penali e dalla crescita di alcuni costi operativi.

L'EBITDA è negativo per 11.297 migliaia di euro. Il peggioramento di 7.426 migliaia di euro, oltre che dalle componenti di cui sopra, è determinato dai maggiori costi di leasing derivanti dall'incremento della flotta A330 oltre che dalla cessazione del riconoscimento da parte di Airbus di contributi legati alla flotta, presenti invece nel primo semestre 2006. L'EBITDA non risente dell'effetto degli oneri di 1,5 milioni di euro connessi al danneggiamento dell'A 330 per effetto dell'avvenuto riconoscimento – sulla base dei presupposti precedentemente descritti – di un provento da indennizzo assicurativo stimato di ammontare pari ai costi incorsi.

La perdita operativa è pari a 14.657 migliaia di euro, in peggioramento di 6.956 migliaia rispetto al primo semestre 2006. Tale risultato risente negativamente dello start up delle rotte di lungo raggio per 5,8 milioni di euro e degli eventi di aprile per 1,3 milioni di euro.

A fine giugno è stato ceduto il contratto di leasing relativo all'aeromobile A319. Come dettagliato successivamente, la dismissione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, ha determinato un effetto sul risultato dell'esercizio pari a -355 migliaia di euro.

La perdita netta è pari a 16.298 migliaia di euro, rispetto alla perdita di 11.992 migliaia del primo semestre 2006.

Il risultato netto per azione è pari a -1,22 euro.

L'indebitamento finanziario netto si riduce da 27.857 migliaia di euro a dicembre 2006 a 2.032 migliaia di euro a giugno 2007, principalmente per effetto della cessione del contratto di leasing relativo all'aeromobile A319. La liquidità e mezzi equivalenti passa da una posizione di scoperto netto di 4.124 migliaia di euro alla fine dello scorso esercizio, ad una posizione di liquidità netta di 4.481 migliaia di euro, anche per effetto dell'incasso del corrispettivo relativo alla cessione del contratto di locazione finanziaria di cui sopra e dello svincolo del deposito cauzionale vincolato presso Unicredit a garanzia della fideiussione concessa dal medesimo istituto relativo al contratto di leasing.

Il patrimonio netto è pari a 404 migliaia di euro, rispetto al valore di 16.702 migliaia di euro registrato a fine dicembre 2006.

2.3. Personale

Nell'ambito degli interventi di risanamento precedentemente illustrati, Eurofly, tramite comunicazione alle Organizzazioni Sindacali ed al Ministero del Lavoro, in data 30 gennaio 2007 ha avviato la procedura di licenziamento collettivo per riduzione di personale ai sensi degli artt. 4 e 24 della Legge 23 luglio 1991, n. 223, per complessive 134 unità. Con accordo sindacale siglato in sede ministeriale il 15 marzo 2007 è stata scongiurata l'eventualità dei licenziamenti collettivi, attraverso l'applicazione del contratto di solidarietà (previsto tra gli strumenti alternativi ai licenziamenti collettivi dalla legge 223/91) per un periodo di 24 mesi, a decorrere dal 1° aprile 2007. La firma del contratto di solidarietà per tutte le categorie ha congelato fino al 2009 le trattative per il rinnovo dei contratti scaduti (Personale Navigante Tecnico, Personale Navigante di Cabina e parte economica del Personale di Terra), fatta eccezione per un accordo che ha riguardato una rivisitazione delle indennità di certificazione del personale di Manutenzione. Nell'ambito delle attività di sviluppo e formazione del Personale Navigante Tecnico, da maggio sono stati organizzati dei "Corsi Comando" finalizzati al conseguimento di tale qualifica da parte di 24 piloti Eurofly.

2.4. Quadro macroeconomico

Nel primo semestre 2007, le ipotesi di rallentamento dell'economia americana hanno trovato conferma, così come si sono susseguiti segnali di crescita dell'area Euro, che beneficia del rafforzamento dell'economia tedesca, e di positiva congiuntura nell'area asiatica. Nel semestre sono riemerse tensioni sui prezzi dei prodotti energetici, che mediamente sono comunque rimasti inferiori all'analogo periodo del 2006.

Crude Oil

Importi espressi in dollari al barile

2006	Crude Oil	I semestre 07	I semestre 06	Delta
66,0	WTI - USA	61,5	66,8	-8,0%
65,2	Brent - Europa	63,2	66,6	-3,8%

Fonte: Energy Information Administration – US Government

Nel periodo esaminato l'euro si è rafforzato rispetto al dollaro sia in termini di cambio medio tra il primo semestre 2006 e il primo semestre 2007, che in termini di cambio puntuale tra dicembre 2006 e giugno 2007.

Cambio

	Genn - Giu 07	Genn - Giu 06	30/06/07	31/12/06
EUR/USD	1,33	1,23	1,35	1,27

Fonte: Il Sole 24 Ore

Nel corso dell'anno i tassi di interesse hanno confermato il loro trend di crescita nella zona Euro mentre sono stati stabili negli Stati Uniti.

Tassi di interesse (3m)

	Genn - Giu 07	Genn - Giu 06	giu-07	gen-07
EURIBOR	4,0	2,8	4,2	3,8
LIBOR (US\$)	5,4	5,1	5,4	5,4

Fonte: British Bankers Association.

2.5. Scenario di settore

Il primo semestre 2007 ha fatto registrare, a livello di traffico mondiale, una crescita sostenuta del numero dei passeggeri trasportati. La IATA, nel suo report periodico, ha comunicato una crescita dei passeggeri trasportati nel primo semestre 2007 rispetto al primo semestre 2006 del 6,3%, ed un incremento del *load factor* medio dello 0,6%, con un valore che si è attestato al 75,7%.

Dati analoghi si rilevano anche in Italia. Le statistiche Assoaeroporti mostrano un tasso di crescita del traffico nei principali aeroporti italiani superiore a quello del 2006. Nel semestre il traffico passeggeri si è incrementato del 9,2% rispetto al 8,5% del primo semestre 2006.

Per quanto riguarda le destinazioni delle vacanze degli italiani, pur in assenza di dati completi circa il primo semestre, è possibile evidenziare un buon andamento ed in particolare:

- buona performance del traffico verso il Mar Rosso;
- discreta crescita delle Maldive;
- crescita di Mauritius.

2.6. Quadro normativo e regolamentare

I principali interventi di carattere legislativo nel corso del primo semestre 2007 aventi impatto sui vettori aerei possono essere così riassunti:

- Legge n. 248/2005 sui "Requisiti di sistema"

Con la Legge 248/2005 del 2 dicembre 2005 il legislatore ha convertito in Legge il Decreto 30 settembre 2005 n. 203 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 del 18 ottobre 2005). Tale normativa comprende una serie di misure (i cosiddetti "requisiti di sistema") aventi l'obiettivo di incentivare una maggiore competitività del trasporto aereo nazionale.

Con particolare riferimento alla questione relativa all'eliminazione delle c.d. royalties, si segnala che sul tema sono state emanate da ENAC, dall'Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto Aereo (Assaereo) e da altre associazioni di categoria, delle direttive volte a fornire dei chiarimenti sulla modifica introdotta dalla normativa.

Sulla questione, dal punto di vista giudiziario, come ampiamente descritto nel fascicolo di bilancio al 31 dicembre 2006, la società petrolifera ENI ha citato in giudizio diverse compagnie aeree, tra cui Eurofly, innanzi al Tribunale di Roma, chiedendo di accertare e dichiarare che le stesse siano obbligate a corrispondere ad ENI le somme relative al canone concessorio che la società petrolifera è tenuta a corrispondere ai gestori aeroportuali.

In data 20 aprile 2007, Eurofly ha depositato propria comparsa di costituzione e risposta con domanda riconvenzionale, chiedendo al Tribunale di rigettare tutte le domande svolte da ENI S.p.A. e di condannare altresì quest'ultima a restituire le somme corrispostegli, a far data dal 1997, a titolo di sovrapprezzo per la fornitura del carburante in ambito aeroportuale e pari a circa Euro 3,5 m.

All'udienza di prima comparizione, tenutasi in data 10 maggio 2007, il Giudice ha rinviato per ulteriore trattazione all'udienza del 7 novembre 2007, assegnando termine sino a 20 giorni prima di tale udienza per il deposito di ulteriore documentazione, ed eventuale memoria integrativa, a sostegno della domanda riconvenzionale svolta in sede di comparsa di costituzione e risposta.

Infine sempre con riferimento alle c.d. "royalties" sulla fornitura del carburante in ambito aeroportuale, si segnala che, pur in presenza del contenzioso di cui sopra e pur alla luce del testo dell'art. 11 terdecies della legge n. 248/05, alcune delle compagnie petrolifere hanno recentemente insistito sull'immediato pagamento delle suddette royalties pena, in difetto, la sospensione dell'erogazione del servizio di fornitura, ed altresì preannunciando il mancato rinnovo dei contratti in scadenza, se le compagnie aeree non daranno corso immediato alla richiesta di pagamento.

Assaereo e le compagnie aeree aderenti alla stessa, tra cui Eurofly hanno inviato formale diffida alle società petrolifere a non intraprendere comportamenti, quali il rifiuto di fornitura del carburante e/o di rinnovo dei relativi contratti, che si appaleserebbero in plateale violazione di ogni normativa applicabile.

Inoltre, si segnala che nelle more del giudizio, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha inviato alla Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto Aereo (Assaereo), alle società di gestione aeroportuale, nonché ad Assaeroporti, IBAR (Italian Board Airline Representatives) ed Unione Petrolifera i provvedimenti prot. n. 60600, prot. n. 70963 e prot. n. 23931, rispettivamente in data 15 settembre 2006, 31 ottobre 2006 e 13 aprile 2007, con cui ha ridefinito le *royalties* su taluni aeroporti italiani. I primi due provvedimenti sono stati impugnati da Assaereo avanti al TAR del Lazio con ricorso notificato in data 13 novembre 2006. L'udienza di discussione del ricorso è fissata per il giorno 11 ottobre 2007. Sul provvedimento n. 23931 del 13 aprile 2007 sono in corso di valutazione le opportune decisioni.

Infine, si segnala che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha inviato alla Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto Aereo (Assaereo), alle società di gestione aeroportuale (SEA e AdR), nonché ad Assaeroporti, IBAR ed Assocatering i provvedimenti prot. n. 0035898 del 5 giugno 2007, prot. n. 0035899 del 5 giugno 2007 e prot. n. 0072411 del 7 novembre 2006, con cui ha ridefinito le *royalties* sulle attività di catering su taluni aeroporti italiani. Assaereo ha predisposto ricorso innanzi il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio avverso i summenzionati provvedimenti. Tale ricorso dovrebbe essere notificato ad Enac nel mese di settembre.

- Utilizzo delle Infrastrutture centralizzate

In aderenza a quanto deliberato dal Comitato Utenti di Malpensa in data 20 gennaio 2004 e secondo quanto previsto dalla delibera CIPE n. 86/2000, Eurofly, in data 8 febbraio 2007, ha provveduto a comunicare a SEA S.p.A. il pagamento del solo 65% dei corrispettivi richiesti dalla Società aeroportuale stessa per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate.

Facendo seguito alla risposta di SEA del 7 marzo 2007 nella quale si ribadiva l'illegittimità della decisione presa dal vettore, in data 19 aprile 2007, Eurofly provvedeva a confermare i contenuti della precedente missiva, ribadendo di provvedere al pagamento della sola percentuale come concordata con altri vettori presenti sugli scali milanesi nonché come da orientamento determinato dalle associazioni rappresentative degli stessi e da IBAR

- Regolamento sui limiti di tempo di volo e di servizio

Mediante Regolamento del 23 marzo 2005, l'ENAC ha stabilito nuovi limiti ai tempi di volo e di servizio, nonché i requisiti di riposo per il personale navigante, con lo scopo di incrementare le condizioni di sicurezza delle attività di volo.

Tale Regolamento prevede una disciplina più restrittiva della precedente in ordine agli orari di lavoro del personale navigante e detta nuove regole in materia di composizione degli equipaggi.

Tale normativa avrebbe dovuto essere completamente attuata dalle compagnie aeree entro il 26 marzo 2006, salvo due previsioni relative al cd. "equipaggio rinforzato" che avrebbero dovuto avere efficacia dal 1°luglio 2005.

Eurofly – unitamente ad altri vettori aerei nazionali – ritenendo censurabile tale Regolamento, sia per taluni aspetti di merito, sia per la particolare ristrettezza dei tempi di attuazione dello stesso, presentava ricorso dinnanzi al TAR del Lazio per ottenerne l'annullamento, previa sospensione cautelare.

Con sentenza pubblicata il 2 marzo 2006, il TAR del Lazio, pronunciandosi definitivamente nel merito, accoglieva parzialmente il ricorso presentato da Eurofly (ed altri), annullando il Regolamento nella parte in cui veniva previsto un medesimo trattamento per tutti i membri dell'equipaggio, compresi gli assistenti di volo, pur in presenza di diverse mansioni che indubbiamente comportano diversità di affaticamento.

Dopo l'edizione del 23 marzo 2005 e fino alla data di pubblicazione della Circolare OPV - 20 del 16.07.2007 sono state emesse tre ulteriori edizioni del Regolamento ENAC-FTL: l' ediz. 3, il 14 luglio 2005, che ha introdotto modifiche alle norme transitorie, l'ediz. 4, il 2 maggio 2006, che ne ha limitato l'applicabilità al solo personale navigante di condotta e l'ediz. 5, il 19 dicembre 2006, con la quale sono state reintrodotte le norme applicabili al personale navigante di cabina.

Con la Circolare OPV -20 del 16.07.2007 ENAC ha voluto fornire agli operatori aerei ed al personale navigante di condotta e di cabina impiegato dagli stessi, adeguati strumenti interpretativi dei requisiti stabiliti dal Regolamento, in modo da consentire la corretta applicazione del medesimo, tanto in sede di pianificazione dei turni di impiego quanto nell'effettuazione del relativo programma dei voli. Tale circolare entrerà in vigore il 28.10.2007. Le compagnie aeree, tra cui Eurofly S.p.A., hanno comunicato ad ENAC in data 26 luglio 2007 le più ampie riserve sul contenuto della Circolare ed hanno evidenziato l'impossibilità di attuare le prescrizioni imposte dal 1 agosto 2007, quali ad esempio le modifiche alle configurazioni degli aeromobili necessarie per l'adeguamento dei sedili dedicati al *crew rest*. ENAC ha pertanto accolto la richiesta formulata dai vettori posticipando l'entrata in vigore della stessa al 28.10.2007. Successivamente, con un comunicato pubblicato sul sito dell'Ente nel mese di agosto, Enac ha annullato la Circolare OPV-20. Indi, con successivo comunicato pubblicato sul sito dell'Ente nel medesimo mese di agosto, Enac ha nuovamente confermato l'entrata in vigore della Circolare OPV-20 a far data dal 29 ottobre 2007.

Nel mese di settembre si terrà una riunione tra i vettori per verificare l'effettivo stato della normativa e valutare le eventuali azioni da intraprendere.

- Tutela dei diritti del passeggero: Reg. CE 261/04 e D.Lgs 69/06

Il legislatore, ai fini di procedere ad una più compiuta applicazione della normativa ex Reg. CE 261/04 (*“Regolamento che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91”*) ha emanato il Decreto Legislativo n. 69 del 27 gennaio 2006, avente ad oggetto *“Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato”*.

Tale provvedimento, stabilisce che il vettore aereo, qualora violi le disposizioni di cui al menzionato Regolamento CE n. 261/2004, potrà essere punito con sanzioni amministrative di differente importo.

Vengono così rafforzate, rispetto alla situazione pregressa, tutte le misure necessarie affinché siano rispettati e garantiti i diritti dei passeggeri da parte del vettore.

ENAC viene nominato organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento e dell'eventuale irrogazione delle sanzioni amministrative.

In data 23 giugno 2006, ENAC ha emanato la Circolare serie “APT 23” con la quale sono state definite le modalità procedurali per la comminazione delle sanzioni.

Inoltre, il 26 luglio 2006 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il Reg. CE 1107/2006 *“relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo”*. Tale regolamento, che entrerà in vigore in forma parziale (articoli 3 e 4) dal 26 luglio 2007 e per altri articoli dal 26 luglio 2008, stabilisce una serie di regole per la tutela e l'assistenza delle persone con disabilità e delle persone con mobilità ridotta nel trasporto aereo, sia per tutelarle dalla discriminazione che per garantire loro assistenza.

Si segnala che nel corso del 2007 è stato istituito presso l'ENAC il “Tavolo Tecnico sui Disservizi” cui partecipano le associazioni degli operatori del trasporto aereo e le associazioni dei consumatori. L'obiettivo del Tavolo, come dichiarato dall'Ente, consiste nello stabilire un punto di confronto tra i diversi operatori e i consumatori per approfondire le tematiche relative alle tipologie di reclami maggiormente ricorrenti, alle modalità della loro gestione, alle attività poste in essere per tutelare il passeggero in caso di disservizio e ai ruoli svolti dai soggetti interessati.

- Legge 28 dicembre 2005 n. 262 (Legge sul risparmio)

La legge 28 dicembre 2005 n. 262 introduce numerosi cambiamenti in materia societaria e finanziaria con l'intento di proteggere i risparmiatori e disciplinare il mercato finanziario. La Legge sul risparmio è entrata in vigore il 12 gennaio 2006.

La nuova legge introduce in materia di *corporate governance*, revisione contabile, intermediazione mobiliare e sanzioni talune modifiche che la Società ha recepito nel proprio Statuto con l'Assemblea Straordinaria del 28 giugno 2007 e nelle procedure interne.

2.7. Comunicazioni dell'Autorità di Vigilanza

In data 20 giugno 2007 la Commissione Nazionale Per le Società e la Borsa (Consob) ha comunicato ad Eurofly la necessità di diffondere mensilmente una informativa sulla situazione economico-patrimoniale e finanziaria della Società, ai sensi dell'art. 114 comma 5 del D Lgs n 58/98, facendo riferimento al bilancio al 31 dicembre 2006 di Eurofly ed alla relativa relazione di revisione emessa dalla Deloitte & Touche che si è dichiarata impossibilitata ad esprimere un giudizio su tale bilancio.

Da fine giugno 2007, con riferimento al precedente mese di maggio, la Società ha avviato la comunicazione mensile al mercato con l'informativa richiesta.

2.8. Azioni proprie

Non sono state effettuate nel corso del semestre, né direttamente né indirettamente, operazioni di acquisto o di vendita di azioni proprie.

2.9. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del primo semestre 2007

2.9.1. Aumento di capitale

Come già indicato nel precedente paragrafo 2.1.5, il socio Meridiana S.p.a. ha informato la Società di aver richiesto alla Consob di dichiarare o meno l'applicabilità dell'esenzione dall'obbligo di eseguire un'offerta pubblica di acquisto, ai sensi del combinato disposto dell'art. 49, 1° comma, lettera b) del cd. Regolamento Emittenti, e dell'art. 106, 5° comma, lettera a) del D. Lgs. n. 58/1998 (cd. esenzione da salvataggio) all'operazione di ricapitalizzazione e ristrutturazione del debito della Società. Alla data della presente Relazione l'istruttoria da parte della Commissione è ancora in corso.

In considerazione di ciò, il Consiglio, al fine di garantire una adeguata patrimonializzazione della Società, ha deliberato di anticipare, rispetto a quanto previsto nel *business plan*, una parte dell'

aumento di capitale in denaro per un importo di 15 milioni di euro, come meglio illustrato nel paragrafo 2.11, entro fine anno.

Il socio Meridiana S.p.A. ha comunicato di approvare la sottoscrizione pro quota anche in più tranche dell'aumento di capitale in denaro fino a 25 milioni di euro, e, subordinatamente all'ottenimento del predetto parere favorevole da parte di Consob, di (i) riconfermare il riscadenziamento del finanziamento soci di Euro 4.500.000 (in scadenza il 21 novembre 2007) al 31 dicembre 2009; (ii) rinunciare a un importo del medesimo pari a Euro 134.820,25 con effetto dal 30 settembre 2007; (iii) rinunciare, ora per allora, su base trimestrale e successivamente al 30 settembre 2007, a un importo in linea capitale del medesimo finanziamento calcolato sull'importo di volta in volta in essere di detto finanziamento; nonché (iv) rinunciare, ora per allora, con effetto dal 31 dicembre 2009, a quella parte di detto finanziamento soci che dovesse risultare ancora in essere a tale data, così come decurtato nel corso del tempo di un importo calcolato secondo il meccanismo di rinuncia su base trimestrale degli interessi sopra descritto (nonché del citato importo di Euro 134.820,25 di cui sopra) e non altresì utilizzato per la sottoscrizione pro quota di ulteriori aumenti di capitale in denaro previsti dal Piano Industriale 2007/2009.

2.9.2. Ristrutturazione del debito

Le negoziazioni con alcuni primari istituti di credito, tese alla ristrutturazione del debito bancario della Società secondo quanto previsto nel Piano Industriale approvato il 28 giugno 2007, in termini di ammontare, scadenze e costi, alla data sono ancora in corso.

2.9.3. Rivisitazione del network

In conseguenza della difficoltà nella loro performance commerciale, alcune tratte potrebbero essere oggetto di rivisitazione nei prossimi mesi. In particolare, potrebbe essere rivisto il collegamento verso l'India Roma - Delhi, anche in considerazione delle decisioni che verranno prese da alcuni concorrenti attualmente presenti sia sulla medesima destinazione, che su altre ritenute interessanti.

2.10. Andamento del bimestre luglio - agosto

Come dettagliato nelle tabelle sottostanti, nel bimestre luglio - agosto le ore volate sono cresciute complessivamente del 12,9%, prevalentemente grazie al contributo del lungo raggio. Le ore volate con aeromobile A330 sono infatti aumentate del 28,1%, in conseguenza della crescita della flotta e

dell'offerta di nuovi collegamenti. Anche nel medio raggio le ore volate sono cresciute, registrando un incremento del 4,8%.

Ore volo per tipologia				
<i>Dati espressi in ore di volo</i>				
	luglio-agosto 2007	luglio-agosto 2006	Variazione	Variazione %
Ore volo nette (a)	9.803	8.646	1.158	13,4%
Ore volo ACMI (b)	6	117	(111)	-94,8%
Ore volo repro (c)	123	36	87	-
Ore volo totali	9.932	8.798	1.134	12,9%

(a) ore volate per voli Eurofly con aeromobili della Compagnia

(b) ore volate per voli di terzi operati con aeromobili della Compagnia noleggiati in wet lease a terzi

(c) ore volate per voli Eurofly operati con aeromobili di terzi noleggiati in wet lease dalla Compagnia

Ore volo per SBU				
<i>Dati espressi in ore di volo</i>				
	luglio-agosto 2007	luglio-agosto 2006	Variazione	Variazione %
Medio Raggio	6.013	5.738	275	4,8%
Lungo Raggio	3.919	3.060	859	28,1%
Ore volo totali	9.932	8.798	1.134	12,9%

Con particolare riferimento del mese di luglio, i risultati sono stati leggermente inferiori alle attese incorporate nel Piano Industriale prevalentemente per la presenza di costi del carburante e di manutenzione superiori a quanto stimato, oltre che ad una performance commerciale inferiore a quanto previsto su alcuni collegamenti.

I fenomeni che ne hanno caratterizzato l'andamento sono stati sostanzialmente i medesimi dei primi sei mesi dell'anno. L'ampliamento della flotta A330 e delle destinazioni offerte nel lungo raggio hanno sostenuto l'incremento dei ricavi, da 33 milioni di euro a 37 milioni di euro.

L'EBITDAR del mese pari a oltre 8 milioni di euro, in significativa crescita rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio, ha però risentito dei costi di *start up* dei nuovi collegamenti di lungo raggio oltre che della crescita dei costi operativi e di *wet lease*, legati anche all'accordo con Livingston.

L'EBITDA è circa pari a 4,5 milioni di euro, in crescita rispetto all'anno precedente. La crescita è stata limitata dall'aumento dei costi legati alla flotta in noleggio operativo.

L'EBIT è pari a circa 4 milioni di euro, sostanzialmente allineato al risultato di luglio 2006.

Il risultato netto, influenzato dal fenomeno di stagionalità individuato nel precedente paragrafo 2.1.2, è positivo per oltre 3 milioni di euro, in miglioramento rispetto all'utile registrato nel mese di luglio 2006.

2.11. Prevedibile evoluzione della gestione

Come già anticipato al paragrafo 2.9.1, risulta pendente la risposta da parte di Consob alla richiesta del socio Meridiana S.p.A. in tema di esenzione dall'OPA, altrimenti necessaria in seguito all'aumento di capitale deliberato il 28 giugno. La mancanza di tale autorizzazione fa sì che, nelle more dell'esecuzione dell'aumento di capitale sopra descritto e in assenza di un aumento di capitale in denaro, le condizioni di continuità aziendale, che si sarebbero ottenute dallo sviluppo del *business plan* approvato nella medesima data, non possono essere considerate ad oggi pienamente realizzabili. Conseguentemente il Consiglio di Amministrazione di Eurofly, al fine di garantire la patrimonializzazione della Società, ha ritenuto necessario anticipare parte dell'aumento di capitale in denaro, per un importo di 15 milioni di euro, previsto nel *business plan*, convocando l'assemblea straordinaria della Società per il 6 (in prima convocazione), 8 e 9 (in seconda e terza convocazione) novembre 2007 affinché, previa riduzione del capitale sociale che porti all'integrale ripianamento delle perdite nella misura in cui queste avranno effettivamente intaccato il capitale sociale e quindi al netto di eventuali riserve e/o versamenti dei soci, deliberi in merito al predetto aumento di capitale in denaro.

Come già indicato, il socio Meridiana ha comunicato la propria intenzione di aderire all'aumento di capitale in denaro per la quota di propria spettanza, anche mediante compensazione del proprio credito riveniente dal finanziamento soci con il debito da sottoscrizione.

L'assemblea straordinaria concernente l'aumento di capitale in natura è stata rinviata a data da definirsi in un prossimo Consiglio di Amministrazione.

Tale aumento di capitale sociale in denaro, unitamente alla approvazione dell'aumento di capitale in natura nei termini indicati e che rimane subordinato al parere favorevole da parte di Consob, propedeutico anche allo sviluppo delle sinergie previste nel Piano Industriale, fa ritenere al Consiglio di Amministrazione che risulti appropriata la redazione della relazione semestrale nella prospettiva della continuità aziendale, pur nel quadro di incertezza che ad oggi caratterizza la realizzabilità del *business plan* come sopraindicato.

Il mancato realizzarsi dell'aumento di capitale in natura ed una parziale sottoscrizione dell'aumento di capitale in denaro potrebbero non consentire alla Società di raggiungere una capitalizzazione tale da garantire l'operatività in condizioni di continuità aziendale, con conseguente incapacità tra l'altro di realizzare le proprie attività immateriali e le imposte anticipate a valori corrispondenti a quelli iscritti nella presente relazione semestrale.

3. PROSPETTI CONTABILI

3.1. Stato patrimoniale

30.06.06	Rif.	Importi in Euro/000	30.06.07	31.12.06	Delta
58.198	1	Attività materiali	20.462	55.408	(34.946)
4.874	2	Attività immateriali	3.253	4.023	(770)
24.420	3	Attività finanziarie	11.361	19.259	(7.898)
4.165	4	Imposte anticipate	5.438	6.573	(1.135)
91.657		Totale attività non correnti	40.515	85.264	(44.749)
2.778	5	Rimanenze	2.761	2.954	(192)
47.839	6	Crediti commerciali e altri crediti	60.723	55.496	5.228
9.920	7	Altre attività	9.603	11.174	(1.570)
35.029	8	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13.297	5.149	8.148
95.567		Totale attività correnti	86.385	74.772	11.613
187.224		Totale attivo	126.900	160.036	(33.136)
13.355	9	Capitale sociale	13.355	13.355	0
32.486	9	Riserve	3.347	32.486	(29.139)
(11.992)	9	Utile / (Perdita)	(16.298)	(29.139)	12.841
33.849		Totale patrimonio	404	16.702	(16.298)
33.731	10	Finanziamenti	3.528	27.921	(24.393)
238	11	Imposte differite	0	398	(398)
7.435	12	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	9.140	8.372	768
41.404		Totale passività non correnti	12.668	36.690	(24.022)
83.141	13	Debiti commerciali e altri debiti	97.850	86.873	10.977
23.088	14	Debiti verso banche	8.815	9.273	(457)
2.258	15	Quote correnti di finanziamenti a lungo termine	503	2.312	(1.809)
0	16	Finanziamenti	4.500	4.500	0
3.484	17	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	2.159	3.686	(1.527)
111.971		Totale passività correnti	113.827	106.644	7.183
187.224		Totale patrimonio e passività	126.900	160.036	(33.136)

3.2. Conto economico

Di seguito si allega il primo semestre 2007 confrontato con il primo semestre 2006:

2006	% su ricavi	Rif.	Conto Economico	I Sem 07	% su ricavi	I Sem 06	% su ricavi	Delta	Delta %
<i>Importi Euro/000</i>									
282.731	100,0%	18	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	147.312	100,0%	130.422	100,0%	16.891	13,0%
4.324	1,5%	19	Altri ricavi	3.436	2,3%	1.745	1,3%	1.691	96,9%
287.055	101,5%		Totale ricavi	150.748	102,3%	132.167	101,3%	18.582	14,1%
5.056	1,8%	20	Costi commerciali diretti	2.786	1,9%	1.974	1,5%	812	41,2%
85.084	30,1%	21	Carburante	44.230	30,0%	40.484	31,0%	3.746	9,3%
40.947	14,5%	22	Costi del personale	19.641	13,3%	19.016	14,6%	625	3,3%
38.554	13,6%	23	Materiali e servizi di manutenzione	20.983	14,2%	18.213	14,0%	2.770	15,2%
68.717	24,3%	24	Altri costi operativi e wet lease	43.384	29,5%	30.984	23,8%	12.400	40,0%
18.226	6,4%	25	Altri costi commerciali e di struttura	8.346	5,7%	7.904	6,1%	442	5,6%
35.120	12,4%	26	Noleggi operativi	22.676	15,4%	17.464	13,4%	5.212	29,8%
4.108	1,5%	27	Ammortamenti	1.909	1,3%	2.109	1,6%	(200)	-9,5%
512	0,2%	28	Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
5.346	1,9%	29	Altri accantonamenti rettificativi	899	0,6%	1.356	1,0%	(457)	100,0%
1.758	0,6%	30	Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	552	0,4%	364	0,3%	188	51,5%
303.428	107,3%		Totale costi	165.405	112,3%	139.867	107,2%	25.538	18,3%
(16.374)	-5,8%		Risultato operativo	(14.657)	-9,9%	(7.701)	-5,9%	(6.956)	90,3%
3.294	1,2%	31	(Proventi)/Oneri finanziari	772	0,5%	2.797	2,1%	(2.025)	-72,4%
(19.667)	-7,0%		Utile ante imposte	(15.429)	-10,5%	(10.498)	-8,0%	(4.931)	47,0%
1.728	0,6%	32	Imposte dell'esercizio	(514)	-0,3%	667	0,5%	(1.180)	-177,1%
(11.200)	-4,0%	33	Risultato della dismissione di attività	(355)	-0,2%	(2.161)	-1,7%	1.806	0,0%
(29.139)	-10,3%		Risultato dell'esercizio	(16.298)	-11,1%	(11.992)	-9,2%	(4.306)	35,9%

Di seguito si allega il secondo trimestre 2007 confrontato con il secondo trimestre 2006:

Conto Economico	II Trim 07	% su ricavi	II Trim 06	% su ricavi	Delta	Delta %
<i>Importi Euro/000</i>						
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75.040	100,0%	69.069	100,0%	5.971	8,6%
Altri ricavi	2.982	4,0%	1.434	2,1%	1.549	108,0%
Totale ricavi	78.023	104,0%	70.503	102,1%	7.520	10,7%
Costi commerciali diretti	1.434	1,9%	1.292	1,9%	143	11,0%
Carburante	23.421	31,2%	21.721	31,4%	1.700	7,8%
Costi del personale	9.258	12,3%	9.502	13,8%	(244)	-2,6%
Materiali e servizi di manutenzione	10.689	14,2%	9.060	13,1%	1.629	18,0%
Altri costi operativi e wet lease	23.539	31,4%	17.003	24,6%	6.536	38,4%
Altri costi commerciali e di struttura	4.591	6,1%	4.577	6,6%	14	0,3%
Noleggi operativi	12.107	16,1%	8.650	12,5%	3.457	40,0%
Ammortamenti	973	1,3%	1.062	1,5%	(89)	-8,3%
Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Altri accantonamenti rettificativi	899	1,2%	1.201	1,7%	(302)	100,0%
Stanziamento a fondi rischi ed oneri	391	0,5%	163	0,2%	228	140,2%
Totale costi	87.302	116,3%	74.230	107,5%	13.073	17,6%
Risultato operativo	(9.280)	-12,4%	(3.727)	-5,4%	(5.553)	149,0%
(Proventi)/Oneri finanziari	473	0,6%	2.077	3,0%	(1.604)	-77,2%
Utile ante imposte	(9.753)	-13,0%	(5.804)	-8,4%	(3.948)	68,0%
Imposte dell'esercizio	(121)	-0,2%	437	0,6%	(558)	-127,7%
Risultato della dismissione di attività	1.004	1,3%	(2.233)	-3,2%	3.237	0,0%
Risultato dell'esercizio	(8.869)	-11,8%	(7.600)	-11,0%	(1.269)	16,7%

3.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

Di seguito si riepilogano le movimentazioni intervenute nel patrimonio netto.

<i>Importi in Euro/000</i>	Capitale Sociale	Riserva sovrappre zzo azioni	Riserva Legale	Riserve Statutarie	Perdita portata a nuovo	Risultato del periodo	Totale
Patrimonio netto al 31 dicembre 2006	13.355	31.102	478	3.681	(2.775)	(29.139)	16.702
Destinazione risultato esercizio 2006					(29.139)	29.139	0
Copertura delle perdite portate a nuovo		(28.233)		(3.681)	31.914		0
Perdita del periodo						(16.298)	(16.298)
Patrimonio netto al 30 giugno 2007	13.355	2.869	478	0	0	(16.298)	404

3.4. Rendiconto finanziario

L'analisi dei flussi di liquidità è di seguito rappresentata:

2006	Euro/000	I Sem 07	I Sem 06
14.077	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio periodo	(4.124)	14.077
(19.667)	Perdita prima delle imposte	(15.429)	(10.498)
(11.200)	Risultato della dismissione di attività	(355)	(2.161)
(395)	Effetto imposte su dismissione attività	593	65
	Rettifiche per:		
6.260	- Ammortamenti dell'esercizio	1.909	2.109
2.336	- (Utile) / Perdita su cambi per operazioni in valuta	225	2.366
2.986	- Altri oneri finanziari	547	431
-	- Plusvalenze da alienazione cespiti	-	-
(9.422)	Variazione crediti commerciali ed altri crediti	(3.025)	(5.239)
(814)	Variazione del magazzino	192	(638)
6.282	Variazione dei debiti commerciali ed altri debiti (incl. fondi correnti)	9.334	3.595
(3.809)	Pagamento interessi e altri oneri finanziari	(730)	(927)
(1.933)	Pagamento imposte	(701)	(128)
(1.441)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta realizzati	1.462	(1.774)
(895)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta non realizzati	(1.686)	(592)
2.465	Svalutazioni di attività non correnti	111	-
496	Variazione netta del TFR	173	198
-	Flusso finanziario derivante dall'attività operativa della BU A319	243	
(23.751)	Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(7.136)	(13.192)
	Investimenti in immobilizzazioni:		
(659)	* immateriali	(61)	(557)
(1.952)	* materiali	(857)	(759)
(506)	* finanziarie	(427)	(5.660)
822	Interessi incassati	182	495
-	Flusso finanziario derivante dalla cessione della BU A319	16.849	-
4.984	Valore di cessione altre immobilizzazioni	214	5.489
2.688	Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	15.901	(992)
(3.000)	Costituzione di depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti	-	-
-	Svincolo dei depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti	982	-
10.841	Liquidità generata dalla cessione della polizza assicurativa	-	10.841
(486)	Rimborso rate del mutuo	(243)	(243)
(1.857)	Rimborso rate del finanziamento A319	(898)	(845)
5.497	Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(159)	9.753
390	Aumento capitale sociale	-	390
1.975	Variazioni del capitale connesse al completamento della quotazione	-	2.039
2.365	Flussi finanziari derivanti da operazioni sul capitale	-	2.429
(18.201)	Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	8.605	(2.002)
(4.124)	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo	4.481	12.076

4. NOTE ILLUSTRATIVE

4.1. Principi contabili, criteri di valutazione, uso di stime adottati nella redazione della relazione semestrale al 30 giugno 2007

La Relazione semestrale al 30 giugno 2007 è stata redatta in osservanza di quanto previsto dal regolamento Consob n°11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche .

La presente Relazione semestrale è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Comitee ("SIC").

Nella predisposizione della presente Relazione semestrale, redatta secondo lo IAS 34 – Bilanci Intermedi, sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio al 31 dicembre 2006.

E' da rilevare peraltro che la redazione del bilancio intermedio richiede dal parte degli amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del bilancio intermedio. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di impairment che richiedano una immediata valutazione di eventuali perdite di valore. Analogamente, le valutazioni attuariali necessarie per la determinazione dei Fondi per benefici ai dipendenti vengono normalmente elaborate in occasione della predisposizione del bilancio annuale.

Si ricorda infine che la relazione semestrale è stata predisposta nella prospettiva della continuità aziendale, per i cui elementi di incertezza si rimanda alla precedente trattazione del paragrafo 2.11. Prevedibile evoluzione della gestione. Il mancato realizzarsi dei presupposti di continuità aziendale influirebbe sui procedimento di valutazione e di stima con effetti che tra l'altro

potrebbero influire sulle aspettative di recuperabilità di elementi dell'attivo (tra cui le attività immateriali e le imposte anticipate).

4.2. Comparabilità dei dati contabili

Si segnala che le voci di conto economico al 30 giugno e al 31 dicembre 2006 relative alla Business Unit "All Business" presentate ai fini comparativi sono state esposte in applicazione del principio contabile IAS / IFRS n. 5 – Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate, in considerazione dell'operazione di cessione contratto di leasing relativo all'A319 realizzata nel giugno 2007.

Inoltre i dati contabili al 30 giugno 2006 sono stati riclassificati come di seguito descritto per consentirne la comparazione con la situazione contabile al 30 giugno 2007.

- Riclassificazione della voce "Proventi / (Oneri) Straordinari" per 7 migliaia di euro all'interno dei costi operativi.
- Riclassificazione delle spese bancarie per 89 migliaia di euro dalla voce "Altri costi commerciali e di struttura" alla voce "Proventi/(Oneri) finanziari".
- Riclassificazione tra gli "accantonamento ai fondi per rischi ed oneri" inclusi nelle passività non correnti, dei fondi di *phase – out*, che accolgono gli accantonamenti per i costi di ripristino da sostenere al momento dell'uscita dalla flotta degli aeromobili non di proprietà, precedentemente classificati nelle passività correnti. L'importo riclassificato ammonta a 4.147 migliaia di euro.

Tali riclassificazioni non hanno determinato effetti sul patrimonio netto e sul risultato del periodo chiuso al 30 giugno 2006.

4.3. Voci dello stato patrimoniale

Attività non correnti

Le attività non correnti al 30 giugno 2007 ammontano a 40.515 migliaia di euro con un decremento pari a 44.749 migliaia rispetto al 31 dicembre 2006.

Rif. 1 - Le **Attività Materiali**, la cui movimentazione è dettagliata nella tabella, hanno registrato un decremento netto pari a 34.946 migliaia di euro legato alla cessione del contratto di leasing relativo all'A319 e alla conseguente uscita dalle attività della Società dell'aeromobile. Tale operazione, come meglio descritto a commento del conto economico, ha comportato il realizzo di una plusvalenza pari a 2.406 migliaia di euro.

	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Valore netto Al 30/06/07
	Costo storico 31/12/06	Incrementi	Decrementi / Svalutazioni	Costo storico 30/06/07	Fondo al 31/12/06	Ammortamenti del periodo	Decrementi	Fondo al 30/06/07	
1) Terreni e fabbricati	8.450	-	-	8.450	566	126	-	691	7.758
2) Impianti e macchinario	50.088	857	38.012	12.933	8.799	1.771	4.274	6.297	6.636
3) Attrezzature:	819	-	-	819	438	47	-	485	334
4) Altri beni	2.201	-	-	2.201	1.379	120	-	1.499	703
5) Immobilizzazioni in corso	5.032	-	-	5.032	-	-	-	-	5.032
Totale Immobilizzazioni Materiali	66.590	857	38.012	29.435	11.181	2.065	4.274	8.972	20.462

Gli incrementi dell'anno sono dovuti principalmente alla capitalizzazione dei costi futuri di phase out del quinto aeromobile A330 in leasing operativo da fine marzo 2007 (iscritti nelle attività materiali a cespite ed ammortizzati come previsto dai principi IAS / IFRS), oltre che all'acquisto di componenti rotabili aeronautici.

Rif. 2 - Le **Attività Immateriali** si sono movimentate come descritto nella tabella seguente:

Euro/000	Costo storico				Ammortamenti accumulati			Valore netto Al 30/06/07
	Costo storico al 31/12/06	Incrementi	Svalutazioni	Costo storico al 30/06/07	Fondo al 31/12/06	Ammortamenti del periodo	Fondo al 30/06/07	
1) Costi di impianto e ampliamento	5.871	43	-	5.915	4.266	362	4.628	1.287
2) Costi di sviluppo	463	-	-	463	257	48	305	158
3) Diritti di brevetto industriale, di utilizzaz. opere dell'ing.	-	-	-	-	-	-	-	-
4) Concessione licenze, marchi e diritti sim.	2.084	14	-	2.097	893	151	1.044	1.053
6) Immobilizzazioni in corso	-	-	-	-	-	-	-	-
7) Altre immobilizzazioni immateriali	1.954	4	111	1.847	933	159	1.092	755
Totale Immobilizzazioni Immateriali	10.373	61	111	10.323	6.350	720	7.069	3.253

Il decremento netto di 770 migliaia di euro è legato principalmente agli ammortamenti del periodo, oltre che alla svalutazione dei costi di acquisizione A319 conseguente alla cessione dell'aeromobile.

Come evidenziato nella Relazione sulla Gestione, il mancato realizzarsi dell'aumento di capitale in natura e una parziale sottoscrizione dell'aumento di capitale in denaro potrebbero non consentire alla Società di raggiungere una capitalizzazione tale da garantire l'operatività in condizioni di continuità aziendale, con conseguente incapacità di realizzare le proprie attività immateriali a valori corrispondenti a quelli iscritti nella presente relazione semestrale.

Rif. 3 - Le **Attività Finanziarie** sono variate come di seguito analizzato:

30.06.06	<i>Euro/000</i>	30.06.07	31.12.06	Delta
13.134	Crediti finanziari	0	8.000	(8.000)
8.670	Depositi cauzionali a garanzia di contratti di locazione operativa	8.606	8.825	(219)
2.616	Depositi cauzionali vari	2.755	2.435	321
24.420	Totale attività finanziarie	11.361	19.259	(7.898)

Il decremento di 7.898 migliaia di euro è conseguente allo svincolo del deposito cauzionale di 8.000 migliaia di euro presso Unicredit, a pegno della fideiussione di 14 milioni di euro concessa dalla stessa banca a garanzia del contratto di locazione relativo all'aeromobile A319 ceduto a fine giugno.

Rif. 4 - Le **imposte anticipate** ammontano a 5.438 migliaia di euro e sono principalmente connesse agli accantonamenti tassati a fondo svalutazione crediti e fondi manutentivi. Dati i limiti connessi all'ordinario processo di pianificazione della Società che non supera l'arco temporale di tre anni, la verifica della effettiva recuperabilità delle imposte anticipate è stata effettuata con esito positivo proiettando l'ultimo anno del piano industriale per un ulteriore biennio, sulla base di dati inflattivi e delle tendenze di piano che non incorporano aspettative di efficientamento o benefici di variabili non controllabili tali da ritenere irragionevoli gli assunti di imponibilità conseguenti a tale proiezione. Il mancato realizzarsi del Piano Industriale a base della continuità aziendale determinerebbe l'impossibilità di recupero delle imposte anticipate iscritte al 30 giugno 2007.

Attività e passività correnti

Le **attività correnti** ammontano al 30 giugno 2007 a 86.385 migliaia di euro, in aumento rispetto a quanto registrato al 31 dicembre 2006.

Rif. 5 - Le “rimanenze” pari a 2.761 migliaia di euro sono prevalentemente relative a materiale di consumo aeronautico e non presentano significative variazioni rispetto a fine 2006.

Rif.6 - I “crediti commerciali ed altri crediti” pari a 60.723 migliaia di euro (al netto del fondo svalutazione crediti pari a 11.668 migliaia di euro) presentano un incremento (5.228 migliaia) rispetto al 31 dicembre 2006. Si segnala che nel periodo si sono manifestate due tendenze contrapposte, una legata ad un miglioramento delle tempistiche di incasso dell'attività charter e l'altra legata alla crescita delle vendite di biglietteria di linea relative al mercato americano, incrementatisi per le condizioni di incasso peggiorative rispetto al mercato italiano.

Inoltre, l'incremento è anche motivato dalla presenza delle seguenti poste:

- un credito iscritto per un importo di circa 1,5 milioni di euro per indennizzo da ricevere a fronte dei costi sostenuti per il danno subito lo scorso marzo di cui al paragrafo 2.1.3. Rimandando a tale paragrafo per la descrizione delle motivazioni sottostanti l'accertamento dell'indennizzo assicurativo pur in assenza della liquidazione dello stesso da parte della controparte, si segnala che - qualora tale indennizzo non fosse stato riconosciuto al conto economico del semestre - la perdita di periodo sarebbe ammontata a 17,8 milioni di euro con il conseguente realizzarsi di un deficit patrimoniale pari a 1,1 milioni di euro.
- un significativo credito, pari a circa 1,9 milioni di euro, verso un *lessor*, maturato a seguito dell'effettuazione di un intervento di manutenzione e compensato, con il consenso del *lessor*, successivamente alla chiusura del periodo di riferimento con le fatture passive relative ai canoni di lease ricevute dallo stesso *lessor*.

Nel semestre l'accantonamento a fondo svalutazione crediti è pari a 899 migliaia di euro, gli utilizzi del fondo sono pari a 904 migliaia di euro. Gli accantonamenti effettuati al fondo svalutazione crediti hanno l'obiettivo di fronteggiare adeguatamente il rischio di esigibilità di alcune posizioni specifiche oltre che il rischio di esigibilità generica connessa al deterioramento della solvibilità dei clienti legata alla situazione di difficoltà del Tour Operating in Italia, nonché a situazioni di contestazione e contenzioso. Parimenti il fondo svalutazione crediti tiene conto del rischio che contestazioni in corso su interpretazioni di contratti possano determinare la necessità di regolazioni di ricavi già fatturati a sfavore della Società.

Con riferimento al contenzioso con Teorema Tour S.p.A., si ricorda che in data 19 aprile Eurofly ha avviato la procedura arbitrale contrattualmente prevista, ed in data 12 luglio 2006 si è svolta la

prima udienza arbitrale. In ottobre e novembre 2006, sono state presentate sia da Eurofly che da Teorema memorie arbitrali ed il 5 dicembre 2006, si è tenuta l'udienza di prima comparizione delle parti anche per un tentativo di conciliazione. In questo ultimo incontro, a richiesta delle parti e degli arbitri per chiarimenti è stato fissato un terzo deposito di memorie avvenuto il 6 febbraio 2007, seguito da due udienze arbitrali, il 10 maggio e il 22 giugno 2007, dedicate alla audizione dei legali rappresentanti delle parti e di testimoni. Allo stato attuale, gli arbitri sono in riserva sul prosieguo della procedura. Si ricorda che il detto contenzioso riguarda il credito vantato da Eurofly nei confronti di Teorema Tour per circa euro 3 milioni e USD 3 milioni, nonché multe penitenziali per cancellazioni di voli, pari a euro 14,7 milioni, queste ultime non rilevate in bilancio. Teorema Tour ha contestato le richieste di Eurofly e ha rivendicato un credito di circa euro 1,2 milioni.

In merito ad altri contenziosi rilevanti, si segnala che nel mese di ottobre 2006 è stata avviata la procedura arbitrale con il tour operator MG Viaggi, verso il quale Eurofly vanta un credito pari a circa 2 milioni di euro. In data 25 gennaio 2007 è avvenuto il deposito delle prime memorie seguito da quelle di replica il 2 aprile, il 17 aprile 2007 si è svolta un'udienza arbitrale, nel corso della quale sono stati ascoltati i rappresentanti delle parti. Il collegio arbitrale ha quindi assegnato termine alle parti per il deposito di ulteriori memorie al 18 maggio, 18 giugno, 29 giugno 2007 e 17 settembre. La prossima udienza, per l'ammissione dei mezzi istruttori e per discussione, si terrà il 24 settembre, 2007 a Milano.

Il 2 novembre 2005, alla Società ha convenuto in giudizio Italy Aviation Service S.r.l. per contestazioni relative ai rapporti commerciali in essere con la stessa, reclamando la regolazione dei propri crediti, pari a 1,4 milioni di euro. La controparte, in data 30 dicembre 2005, oltre a richiedere il rigetto della domanda formulata dalla Società ha richiesto, a sua volta, la condanna della Società al risarcimento di danni per circa 2,1 milioni di euro. Nell'udienza del 13 giugno 2007 il giudice ha invitato le parti a valutare una transazione della vertenza. La prossima udienza è prevista per il 26 settembre 2007.

Con riferimento al rapporto commerciale con il Ministero della Difesa – iniziato nel luglio 2004 e conclusosi nel giugno 2006 – sono emerse differenze nella interpretazione di clausole contrattuali i cui effetti sulla posizione creditoria al 31 dicembre 2006, pari a circa 4,4 milioni di euro, sono in fase di approfondimento anche con supporto legale.

Sono altresì in fase di approfondimento, anche con supporto legale, alcune posizioni creditorie pari circa a 1,7 milioni di dollari, vantate nei confronti di intermediari finanziari coinvolti nella gestione delle vendite con carta di credito sul mercato americano.

Il valore di realizzo dei crediti iscritti in bilancio tiene conto della situazione dei contenziosi in essere, così come valutabile alla data anche in base di pareri dei consulenti legali della Società.

Si segnala, infine, la presenza di garanzie rilasciate da clienti a beneficio della Società per un valore complessivo pari a 940 migliaia di euro.

Rif. 7 - La voce "altre attività", pari a 9.603 migliaia di euro è composta principalmente dai risconti attivi legati a costi di assicurazione, di marketing, di noleggio ed operativi con competenza posticipata, nonché da depositi vincolati a garanzia dei piani di rientro con fornitori. La diminuzione di 1.570 migliaia di euro è legata principalmente alla riduzione dei suddetti depositi vincolati.

Rif.8 - Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti si sono incrementate da 5.149 migliaia di euro a fine dicembre 2006 a 13.297 migliaia di euro a fine giugno 2007, in conseguenza dell'incasso del corrispettivo della cessione dell'A319 (pari a 9.486 migliaia di euro) e dello svincolo del deposito cauzionale vincolato presso Unicredit (pari a 8.000 migliaia di euro).

Le **passività correnti** ammontano a 113.827 migliaia di euro, in crescita di 7.183 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Rif. 13 - I "debiti commerciali ed altri debiti" sono di seguito dettagliati. Come evidenziato nel prospetto, l'incremento del periodo è dovuto all'effetto netto tra la diminuzione dei debiti verso fornitori e l'incremento dei risconti passivi, sostanzialmente attribuibile alla fatturazione effettuata nel mese di giugno relativa ai voli di luglio e alla vendita di biglietteria di linea di competenza dei mesi successivi.

30.06.06	<i>Euro/000</i>	30.06.07	31.12.06	Delta
1.694	Acconti	3.238	1.389	1.848
46.612	Debiti verso fornitori	45.115	53.065	(7.950)
1.262	Debiti tributari	2.046	2.117	(71)
1.077	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.160	1.414	(254)
2.850	Altri debiti	4.590	5.395	(805)
29.645	Ratei e risconti passivi	41.700	23.491	18.209
83.141	Totale	97.850	86.873	10.977

Al 30 giugno 2007, risultano in essere 9 decreti ingiuntivi, una domanda riconvenzionale ed un atto di citazione, provenienti da tre fornitori con cui la presente società non ha più rapporti commerciali in essere, per un ammontare complessivo di circa 4,3 milioni di euro.

Rif. 14 - I debiti verso banche, pari a 8.815 migliaia di euro, sono sostanzialmente allineati al valore del 31 dicembre 2006.

Rif. 15 – La diminuzione pari a 1.809 migliaia di euro della voce “quote correnti di finanziamenti a lungo termine”, è dovuta alla cessione del contratto di leasing finanziario dell’aeromobile A319. La quota a breve del debito per leasing risultava inclusa nella voce in oggetto. A seguito della cessione, tale voce include esclusivamente la quota a breve del mutuo ipotecario relativo all’immobile sito in via Ettore Bugatti 15 a Milano, sede della Società.

Rif. 16 – L’importo di 4.500 migliaia di euro è relativo al finanziamento infruttifero in scadenza a novembre 2007, erogato nel 2005 da Spinnaker e ceduto a Meridiana lo scorso dicembre. Si veda anche il paragrafo 2.9.1 della Relazione sulla Gestione.

Rif. 17 – Gli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri (quota corrente), dettagliati nella tabella seguente, sono composti principalmente dallo stanziamento per i costi delle manutenzioni periodiche a carico della Società.

Il decremento del periodo è conseguente alla già citata cessione dell’A319.

<i>Euro/000</i>	31/12/2006	Accanton.	Utilizzi	30/06/2007
Fondi manutenzione	3.420	571	(2.152)	1.839
Altri fondi rischi	266	54	-	320
Totale accantonamenti a fondi rischi ed oneri	3.686	625	(2.152)	2.159

Per completezza di informativa si segnala che è in essere un contenzioso di natura giuslavoristica la cui udienza preliminare, originariamente fissata in data 1° febbraio 2006, è stata rinviata al 23 ottobre 2007. L’ammontare del *petitum* relativo a tale contenzioso è pari 300 migliaia di euro. Sono, infine, in essere normali attività di gestione di contenziosi commerciali attivi e passivi dai quali non sono ad oggi prevedibili passività ulteriori rispetto a quelle stanziate nel bilancio. In particolare, tra i contenziosi commerciali passivi si segnala un atto di citazione notificato alla Società nell’agosto 2005 da parte di un *tour operator* per il pagamento di un importo pari a circa euro 1,1 milioni a fronte di asseriti inadempimenti e violazioni da parte della Società. A fronte dei citati contenziosi, il bilancio non riflette alcun accantonamento per indeterminabilità ed incertezza del rischio di soccombenza.

Passività non correnti

Le passività non correnti al 30 giugno 2007 ammontano a 12.668 migliaia, in calo di 24.022 migliaia di euro rispetto a dicembre 2006.

Rif. 10 - I finanziamenti a lungo termine sono pari a 3.528 migliaia di euro e includono la quota a medio lungo termine del debito verso Banca Profilo per il mutuo ipotecario. Il decremento di 24.393 migliaia di euro è dovuto alla cessione del contratto di leasing finanziario stipulato con Locat e relativo all'A319.

Rif 11 – Le imposte differite, pari a 398 migliaia di euro a fine 2006, sono pari a zero a fine giugno 2007, in quanto relative all'aeromobile A319.

Rif. 12 - L'accantonamento ai fondi per rischi ed oneri è pari a 9.140 migliaia di euro ed è relativo alla quota non corrente di fondi *phase out* legati al ripristino flotta e al fondo TFR.

4.4. Voci del conto economico

Per effetto della applicazione del principio contabile applicabile alle Attività non correnti destinate alla vendita (cfr. “Principi contabili, criteri di valutazione, uso di stime adottati nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2006”), conforme all'IFRS n. 5, i ricavi e costi, proventi ed oneri sono esposti – in ciascuno dei semestri comparativi – al netto delle rispettive componenti afferenti la “All Business” interessata nel primo semestre 2007 dalla cessione del contratto di locazione finanziaria dell'aeromobile A319.

4.4.1. Andamento del primo semestre 2007

Ricavi

Rif. 18 – L'andamento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni nel primo semestre 2007 è dettagliato nella tabella sottostante. La crescita del 13% è riconducibile prevalentemente al lungo raggio, in conseguenza dell'incremento della flotta e dell'offerta. I ricavi del medio raggio hanno registrato una leggera contrazione, coerentemente con il calo delle ore volate.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
<i>Euro/000</i>				
	I sem 2007	I sem2006	Delta	Delta %
Medio Raggio	61.961	62.930	-969	-1,5%
Lungo Raggio	85.351	67.491	17.860	26,5%
Totale	147.312	130.422	16.891	13,0%

Rif. 19 - Gli altri ricavi ammontano a 3.436 migliaia di euro. La crescita di 1.691 migliaia di euro è prevalentemente riconducibile ai ricavi per noleggio di aeromobili legati al *sub lease* di un A330 alla compagnia spagnola Air Comet.

Costi

Rif. 20 - Costi Commerciali Diretti

I costi commerciali diretti ammontano a 2.786 migliaia di euro, con un incremento di 812 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2006. Tale incremento è principalmente legato alla crescita della attività di linea, prevalentemente di lungo raggio.

Rif. 21 - Carburante

Il costo del carburante passa da 40.484 migliaia di euro a 44.230 migliaia di euro. L'incremento registrato rispetto allo scorso esercizio è da ricondursi sia alla maggiore attività effettuata nel periodo, che al maggior peso del lungo raggio sul totale delle attività, pur in un contesto di decremento registrato nel semestre dei costi energetici.

Rif. 22 – Costi del personale

Il costo del personale è di seguito dettagliato. L'incremento è limitato a 625 migliaia di euro, nonostante la crescita della flotta e del personale navigante illustrato nella tabella sottostante, grazie alla applicazione del contratto di solidarietà, avviato lo scorso aprile ed in vigore per ventiquattro mesi, che ha apportato un beneficio pari a circa 1,7 milioni di euro.

2006	<i>Euro/000</i>	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
34.173	Salari e stipendi	15.775	15.392	382	2,5%
7.781	Oneri sociali	3.523	3.334	189	5,7%
1.435	Trattamento fine rapporto	791	701	90	12,9%
(2.443)	Riclassifica voci B.U. A319 per dismissior	(448)	(411)	(37)	9,1%
40.947	Totale costi del personale	19.641	19.016	625	3,30%

Al 30/6/2007 la forza media retribuita è di 680,9 unità, in crescita di 80 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento, riferito principalmente al Personale Navigante di Cabina, è da ascrivere prevalentemente all'ingresso in flotta di un aeromobile A330, a dicembre 2006.

2006	Categorie	I semestre	I semestre	variazione
		2007	2006	06.07/06.06
11,6	Dirigenti	11,4	11,2	0,2
182,7	Impiegati	185,8	177,5	8,3
194,3	Tot. Terra	197,2	188,7	8,5
131,6	Piloti	136,1	130,1	6,0
294,4	Assistenti di Volo	347,7	282,2	65,5
426,0	Tot. Volo	483,8	412,3	71,5
620,3	Tot. Azienda	680,9	600,9	80,0

Rif. 23 - Materiali e servizi di manutenzione

L'incremento dei costi per materiali e servizi manutentivi, di seguito dettagliati, è sostanzialmente dovuto alla crescita della flotta e della attività di lungo raggio. A ciò si aggiunge la crescita dei costi di catering, ricompresi in questa voce, anch'essa dovuta alla espansione delle operazioni di lungo raggio.

2006	Euro/000	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
11.750	Manutenzione aa/mm	5.259	5.792	(533)	-9,2%
11.953	Riserve di manutenzione	6.836	5.965	871	14,6%
1.786	Assistenza tecnica e avarie	1.179	821	358	43,6%
1.522	Noleggio materiale tecnico	861	440	420	95,5%
579	Certificazione aa/mm	338	268	71	26,3%
27.590	Subtotale	14.473	13.286	1.187	8,9%
748	Materiale di consumo aeronautico	693	161	532	330,3%
28.339	Subtotale manutenzione aa/mm	15.166	13.447	1.719	12,8%
11.591	Catering	6.082	5.035	1.047	20,8%
428	Altri costi	168	216	(48)	-22,2%
(1.803)	Riclassifica voci B.U. A319 per dismissione attività	(434)	(485)	51	-10,6%
38.554	Totale materiali e servizi di manutenzione	20.983	18.213	2.770	15,2%

Rif. 24 - Altri costi operativi e wet lease

I costi in esame mostrano un significativo incremento rispetto al periodo precedente. I costi di *wet lease*, non presenti nel primo semestre 2006, ammontano nel primo semestre 2007 a 5.319 migliaia di euro e includono gli oneri relativi all'acquisto posti stabiliti dagli accordi commerciali con la compagnia aerea Livingston.

2006	<i>Euro/000</i>	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
68.033	Altri costi operativi	38.064	30.984	7.081	22,9%
684	Wet lease	5.319	0	5.319	100,0%
68.717	Totale altri costi operativi e noleggi wet lease	43.384	30.984	12.400	40,0%

La crescita dei costi operativi, dettagliati nella tabella sottostante, è determinata dalla maggiore attività effettuata nel semestre, dalla riduzione della attività ACMI (caratterizzata da costi operativi sostenuti da terzi), oltre che dall'incremento di alcuni costi unitari specifici (tra cui le tasse passeggeri). La voce riprotezione passeggeri, infine, ha risentito degli eventi operativi che hanno coinvolto la flotta nel corso del semestre.

2006	<i>Euro/000</i>	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
21.243	Costi handling	10.742	9.169	1.573	17,2%
18.081	Assistenza radio meteo	9.817	8.037	1.780	22,2%
16.427	Tasse passeggeri	8.682	7.368	1.313	17,8%
5.598	Tasse aeroportuali	2.975	2.555	420	16,4%
4.910	Trasporto e pernottamento PN	3.674	2.009	1.664	82,8%
2.139	Riprotezione passeggeri	1.821	944	877	92,9%
1.132	Assicurazione aa/mm	404	813	(409)	-50,3%
440	Assicurazione PN	279	201	79	39,3%
414	Altri costi operativi	209	215	(6)	-2,7%
(2.350)	Riclassifica voci B.U. A319 per dismissione attività	(538)	(327)	(211)	64,5%
68.033	Totale costi operativi	38.064	30.984	7.081	22,9%

Tale categoria di costi accoglie la quasi totalità degli oneri relativi al citato incidente di marzo, compensati dall'accertamento del corrispondente indennizzo.

Rif. 25 - Altri costi commerciali e di struttura

I costi in esame, pari a 8.346 migliaia di euro, mostrano una crescita di 442 migliaia di euro. Tra le principali voci che presentano incrementi vi è l'informatica (con costi legati ai sistemi operativi e di vendita) ed i compensi ad amministratori e sindaci, parzialmente controbilanciate dal decremento dei costi di consulenza, che nel primo semestre 2006 erano influenzati da progetti quali il tentativo di acquisizione della compagnia aerea Livingston.

Rif. 26 - Noleggi operativi

L'andamento dei costi legati ai noleggi operativi è evidenziato nella tabella seguente:

2006	Euro/000	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
21.481	A320	10.379	10.726	(348)	-3,2%
13.639	A330	12.297	6.737	5.560	82,5%
35.120	Totale	22.676	17.464	5.212	29,8%

L'incremento registrato da tale voce è determinato sia dall'ampliamento della flotta di lungo raggio con l'arrivo del quarto aeromobile A330 nel dicembre 2006 e del quinto a marzo 2007, caratterizzati da un costo di noleggio più elevato dei precedenti, che dalla cessazione di contributi Airbus presenti nel primo semestre 2006. Il costo degli aeromobili di medio raggio è leggermente diminuito per effetto del cambio più favorevole, che ha influenzato anche la flotta di lungo raggio.

Gli impegni per i futuri canoni di noleggio della flotta A320/A330 sono scadenzati come segue:

	Entro 2007	2008	2009	2010	2011	Oltre	Totale
Locazioni operative							
In US\$/000	32.138	59.746	39.135	27.685	27.685	60.368	246.756
controvalore in Euro	23.797	45.365	29.715	21.021	21.021	45.837	186.757

Rif. 27 / 28 / 29 / 30 - Ammortamenti, svalutazione di attività non correnti, altri accantonamenti e stanziamenti ai fondi rischi ed oneri

Il decremento di 469 migliaia di euro in tale gruppo di voci di costo, che ammontano complessivamente a 3.360 migliaia di euro, è rappresentato principalmente dalla minore svalutazione crediti effettuata nel corso del primo semestre 2007 rispetto al 2006. Si registra inoltre una diminuzione degli ammortamenti derivante dal completamento dell'ammortamento di alcune immobilizzazioni immateriali.

Risultato operativo

La perdita operativa del primo semestre risulta pari a 14.657 migliaia di euro, rispetto al valore di 7.701 migliaia di euro dello stesso periodo dell'anno precedente. Il corrispondente margine negativo è sceso da 5,9% a 9,9%.

Rif. 31 - Proventi e oneri finanziari

L'andamento degli oneri finanziari è mostrato nella tabella seguente:

2006	<i>Euro/000</i>	I sem 07	I sem 06	Delta	Delta %
(1.683)	Interessi passivi leasing A319	(921)	(734)	(186)	0,0%
(335)	Fair value derivati	-	-	-	0,0%
(533)	Commissioni su fidejussioni	(261)	(220)	(40)	18,4%
(770)	Altri proventi e oneri finanziari	(461)	(392)	(69)	17,7%
(2.001)	Utili / (perdite) su cambi	(225)	(2.366)	2.141	-90,5%
2.028	Riclassifica voci B.U. A319 per dismissione attività	1.095	915	180	19,7%
(3.294)	Totale proventi ed (oneri) finanziari	(772)	(2.797)	2.025	-72,40%

La voce in esame evidenzia un significativo decremento, prevalentemente dovuto a minori oneri su cambi conseguenti la fluttuazione del cambio euro / dollaro.

Rif. 32 - Imposte del periodo

Le imposte del periodo risultano negative per 514 migliaia di euro ed includono imposte correnti, rappresentate esclusivamente dall'IRAP, per un importo pari a 370 migliaia di euro, e imposte differite passive per 144 migliaia di euro.

Rif. 33 - Risultato della dismissione di attività

Di seguito vengono riclassificate tutte le poste relative alla BU All Business. La voce comprende tutte le componenti di reddito, anche fiscali, maturate nel 2007 e nel periodo precedente la cessione del contratto di leasing dell'aeromobile A319, gli effetti economici della cessione stessa, nonché le attività in corso per conto della Società Alba, cessionaria del contratto di leasing. Per i periodi a confronto la voce comprende i costi ed i ricavi derivanti dall'attività della *business unit* relativa. Come dettagliato nella tabella sottostante, l'effetto complessivo della cessione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, è pari a -355 migliaia di euro.

2006	<i>Euro/000</i>	I sem 07	I sem 06	Delta
7.104	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.983	451	1.532
2.534	Altri ricavi	373	2.871	(2.498)
(3.107)	Costi commerciali diretti	(26)	(1.220)	1.194
(3.863)	Carburante	(563)	(534)	(29)
(2.443)	Costi del personale	(448)	(411)	(37)
(1.803)	Materiali e servizi di manutenzione	(434)	(485)	51
(2.350)	Altri costi operativi e wet lease	(538)	(327)	(211)
(899)	Altri costi commerciali e di struttura	(245)	(155)	(90)
-	Noleggi operativi	(59)	-	(59)
(2.152)	Ammortamenti	(876)	(1.169)	293
(2.255)	Altri accantonamenti rettificativi	(167)	(131)	(36)
(332)	Stanziamento a fondi rischi ed oneri	(73)	(72)	-
(2.028)	Proventi/(Oneri) finanziari	(1.095)	(915)	(180)
-	Plusvalenza da alienazione A319	2.406	-	2.406
395	Effetto imposte	(593)	(65)	(528)
(11.200)	Totale risultato delle dismissione di attività	(355)	(2.161)	1.808

Risultato del periodo

Alla luce di quanto sopra il risultato del semestre è negativo per 16.298 migliaia di euro rispetto ad un risultato negativo di 11.992 migliaia registrato a fine giugno 2006.

4.4.2. Andamento del secondo trimestre 2007

Nel secondo trimestre 2007 l'attività è aumentata di 848 ore rispetto allo stesso periodo del 2006, per effetto di una crescita di 1.199 ore nel lungo raggio. Il numero di ore volate nel medio raggio è rimasto sostanzialmente allineato nei due trimestri. Nel periodo esaminato, fino alla vendita dell'aeromobile avvenuta nel mese di giugno, l'attività operata con l'A319 è stata marginale.

Ore volo per SBU				
<i>Dati espressi in ore di volo</i>				
	II trimestre 2007	II trimestre 2006	Variazione	Variazione %
Medio Raggio	6.945	6.924	21	0,3%
Lungo Raggio	4.935	3.737	1.199	32,1%
All Business	44	416	-372	-
Ore volo totali	11.925	11.077	848	7,7%

I ricavi delle vendite e delle prestazioni del periodo riflettono l'andamento delle ore. L'incremento complessivo di 5.971 migliaia di euro è prevalentemente da attribuire all'attività di lungo raggio in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, parzialmente controbilanciata da una diminuzione dei ricavi di medio raggio.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
<i>Euro/000</i>				
	II trim 2007	II trim 2006	Delta	Delta %
Medio Raggio	38.439	38.866	-427	-1,1%
Lungo Raggio	36.601	30.203	6.398	21,2%
Totale	75.040	69.070	5.971	8,6%

La significativa crescita degli altri ricavi è legata al noleggio dell'aeromobile A330 alla compagnia spagnola Air Comet S.A..

Al fine di meglio comprendere l'andamento del secondo trimestre, vengono di seguito allegati i dati relativi all'EBITDAR e EBITDA del periodo.

<i>Euro/000</i>	II Trim 07	II Trim 06	Variazione	Variazione %
EBITDAR	5.091	7.349	(2.258)	-30,7%
<i>Incidenza sui ricavi</i>	6,8%	10,6%		
EBITDA	(7.016)	(1.301)	(5.716)	439,5%
<i>Incidenza sui ricavi</i>	-9,3%	-1,9%		

L'EBITDAR del II trimestre 2007 ammonta a 5.091 migliaia di euro, in calo del 31% rispetto allo stesso periodo del 2006. Tale andamento risente dei fenomeni gestionali già descritti, che hanno influenzato l'intero semestre, in particolare lo *start up* dei nuovi collegamenti di lungo raggio, nonché dei costi degli eventi operativi verificatisi nel mese di aprile. Per contro, il costo del personale ha registrato una significativa diminuzione grazie all'avvio del contratto di solidarietà lo scorso aprile. L'EBITDA, negativo per 7.016 migliaia di euro, peggiora di 5.716 migliaia, oltre che per le componenti di cui sopra, anche a causa dei maggiori costi di leasing derivanti dall'incremento della flotta.

Il risultato operativo del trimestre conseguentemente passa da -3.727 migliaia di euro a -9.280 migliaia.

Il risultato netto del secondo trimestre è negativo per 8.869 migliaia di euro e beneficia di una componente positiva di 1.004 migliaia di euro legata alla dismissione di attività.

4.5. Voci del prospetto di variazione del patrimonio netto

Le principali voci che compongono il patrimonio netto e le variazioni intervenute nel corso del primo semestre 2007 sono:

- Il capitale sociale di 13.355.302 euro, rappresentato da n. 13.355.302 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna. Il capitale sociale risulta essere integralmente sottoscritto ed è posseduto per una quota pari al 29,95% da Meridiana S.p.A. e per una quota pari al 14,216% dal fondo di diritto lussemburghese Spinnaker Luxembourg S.A..
- La “riserva sovrapprezzo azioni”, che ammonta a euro 2.869 migliaia di euro, risulta in calo di oltre 28.233 migliaia di euro in conseguenza della delibera assembleare dell’8 maggio 2007 che ne ha determinato l’utilizzo a parziale coperture della perdita registrata nel precedente esercizio.
- La “riserva legale”, pari a 478 migliaia di euro, invariata rispetto a dicembre 2006.
- La “riserva statutaria”, di 3.681 migliaia di euro a fine 2006 è stata interamente utilizzata a copertura delle perdite riportate nel corso del 2006, come deliberato dalla assemblea dell’8 maggio 2007.
- Il “risultato del periodo”, pari a -16.298 migliaia di euro.

4.6. Voci del rendiconto finanziario

Il flusso delle disponibilità liquide e dei mezzi è di seguito analizzato nelle sue componenti.

i. Flussi finanziari derivanti dall’attività operativa

Nel semestre tale flusso è negativo per 7.136 migliaia di euro, principalmente per effetto della erosione di liquidità determinata della perdita pre tasse, pari a 15.429 migliaia di euro, e dall’incremento dei crediti commerciali ed altri crediti di 3.025 migliaia di euro. Per contro, l’incremento dei debiti commerciali e altri debiti, spiegabile principalmente dall’incremento dei risconti passivi per le vendite anticipate dei voli di linea, ha influito positivamente per 9.334 migliaia di euro.

ii. Flussi finanziari derivanti dall’attività di investimento

Nel semestre tale flusso risulta positivo per 15.901 migliaia di euro. Gli investimenti sono pari a 1.345 migliaia di euro mentre i disinvestimenti ammontano a 17.063 e si riferiscono per l’importo di 16.849 migliaia di euro alla cessione del contratto di leasing relativo all’A319 i cui benefici maggiori in termini di flussi finanziari sono derivati dallo svincolo del deposito cauzionale per 8.000 migliaia di euro e dall’incasso del corrispettivo della dismissione per 9.486 migliaia di euro.

iii. Flussi finanziari derivanti dalla attività finanziaria

Tale flusso è negativo per 159 migliaia di euro ed è sostanzialmente legato al pagamento delle rate del mutuo e del leasing finanziario A319 avvenute nel primo semestre parzialmente compensate dallo svincolo di depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti.

4.7. Posizione finanziaria netta

La composizione e l'evoluzione dell'indebitamento netto, ridotto al 30 giugno 2007 a 2.032 migliaia di euro dal valore di 27.857 migliaia di euro registrati allo fine del 2006, sono di seguito rappresentate.

I Sem 06	Importi in Euro/000		I Sem 07	2006	Variazione
21.908	A Cassa	(1)	13.297	5.149	8.148
13.256	B. Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide	(1)	-	-	-
35.163	C. Disponibilità liquide (A) + (B)		13.297	5.149	8.148
	- D. Crediti finanziari correnti		2.018	3.000	(982)
9.707	E. Debiti bancari correnti	(1) (2)	8.815	9.273	(457)
13.380	F. Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche	(1) (2)	-	-	-
2.258	G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente		503	2.312	(1.809)
	- H. Altri debiti finanziari correnti		4.500	4.500	-
25.346	I. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)		13.819	16.085	(2.267)
(9.817)	J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)		(1.496)	7.936	(9.433)
13.000	K. Crediti finanziari non correnti		-	8.000	(8.000)
4.018	L. Debiti bancari non correnti		3.528	3.783	(254)
	- M. Obbligazioni emesse		-	-	-
29.713	N. Altri debiti non correnti		-	24.138	(24.138)
33.731	O. Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)		3.528	27.921	(24.393)
10.914	P. Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)		2.032	27.857	(25.825)
Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:					
12.075	(1) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		4.481	(4.124)	8.605
23.088	(2) Debiti verso banche		8.815	9.273	(457)

In particolare, con riferimento alle lettere C, D, I, K e O della tabella sovrastante, si specifica quanto segue:

C - Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide al 30 giugno 2007, pari a 13.297 migliaia di euro, sono costituite dai saldi di conto corrente bancario attivi. L'incremento rispetto alla fine del 2006 deriva essenzialmente dai benefici connessi alla operazione di cessione del contratto di leasing dell'aeromobile A319 descritta in precedenza.

D - Crediti finanziari correnti

Ammontano a 2.018 migliaia di euro e si riferiscono prevalentemente al pegno su somme depositate presso un istituto di credito, legato al piano di rientro negoziato con un fornitore. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2006 è lo svincolo progressivo conseguente alla restituzione del debito.

L – Indebitamento finanziario corrente

Ammonta a 13.819 migliaia di euro ed è rappresentato da: i) debiti verso banche pari a 8.815 migliaia di euro, per scoperti di conto corrente; ii) la parte corrente dell'indebitamento non corrente per un importo di 503 migliaia di euro, rappresentati dalla quota a breve del debito per mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo e iii) il finanziamento infruttifero pari a 4.500 migliaia di euro verso Meridiana la cui scadenza è prevista per novembre 2007. Su tale finanziamento si vedano i paragrafi 2.9.1 e 2.11.

K - Crediti finanziari non correnti

A fine giugno 2007 è stato svincolato, in seguito alla cessione del contratto di leasing, il deposito bancario pari a 8 milioni di euro vincolato presso Unicredit, pegno per il rilascio da parte dell'Istituto della fideiussione a garanzia della locazione finanziaria stipulata nel maggio 2005 con Locat S.p.A. per l'acquisizione dell'A319 CJ, classificato tra i crediti finanziari non correnti a dicembre 2006.

O – Indebitamento finanziario non corrente

L'indebitamento finanziario non corrente è composto da debiti bancari non correnti, pari a 3.528 migliaia di euro, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo. A dicembre 2006 comprendeva anche la quota a lungo del debito verso società di leasing.

4.8. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Di seguito vengono evidenziati ed analizzati alcuni eventi significativi non ricorrenti le cui conseguenze sono riflesse nei risultati economici, patrimoniali e finanziari del primo semestre 2007.

Importi in Euro/000

Descrizione	Patrimonio netto		Risultato del periodo		Indebitamento		Flussi finanziari(*)	
	Val ass	%	Val ass	%	Val ass	%	Val ass	%
Valori di bilancio (A)	404		-16.298		2.032		4.481	
Cessione contratto di leasing A319	355	87,8%	355	-2,2%	-33.518	-1649,4%	-15.560	-347,2%
Contratto di solidarietà	-1.743	-431,2%	-1.743	10,7%	-	-	-	-
Effetto imposte su eventi su riportati	443	109,6%	443	-2,7%	-	0,0%	-	0,0%
Totale operazioni non ricorrenti (B)	-945	-233,8%	-945	5,8%	-33.518	-1649,4%	-15.560	-347,2%
Valore figurativo lordo di bilancio (A+B)	-541		-17.243		-31.486		-11.078	

(*) si riferiscono a aumento o diminuzione nell'esercizio delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Oltre a quanto esposto in tabella e di seguito dettagliato va ricordato che il risultato del semestre è stato influenzato dallo start up dei nuovi collegamenti di lungo raggio (5,8 milioni di euro di perdita operativa) e dagli eventi operativi del mese di aprile (1,3 milioni di perdita operativa).

4.8.1. Cessione contratto di leasing relativo all'aeromobile A319 e chiusura della BU All Business

Il 25 giugno 2007 è stato firmato l'atto definitivo di cessione ad Alba – Servizi Aerotrasporti S.p.A (società non correlata ad Eurofly) del contratto di leasing stipulato con Locat S.p.A. relativo all'aeromobile Airbus A319 – 115/CJ, precedentemente utilizzato nella BU All Business, per i collegamenti Milano – New York e per attività di charter VIP.

L'effetto complessivo della cessione della attività, inclusiva del risultato della gestione e della plusvalenza da dismissione, ha influito per -355 migliaia di euro sul risultato del periodo, per 33,5 milioni di euro sull'indebitamento netto e per 15,6 milioni di euro sulla liquidità (di cui 17,5 derivanti dalla cessione del contratto di leasing, controbilanciati per 1,9 milioni dai risultati gestionali della BU).

4.8.2. Contratto di solidarietà

Come anticipato nel paragrafo 2.3 relativo al personale, dal 1° aprile 2007, per un periodo di ventiquattro mesi, è stato applicato a tutte le categorie di dipendenti il contratto di solidarietà, previsto tra gli strumenti alternativi ai licenziamenti collettivi dalla legge 223/91. Il risultato del semestre ha avuto un contributo positivo pari a circa 1,7 milioni di euro, non riflesso nella liquidità aziendale, in quanto non ancora incassato.

4.9. Rapporti con parti correlate

Ai sensi dello IAS 24 Meridiana è parte correlata in quanto ha la capacità di esercitare una influenza notevole sulla assunzione di decisioni operative e finanziarie di Eurofly. Meridiana è azionista di riferimento di Eurofly con una quota pari al 29,95%. Si evidenzia che Eurofly è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di tale società. Di seguito si riepilogano i rapporti patrimoniali, finanziari ed economici con Meridiana.

€/000

Descrizione	Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Crediti commerciali	60.723	828	1,4%
Attività finanziarie a lungo termine	-	-	-
Attività finanziarie a breve termine	13.297	-	-
Debiti commerciali	97.850	541	0,6%
Passività finanziarie a lungo termine	3.528	-	-
Passività finanziarie a breve termine	13.819	4.500	32,6%

Descrizione	Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Totale ricavi	150.748	743	0,5%
Totale costi	165.405	180	0,1%
(Proventi) / Oneri finanziari	772	-	-

Descrizione	Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(7.136)	(410)	5,8%
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	15.901	-	-
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(159)	-	-

4.10. Informativa di settore

Secondo il dettato dello IAS 14, Eurofly fornisce l'informativa di settore in base alla distinzione per attività tra medio e lungo raggio, in quanto i rischi e i benefici dell'impresa sono influenzati significativamente dalle differenze nelle due attività. Di seguito si riassumono le principali caratteristiche delle due Aree di Business.

- 1) Medio Raggio: include i voli di durata inferiore alle 5 ore, che coprono l'area europea e il bacino del mediterraneo, operati con la flotta A320 della Società o con aeromobili acquisiti temporaneamente da terzi in *wet lease*. Le principali direttrici di traffico operate dalla

Compagnia sono Egitto, Grecia, Canarie e Baleari. L'attività di medio raggio si caratterizza per una elevata stagionalità, legata al turismo estivo.

- 2) Lungo Raggio: include i voli di durata superiore a 5 ore. Le principali direttrici sono Maldive, Kenia, Messico e Santo Domingo. Dal 2005 sono stati avviati collegamenti di linea tra la provincia italiana (Palermo, Napoli e Bologna) e New York, ampliati nel 2006 anche a Roma. In considerazione delle località raggiunte, l'attività di lungo raggio è caratterizzata da una stagionalità meno accentuata. Inoltre le operazioni di linea verso New York (nel 2006 proposte da maggio a novembre) compensano ulteriormente il picco invernale dei collegamenti charter su destinazioni "beach" esotiche. Le tratte sono operate con la flotta A330 della Compagnia.

Nella tabella sottostante vengono riportati i ricavi ed i risultati in base alla distinzione per attività tra medio e lungo raggio.

Importi Euro/000	Medio Raggio				Lungo Raggio				Totale			
	I sem 2007	I sem 2006	Var	Var %	I sem 2007	I sem 2006	Var	Var %	I sem 2007	I sem 2006	Var	Var %
Totale ricavi	62.744	64.726	-1.982	-3,1%	88.005	67.441	20.564	30,5%	150.748	132.167	18.582	14,1%
Costi commerciali diretti	1.117	855	262	30,7%	1.670	1.119	551	49,2%	2.786	1.974	813	41,2%
Ricavi al netto dei costi comm.li diretti	61.627	63.871	-2.244	-3,5%	86.335	66.322	20.013	30,2%	147.962	130.193	17.769	13,6%
Carburante	15.517	16.104	-587	-3,6%	28.713	24.381	4.333	17,8%	44.230	40.484	3.746	9,3%
Costi del personale	8.621	10.418	-1.798	-17,3%	11.020	8.598	2.422	28,2%	19.641	19.016	625	3,3%
Materiali e servizi di manutenzione	8.477	8.416	61	0,7%	12.506	9.797	2.709	27,6%	20.983	18.213	2.770	15,2%
Altri costi operativi e wet lease	19.154	17.400	1.754	10,1%	24.230	13.584	10.646	78,4%	43.384	30.984	12.400	40,0%
Altri costi commerciali e di struttura	3.890	3.869	21	0,6%	4.456	4.035	421	10,4%	8.346	7.904	442	5,6%
Noleggi operativi	10.379	10.726	-348	-3,2%	12.297	6.737	5.560	82,5%	22.676	17.464	5.212	29,8%
Ammortamenti	631	704	-73	-	1.278	1.405	-128	-9,1%	1.909	2.109	-200	-9,5%
Altri accantonamenti rettificativi	679	793	-114	-14,4%	220	563	-343	-60,9%	899	1.356	-457	-33,7%
Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	36	-22	58	-	516	386	130	33,6%	552	364	188	51,5%
EBIT (Risultato operativo)	-5.756	-4.536	-1.219	26,9%	-8.902	-3.165	-5.737	183,3%	-14.657	-7.701	-6.956	90,3%
(Proventi)/ Oneri finanziari									772	2.797	-2.025	-72,4%
Utile ante imposte									-15.429	-10.498	-4.931	47,0%
Imposte dell'esercizio									-514	667	-1.180	-177,1%
Risultato della dismissione di attività									-355	-2.161	1.806	-83,6%
Risultato dell'esercizio									-16.298	-11.992	-4.306	35,9%

DICHIARAZIONE EX ART 154-BIS COMMA 2 - PARTE IV, TITOLO III, CAPO II, SEZIONE V-BIS, DEL DECRETO LEGISLATIVO 24 FEBBRAIO 1998, N. 58: "TESTO UNICO DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INTERMEDIAZIONE FINANZIARIA, AI SENSI DEGLI ARTICOLI 8 E 21 DELLA LEGGE 6 FEBBRAIO 1996, N. 52"

Il sottoscritto, Mauro Pasquali, dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Eurofly S.p.A.,

con riferimento alla relazione sull'andamento della gestione nel primo semestre 2007, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 12 settembre 2007,

DICHIARA

di aver effettuato analisi e controlli nell'estensione giudicata necessaria per rilasciare la presente attestazione.

Sulla base delle informazioni acquisite, dei controlli effettuati, della valutazione dell'esposizione ai rischi e del sistema dei controlli interni:

ATTESTA

in conformità a quanto previsto dal secondo comma dell'art. 154-bis del Testo Unico delle disposizioni in materia di Intermediazione Finanziaria che, a quanto consta, la citata relazione sull'andamento della gestione nel primo semestre 2007 corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

Milano, 12 settembre 2007

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari
Mauro Pasquali