

eurofly

**Relazione sull'andamento della
gestione nel primo trimestre 2007**

Eurofly s.p.a. - Sede in Milano (MI) - Via Ettore Bugatti, 15 - Cap. Soc. Euro 13.355.302
R.E.A. Milano n. 1336505 - Reg. Imp. Milano 05763070017 - P.I. 03184630964 - C.F. 05763070017

SOMMARIO

Introduzione.....	2
1. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO.....	4
1.1. Andamento della gestione e attività operativa.....	4
1.1.1. <i>La flotta</i>	4
1.1.2. <i>Attività commerciale</i>	6
1.1.3. <i>Stato di crisi e primi interventi strutturali</i>	10
1.1.4. <i>Danneggiamento aeromobile a Malpensa</i>	11
1.2. Personale.....	11
1.3. Quadro macroeconomico.....	11
1.4. Scenario di settore.....	12
2. PROSPETTI CONTABILI.....	13
2.1. Stato patrimoniale.....	13
2.2. Conto economico.....	14
2.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto.....	15
2.4. Rendiconto finanziario.....	16
3. NOTE ILLUSTRATIVE.....	17
3.1. Principi contabili.....	17
3.2. Comparabilità dei dati contabili.....	17
3.3. Analisi dei risultati economici.....	18
3.4. Gestione patrimoniale e finanziaria.....	21
3.4.1. <i>Analisi del rendiconto finanziario</i>	21
3.4.2. <i>Posizione finanziaria netta</i>	22
3.5. Eventi significativi non ricorrenti.....	23
3.6. Informativa di settore.....	24
3.7. Rapporti con parti correlate.....	24
3.8. Rapporti con Banca Profilo.....	25
3.9. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo e prevedibile evoluzione della gestione.....	25

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.

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

Introduzione

La presente relazione trimestrale al 31 marzo 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 82 del citato Regolamento ed è predisposta in applicazione dei principi internazionali IAS/IFRS ed, in particolare, al principio contabile IAS 34.

Nella Relazione i dati economici e del rendiconto finanziario del trimestre sono confrontati con quelli dell'analogo periodo del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le poste dello stato patrimoniale al 31 marzo 2007 sono confrontate con i corrispondenti dati consuntivi al 31 dicembre 2006.

I principi contabili, i criteri di valutazione e l'uso di stime adottati dalla Società ai fini della redazione della relazione trimestrale al 31 marzo 2007 sono invariati rispetto a quelli dettagliati nel bilancio al 31 dicembre 2006, a cui, pertanto, si rimanda.

Presentiamo di seguito i principali dati economico finanziari ed indicatori di attività del primo trimestre del 2007, comparati con quelli dello stesso periodo del 2006 e dell'esercizio 2006.

Ove non diversamente specificato, Euro/000

2006	Indicatori significativi	I Trim 07	I Trim 06	Delta	Delta %
44.048	Ore volo complessive	10.814	9.221	1.593	17,3%
1.494.258	Passeggeri trasportati	370.406	351.001	19.405	5,5%
141	Disponibilità flotta in locazione e wet lease (mesi macchina)	39	33	6	18,2%
5.318	Produttività flotta Lungo Raggio (in ore volo)	5.386	5.266	120	2,3%
3.097	Produttività flotta Medio Raggio (in ore volo)	2.451	2.636	(185)	-7,0%
2006	Conto economico sintetico	I Trim 07	I Trim 06	Delta	Delta %
289.835	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	73.874	61.353	12.521	20,4%
296.693	Ricavi totali	74.327	62.870	11.458	18,2%
25.644	EBITDAR (1)	5.991	7.421	(1.430)	-19,3%
8,8%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	8,1%	12,1%		
(9.476)	EBITDA (2)	(4.578)	(1.426)	(3.152)	-221,1%
-3,3%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-6,2%	-2,3%		
(25.940)	EBIT (3)	(6.187)	(3.446)	(2.741)	-79,5%
-8,9%	Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e prestazioni	-8,4%	-5,6%		
(29.139)	Risultato dell'esercizio / periodo	(7.429)	(4.392)	(3.037)	-69,1%
31.03.06	Stato patrimoniale sintetico	31.03.07	31.12.06	Delta	Delta %
90.178	Totale attività non correnti	84.698	85.263	(565)	-0,7%
78.889	Totale attività correnti	74.480	74.773	(293)	-0,4%
169.067	Totale attivo	159.177	160.036	(859)	-0,5%
41.464	Patrimonio netto	9.274	16.702	(7.429)	-44,5%
41.938	Totale passività non correnti	36.826	36.690	136	0,4%
85.665	Totale passività correnti	113.078	106.644	6.434	6,0%
169.067	Totale patrimonio netto e passività	159.177	160.036	(859)	-0,5%
2006	Investimenti	I Trim 07	I Trim 06	Delta	Delta %
3.168	Investimenti	1.019	704	315	44,8%
31.03.06	Altri dati finanziari	31.03.07	31.12.06	Delta	Delta %
(10.234)	Posizione finanziaria netta (4)	(31.412)	(27.857)	(3.555)	-12,8%
18.180	Cassa ed altre disponibilità liquide nette	(8.368)	(4.124)	(4.244)	-102,9%
4.103	Flusso monetario del periodo	(4.244)	(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 ed accantonamenti ai fondi rischi ed oneri).

(2) EBITDA: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization*.

(3) EBIT/Risultato operativo: *Earnings Before Interest and Taxes*.

(4) Rispetto alla voce "Cassa ed altre disponibilità liquide nette", la posizione finanziaria netta include i crediti finanziari immobilizzati e l'importo dei mutui e debiti verso la società di leasing.

1. ANDAMENTO DELLA GESTIONE E SCENARIO

1.1. Andamento della gestione e attività operativa

1.1.1. *La flotta*

La flotta di medio raggio, composta di 8 aeromobili A320, è rimasta invariata tra il primo trimestre del 2007 e il corrispondente periodo del 2006. La flotta di lungo raggio è invece cresciuta di una unità, con la consegna dell'aeromobile I – EEZL, il quarto A330, a dicembre del 2006.

A fine marzo 2007 è iniziato il leasing operativo del quinto A330, con contratto di locazione operativa di durata pari a 7 anni. Nell'ambito degli interventi di risanamento deliberati dal Consiglio di Amministrazione del 23 gennaio 2007 dettagliati successivamente, è stata decisa la cessione in *sub leasing* dell'aeromobile, al fine di contenere i rischi e gli investimenti relativi all'incremento di capacità. Il 16 marzo 2007 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la lettera di intenti relativa ad un accordo con la compagnia aerea spagnola Air Comet S.A. che prevede la cessione in *dry lease* del suddetto aeromobile a partire dal mese di marzo 2007 per la durata di un anno.

Nella tabella sottostante viene riepilogata la flotta di Eurofly da gennaio 2006 a marzo 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
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															

Gli otto aeromobili A320 di Medio Raggio attualmente in flotta sono in locazione operativa. 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

Anche i cinque aeromobili A330 sono in locazione operativa, come da tabella seguente:

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

L'aeromobile A319 Corporate Jetliner è l'unico della flotta Eurofly acquisito in leasing finanziario, con inizio il 1° giugno 2005 e durata decennale.

Accordi relativi agli aeromobili A350

Il 30 dicembre 2005 è stato firmato un contratto tra Airbus ed Eurofly per l'acquisto di tre aeromobili di lungo raggio A350, con consegne previste nel 2013 e nel 2014. Il contratto prevedeva il versamento di un acconto al fornitore per 4.870 migliaia di euro alla data di stipula del contratto, già versato, 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 notificato ad Airbus la sospensione del pagamento degli acconti, originariamente previsti, in attesa di definire i termini di un eventuale nuovo accordo.

1.1.2. Attività commerciale

La domanda di trasporto aereo, con maggior rilievo nel segmento dei voli internazionali per vacanza, è tipicamente caratterizzata da fenomeni di stagionalità che determinano una contrazione della domanda in taluni periodi dell'anno. In particolare Eurofly ha un picco di attività di trasporto 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 del medio raggio. 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 nei mesi invernali.

L'attività commerciale nel primo trimestre è stata orientata a:

- implementare l'accordo commerciale e di *code sharing* con Livingston Aviation Group (LAG) sulle destinazioni *leisure* di lungo raggio;
- avviare le nuove rotte di Lungo Raggio su Delhi e Mauritius che assorbivano buona parte della capacità aggiuntiva dovuta all'ingresso del 4° A330, entrato in flotta a dicembre 2006;
- presidiare il mercato Egitto in ripresa; avviare e sviluppare attività su destinazioni diverse ad integrazione per la BU di Medio Raggio.

In particolare, l'accordo con LAG ha permesso ad Eurofly una focalizzazione 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*¹, le destinazioni operate da LAG.

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 Enac 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.

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).

Per quanto riguarda il volo Roma – Delhi, unico voli diretto tra Roma e l'India, questo è stato avviato il 15 gennaio con 2 frequenze. 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. I primi due mesi hanno registrato risultati allineati alle aspettative mentre marzo ha chiuso leggermente al di sotto delle attese. Rimane confermato l'estremo potenziale del mercato con una domanda che cresce dall'Italia e soprattutto dall'India. E' emersa, tuttavia, anche la particolare complessità del mercato indiano, i cui passeggeri sono abituati a fare scalo prima di giungere a destinazione finale e sono molto sensibili al prezzo per cui Eurofly subisce l'aggressiva concorrenza alcuni *network carriers* europei e mediorientali anche per il traffico con origine – destinazione Roma – Delhi. In considerazione di tale maggiore complessità Eurofly sta lavorando per creare le condizioni di acquisire anche una quota di traffico in prosecuzione ad integrazione di quello point to point. In particolare si sta sviluppando una azione commerciale per catturare parte del importante traffico tra l'India e l'area di New York, gestibile attraverso la coincidenza del volo Roma – Delhi con il volo Eurofly Roma – New York e sono in corso di finalizzazione degli accordi commerciali con alcune compagnie sia in India che in Europa.

Per il medio raggio si registra un buon andamento dell'attività verso il Mar Rosso e l'Egitto in genere. 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 TO e turisti italiani.

Eurofly ha, inoltre incrementato la propria attività su Tenerife (altra destinazione con programmazione annuale) ed ha avviato, in via sperimentale, dei collegamenti da Malpensa per Napoli e Bari a cavallo dei week end per intercettare traffico di pendolari. Ambedue queste iniziative hanno lo scopo di incrementare la produttività degli aeromobili e sollecitare mercati alternativi al Mar Rosso.

Per quanto riguarda al BU All Business, il collegamento tra Milano e New York, operato con l'aeromobile A319, è stato interrotto alla fine di gennaio 2007, mentre sono regolarmente proseguite le attività charter già contrattualizzate, in particolare verso le Maldive.

Dati statistici

Ore volo per tipologia
Dati espressi in ore di volo

2006		I Trimestre 2007	I Trimestre 2006	Variazione	Variazione %
42.321	Ore volo nette (a)	10.458	8.335	2.122	25,46%
1.681	Ore volo ACMI (b)	285	885	-601	-67,83%
46	Ore volo repro (c)	71	0	71	-
44.048	Ore volo totali	10.814	9.221	1.593	17,28%

(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 Trimestre 2007	I Trimestre 2006	Variazione	Variazione %
24.801	Medio Raggio	4.905	5.271	-366	-6,95%
16.129	Lungo Raggio	5.455	3.950	1.506	38,10%
3.119	All Business	454	0	454	-
44.048	Ore volo totali	10.814	9.221	1.593	17,28%

Il numero di ore volate nel primo trimestre del 2007 mostra una significativa crescita rispetto allo stesso periodo del 2006. Le ore volo nette crescono di oltre il 25%, a fronte di un calo delle ACMI² pari al 67%.

La crescita complessiva di ore volate è fortemente influenzata dall'ampliamento della flotta di lungo raggio e dalla conseguente maggiore offerta, che ha supportato la crescita delle ore volate della corrispondente Business Unit. A fronte di questo andamento positivo, nel medio raggio le ore mostrano una contrazione, legata alla riduzione dell'impiego degli aeromobili presso terzi in modalità ACMI, particolarmente accentuata nella prima parte del trimestre e meno significativa nella seconda, grazie alla ripresa del mercato egiziano. La BU All Business ha prodotto nel periodo analizzato un totale di 454 ore di volo, sia attraverso il collegamento Milano New York, interrotto a fine gennaio, sia con attività charter.

² ACMI: forma contrattuale di affitto degli aeromobili da terzi o a terzi che prevede un canone comprensivo dei costi dell'aeromobile, dell'equipaggio, di manutenzione e assicurazione

Produttività flotta					
<i>Valori espressi in ore di volo annualizzati</i>					
2006		I Trimestre 2007	I Trimestre 2006	Variazione	Variazione %
3.097	Medio Raggio	2.451	2.636	-185	-7,00%
5.318	Lungo Raggio	5.386	5.266	120	2,28%

L'analisi della produttività della flotta mostra un calo del dato riferito al medio raggio, che a parità di numero di aeromobili ha registrato un calo di ore volate. La produttività della flotta di lungo raggio invece è rimasta sostanzialmente stabile tra i 2 trimestri, con il nuovo aeromobile A330 che ha mantenuto i precedenti livelli di produttività.

Passeggeri trasportati					
2006		I Trimestre 2007	I Trimestre 2006	Variazione	Variazione %
1.494.258	Passeggeri totali	370.406	351.001	19.405	5,53%
1.387.131	Eurofly	356.920	291.186	65.734	22,57%
107.127	Altri vettori	13.486	59.815	-46.329	-77,45%
1.048.849	Medio raggio	211.832	230.896	-19.064	-8,26%
439.571	Lungo Raggio	156.514	120.105	36.409	30,31%
5.838	All Business	2.060	0	2.060	-

Il numero dei passeggeri trasportati da Eurofly risulta in crescita di oltre il 22%, grazie al contributo del lungo raggio che registra un incremento superiore al 30%. Questo dato positivo è da ricondursi dall'ampliamento della flotta e della offerta di voli di lungo raggio rispetto al precedente trimestre. Il medio raggio, invece, ha registrato un calo nel numero dei passeggeri, analogo al calo delle ore volate.

Passeggeri trasportati - Dettaglio linea New Delhi

	I Trimestre 2007	I Trimestre 2006
Passeggeri trasportati	6.417	0
Posti offerti	16.356	0
Load factor	39,2%	-

Passeggeri trasportati - Dettaglio linea Italia

	I Trimestre 2007	I Trimestre 2006
Passeggeri trasportati	8.228	0
Posti offerti	17.820	0
Load factor	46,2%	-

Con riferimento alle operazioni di linea, nel primo trimestre 2007 sono rappresentate dal nuovo collegamento Roma – Delhi e da attività effettuata sul mercato domestico, con collegamenti da Milano Malpensa per Napoli e Bari. Il collegamento verso l'India, avviatosi a metà gennaio, ha registrato un *load factor* vicino al 40%, mentre le rotte nazionali hanno avuto un fattore di riempimento medio pari al 46%.

1.1.3. Stato di crisi e primi interventi strutturali

Nel corso del 2006 Eurofly ha dovuto affrontare difficoltà sia congiunturali, derivanti prevalentemente da un contesto competitivo meno favorevole ai vettori charter, sia strutturali, più specificatamente legate ai processi industriali e commerciali della Compagnia. Questi elementi negativi hanno penalizzato l'attività della Società in una fase di crescita dei costi e della flotta, determinando un grave deterioramento della redditività e della capacità di generare cassa.

Il Consiglio di Amministrazione pertanto, 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, è stata sospesa l'attività Milano New York operata con l'aeromobile A319, come già analizzato nel paragrafo relativo alla attività commerciale, ed è stato sublocato il quinto aeromobile A330, come anticipato nel paragrafo relativo alla flotta.

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.

1.1.4. Danneggiamento aeromobile a Malpensa

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 partiti rispettivamente con circa 2 giorni ed 1 giorno di ritardo. L'evento è riconducibile a responsabilità specifiche di terzi e conseguentemente il danno diretto all'aeromobile, nonché gli altri danni derivanti dall'evento, sono stati sottoposti alla controparte ai fini del completo risarcimento.

1.2. Personale

Nell'ambito degli interventi di risanamento precedentemente illustrati, Eurofly, tramite comunicazione alle Organizzazioni Sindacali ed al Ministero del Lavoro data 30 gennaio 2007, per far fronte al conclamato stato di crisi, 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, decorrenti dal 1° aprile 2007.

1.3. Quadro macroeconomico

Nel primo trimestre del 2007 le economie europee hanno proseguito nella crescita che aveva caratterizzato la seconda fase del 2006, mentre gli USA hanno vissuto una fase di riduzione dei pur elevati tassi di crescita. In questo scenario il prezzo dei prodotti energetici si è ridimensionato, come evidenziato nella tabella sottostante.

Crude Oil

Importi espressi in dollari al barile

2006	Crude Oil	Genn - Mar 07	Genn - Mar 06	Delta
66,0	WTI - USA	58,1	63,3	-8,2%
65,2	Brent - Europa	57,8	61,8	-6,5%

Fonte: Energy Information Administration – US Government

L'euro si è rafforzato rispetto al dollaro sia in termini cambio puntuale tra fine dicembre 2006 e fine marzo 2007, che in termini di cambio medio tra il primo trimestre 2006 e il primo trimestre 2007.

Cambio

	Genn - Mar 2007	Genn - Mar 06	31/03/07	31/12/06
EUR/USD	1,32	1,20	1,33	1,27

Fonte: Il Sole 24 Ore

I tassi di interesse hanno confermato il loro trend di crescita sia nella zona Euro che negli Stati Uniti.

Tassi di interesse

	Genn - Mar 07	Genn - Mar 06	mar-07	gen-07
EURIBOR	3,81	2,60	3,88	3,68
LIBOR	5,36	4,75	5,34	5,36

Fonte: British Bankers Association

1.4. Scenario di settore

Il primo trimestre del 2007 ha fatto registrare, a livello di traffico mondiale, nuovamente una crescita sostenuta del numero dei passeggeri trasportati. La IATA, nel suo report periodico, ha comunicato una crescita dei passeggeri trasportati del 6,5% rispetto all'anno precedente, a fronte di un aumento dell'offerta del 6,1%, con un conseguente miglioramento del *load factor* medio.

Dati analoghi si rilevano anche in Italia. Le statistiche Assoaeroporti mostrano una crescita del traffico nei principali aeroporti italiani superiori al tasso di crescita del 2006. Nel trimestre il traffico passeggeri si è incrementato del 11% rispetto al 8,7% dell'intero 2006.

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

- Buona performance del traffico verso il Mar Rosso che sembra essersi completamente ripreso dopo il difficile 2006;
- Discreta crescita delle Maldive e di Mauritius pur confrontate con i primi mesi del 2006 che hanno fatto registrare risultati da record.

2. PROSPETTI CONTABILI

2.1. Stato patrimoniale

31.03.06	<i>Importi in Euro/000</i>	31.03.07	31.12.06	Delta
58.804	Attività materiali	55.012	55.408	(397)
5.385	Attività immateriali	3.718	4.023	(305)
22.532	Attività finanziarie	19.467	19.259	208
3.457	Imposte anticipate	6.501	6.573	(72)
90.178	Totale attività non correnti	84.698	85.263	(566)
2.087	Rimanenze	2.943	2.954	(11)
42.893	Crediti commerciali e altri crediti	59.557	55.496	4.061
8.842	Altre attività	8.998	11.174	(2.176)
25.067	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.982	5.149	(2.167)
78.889	Totale attività correnti	74.480	74.773	(292)
169.067	Totale attivo	159.177	160.036	(859)
13.355	Capitale sociale	13.355	13.355	0
32.501	Riserve	3.347	32.486	(29.139)
(4.392)	Utile / (Perdita)	(7.429)	(29.139)	21.711
41.464	Totale patrimonio	9.274	16.702	(7.429)
34.622	Finanziamenti	27.198	27.921	(723)
174	Imposte differite	509	398	112
7.141	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	9.118	8.372	747
41.938	Totale passività non correnti	36.826	36.690	136
73.354	Debiti commerciali e altri debiti	90.989	86.873	4.116
6.984	Debiti verso banche	11.350	9.273	2.078
1.792	Quote correnti di finanziamenti a lungo termine	2.346	2.312	33
0	Finanziamenti	4.500	4.500	0
3.535	Accantonamento ai fondi per rischi ed oneri	3.893	3.686	208
85.665	Totale passività correnti	113.078	106.644	6.434
169.067	Totale patrimonio e passività	159.177	160.036	(859)

2.2. Conto economico

2006	% su ricavi	Conto Economico	I Trim 07	% su ricavi	I Trim 06	% su ricavi	Delta	Delta %
<i>Importi Euro/000</i>								
289.835	100,0%	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	73.874	100,0%	61.353	100,0%	12.521	20,4%
6.858	2,4%	Altri ricavi	454	0,6%	1.517	2,5%	(1.064)	-70,1%
296.693	102,4%	Totale ricavi	74.327	100,6%	62.870	102,5%	11.458	18,2%
8.163	2,8%	Costi commerciali diretti	1.375	1,9%	682	1,1%	692	101,4%
88.947	30,7%	Carburante	21.364	28,9%	18.763	30,6%	2.601	13,9%
43.390	15,0%	Costi del personale	10.848	14,7%	9.514	15,5%	1.334	14,0%
40.357	13,9%	Materiali e servizi di manutenzione	10.648	14,4%	9.181	15,0%	1.467	16,0%
71.067	24,5%	Altri costi operativi e wet lease	20.255	27,4%	13.981	22,8%	6.274	44,9%
19.125	6,6%	Altri costi commerciali e di struttura	3.846	5,2%	3.327	5,4%	519	15,6%
35.120	12,1%	Noleggi operativi	10.569	14,3%	8.847	14,4%	1.722	19,5%
6.260	2,2%	Ammortamenti	1.376	1,9%	1.622	2,6%	(247)	-15,2%
2.465	0,9%	Svalutazione di attività non correnti	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
5.649	1,9%	Altri accantonamenti rettificativi	0	0,0%	154	0,3%	(154)	100,0%
2.090	0,7%	Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	233	0,3%	244	0,4%	(11)	-4,4%
322.633	111,3%	Totale costi	80.514	109,0%	66.316	108,1%	14.198	21,4%
(25.940)	-8,9%	Risultato operativo	(6.187)	-8,4%	(3.446)	-5,6%	(2.741)	79,5%
5.322	1,8%	(Proventi)/Oneri finanziari	849	1,1%	1.176	1,9%	(327)	-27,8%
(31.263)	-10,8%	Utile ante imposte	(7.036)	-9,5%	(4.622)	-7,5%	(2.414)	52,2%
(2.123)	-0,7%	Imposte dell'esercizio	393	0,5%	(230)	-0,4%	623	-271,0%
0	0,0%	Risultato della dismissione di attività	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(29.139)	-10,1%	Risultato dell'esercizio	(7.429)	-10,1%	(4.392)	-7,2%	(3.037)	69,1%

2.3. Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

<i>Importi in Euro/000</i>	Capitale Sociale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva Legale	Riserve Statutarie	Perdita portata a nuovo	Risultato dell'esercizio	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						(7.429)	(7.429)
Patrimonio netto al 31 marzo 2007	13.355	2.869	478	0	0	(7.429)	9.273

2.4. Rendiconto finanziario

TAVOLA DI ANALISI DEL RENDICONTO FINANZIARIO
--

2006	Euro/000	I Trim 07	I Trim 06
14.077	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio periodo	(4.124)	14.077
(31.263)	Perdita prima delle imposte	(7.036)	(4.622)
	Rettifiche per:		
6.260	- Ammortamenti dell'esercizio	1.376	1.622
2.336	-(Utile) / Perdita su cambi per operazioni in valuta	49	506
2.986	- Altri oneri finanziari	800	670
(9.422)	Variazione crediti commerciali ed altri crediti	(1.886)	657
(814)	Variazione del magazzino	11	53
6.282	Variazione dei debiti commerciali ed altri debiti (incl. fondi correnti)	4.709	(7.272)
(3.809)	Pagamento interessi e altri oneri finanziari	(872)	(907)
(1.933)	Pagamento imposte	-	-
(1.441)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta realizzati	1.746	(1.299)
(895)	Utili / (Perdite) su cambi per operazioni in valuta non realizzati	(1.795)	793
2.465	Svalutazioni di attività non correnti	-	-
496	Variazione netta del TFR	152	162
(28.751)	Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(2.746)	(9.636)
	Investimenti in immobilizzazioni:		
(659)	* immateriali	(53)	(592)
(1.952)	* materiali	(620)	(77)
(506)	* finanziarie	(346)	(35)
822	Interessi incassati	72	237
4.984	Valore di cessione immobilizzazioni	138	1.675
2.688	Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	(809)	1.208
(3.000)	Costituzione di depositi bancari vincolati inclusi nelle attività correnti	-	-
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	(446)	(446)
5.497	Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(689)	10.151
390	Aumento capitale sociale	-	390
1.975	Variazioni del capitale connesse al completamento della quotazione	-	1.989
2.365	Flussi finanziari derivanti da operazioni sul capitale	-	2.379
(18.201)	Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(4.244)	4.103
(4.124)	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine periodo	(8.368)	18.180

3. NOTE ILLUSTRATIVE

3.1. Principi contabili

La presente Relazione Trimestrale al 31 marzo 2007 è redatta in conformità con quanto previsto dall'art. 82 del Regolamento Emittenti ed è predisposta in applicazione dei principi contabili internazionali IAS / IFRS, ed in particolar modo dello IAS 34 ed è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale, pur nel quadro di incertezza che ad oggi caratterizza i futuri sviluppi della operatività aziendale, come meglio commentato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente relazione, al quale si rinvia.

I principi contabili, i criteri di valutazione e l'uso di stime adottati dalla società ai fini della redazione del presente documento sono invariati rispetto a quelli dettagliati nel Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2006, al quale pertanto si rinvia.

3.2. Comparabilità dei dati contabili

Il bilancio al 31 marzo 2006 è stato riclassificato come di seguito descritto per consentirne la comparazione con il bilancio chiuso al 31 marzo 2007.

- Riclassificazione dei costi per provvigioni passeggeri per 215 migliaia di euro dalla voce "Altri ricavi" alla voce "Costi commerciali diretti".
- Riclassificazione dello stanziamento per svalutazione penali pari a 154 migliaia di euro dalla voce "Altri ricavi" alla voce "Altri accantonamenti rettificativi".
- Riclassificazione della voce "Proventi / (Oneri) Straordinari" per 76 migliaia di euro all'interno dei costi operativi, più in particolare, all'interno degli "Altri costi operativi e wet lease".
- Riclassificazione delle spese bancarie per 50 migliaia di euro dalla voce "Altri costi commerciali e di struttura" alla voce "Proventi/(Oneri) finanziari".
- Riclassificazione dei costi per carburante per le autovetture aziendali, per un importo pari a 11 migliaia di euro, dalla voce "Carburante" alla voce "Altri costi commerciali e di struttura". A seguito di tale riclassificazione, la voce "Carburante" di conto economico, contiene il solo costo di carburante sostenuto per la flotta di aeromobili.
- 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 3.930 migliaia di euro.

Tali riclassificazioni non hanno determinato effetti sul patrimonio netto e sul risultato del periodo chiuso al 31 marzo 2006.

3.3. Analisi dei risultati economici

Il trimestre mostra complessivamente una crescita dei ricavi, superiore al 18%, prevalentemente dovuta all'incremento della capacità offerta sul Lungo Raggio.

A fronte di tale incremento, l'EBITDAR risulta pari a 6,0 milioni di euro, in diminuzione di 1,4 milioni di euro, prevalentemente per effetto del diverso impiego dell'A319, che nei primi mesi del 2006 era sublocato a terzi. L'EBITDAR del lungo raggio, allineato a quello dell'anno precedente, risulta significativamente influenzato dai costi di start up dei nuovi collegamenti verso l'India e le Mauritius, avviati tra la fine del 2006 e l'inizio del 2007. Anche la BU medio raggio ha registrato una marginalità sostanzialmente stabile nei due periodi analizzati.

L'EBITDA, negativo per 4,6 milioni di euro, peggiora di oltre 3 milioni di euro, oltre che per le componenti di cui sopra, anche a causa dei maggiori costi di leasing derivanti dall'incremento della flotta di lungo raggio.

La perdita operativa nel trimestre risulta pari a 6,2 milioni di euro, con un peggioramento di 2,7 milioni, riconducibili ai margini negativi delle BU lungo raggio e A319, come sopra analizzati.

Il risultato del trimestre è pari ad una perdita di 7,4 milioni di euro, rispetto alla perdita di 4,4 milioni del primo trimestre del 2006.

Il risultato è pari a una perdita di 0,56 euro per azione.

Ricavi

Nel corso del trimestre, i ricavi delle vendite e delle prestazioni hanno registrato una crescita significativa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Questo andamento positivo è stato sostenuto prevalentemente dai ricavi del lungo raggio, incrementatesi grazie all'aumento della flotta e conseguentemente della attività, nonché per effetto del citato accordo con LAG. Di contro, il medio raggio ha registrato ricavi in leggera contrazione, coerentemente con il calo delle ore volate. L'attività All Business operata con aeromobile A319 ha contribuito alla crescita dei ricavi totali con circa 1,5 milione di euro.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni				
<i>Importi in €/000</i>				
	I trim 07	I trim 06	Variazione	Variazione %
Medio Raggio	23.521,8	24.064,6	-543	-2,26%
Lungo Raggio	48.750,0	37.288,0	11.462	30,74%
All Business	1.602,0	0,0	1.602	0,00%
Totale	73.874	61.353	12.521	20,41%

Gli altri ricavi, nel confronto con lo stesso periodo del 2006, mostrano un calo significativo determinato prevalentemente dal diverso impiego dell'aeromobile A319 che, nel corso del 2006, era stato noleggiato alla compagnia aerea NAS.

Costi

I costi commerciali diretti hanno registrato nel periodo una crescita significativa in seguito all'ampliamento della attività di linea sul lungo raggio operata con aeromobili A330 e A319. In particolare, a metà gennaio, come specificato nel paragrafo relativo alla attività commerciale, è stata avviato il collegamento verso l'India, non presente nel primo trimestre del 2006.

L'incremento del costo del carburante è determinato sia dalla maggiore attività effettuata nel trimestre, che dalla diversa composizione della stessa, a seguito della espansione del lungo raggio. A fronte di tale incremento, il costo in esame, denominato in dollari, ha beneficiato dell'andamento più vantaggioso del cambio euro / dollaro, oltre che un costo della materia prima inferiore.

Il costo del personale mostra una diminuzione in termini di incidenza sui ricavi. La crescita in valore assoluto è riconducibile all'aumento della forza media retribuita, per effetto dell'incremento della flotta e della attività, come dettagliato nella tabella seguente. In particolare, occorre considerare come l'ingresso in flotta di 1 Airbus A330 avvenuto a fine 2006 abbia comportato l'adeguamento degli organici del personale navigante con un impatto significativo sul personale di cabina. L'incremento della forza media retribuita degli Assistenti di volo è anche da ascrivere all'entrata in vigore della nuova normativa sui tempi di volo e di servizio, ora applicabile anche al personale navigante di cabina.

2006	Categorie	Itrim 2007	Itrim 2006	Itrim 07 / Itrim 06
12	Dirigenti	12	10	2
182	Impiegati	188	176	12
194	Tot. Personale di terra	200	186	14
132	Piloti	133	125	8
294	Assistenti di volo	340	262	78
426	Totale personale di volo	473	387	86
620	Tot. Azienda	673	573	100

I costi per materiali e servizi manutentivi nel corso del trimestre hanno registrato un incremento dovuto, in parte, alla crescita della flotta in seguito al già citato ingresso dell'aeromobile A330 nel mese di dicembre, in parte a causa del *maturity factor* da parte di alcuni aeromobili, ovvero del raggiungimento di limiti di età cui corrispondono incrementi di costo dei contratti di manutenzione. A ciò si aggiunge la crescita dei costi di catering, ricompresi in questa voce, dovuto all'espansione della attività di linea operata sia con l'aeromobile A319 che con A330.

Gli altri costi operativi e wet lease mostrano una crescita significativa rispetto al periodo precedente come specificato nella tabella sottostante.

Costi operativi e wet lease

importi in €/000

2006	% su ricavi		I Trim 07	% su ricavi	I Trim 06	% su ricavi	Delta	Delta %
70.383	24,3%	Altri costi operativi	17.089	23,1%	13.981	4,8%	3.108	22,2%
684	0,2%	Wet lease	3.166	4,3%	0	0,0%	3.166	100,0%
71.067	24,5%	Totale	20.255	27,4%	13.981	4,8%	6.274	44,9%

La crescita dei costi operativi è determinata dalla maggiore attività effettuata nel trimestre, nonché dalla riduzione della l'attività ACMI (caratterizzata da costi operativi sostenuti dai terzi) rispetto al primo trimestre 2006, come già specificato nell'analisi dei dati statistici.

I costi di wet lease, non presenti nel primo trimestre del 2006, ammontano, nello stesso periodo del 2007, a circa 3,2 milioni di euro e sono determinati dagli accordi commerciali di *code sharing* siglati nello scorso esercizio con LAG.

I costi commerciali e di struttura mostrano una diminuzione nella loro incidenza sui ricavi.

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

2006	<i>importi in €/000</i>	I Trim 07	I Trim 06	Delta	Delta %
21.481	A320	5.271	5.372	(101)	-1,9%
13.639	A330	5.298	3.474	1.823	52,5%
35.120	Totale	10.569	8.847	1.722	19,5%

L'aumento della voce in esame è determinato dalla crescita della flotta di lungo raggio, con la già citata consegna del quarto A330 nel mese di dicembre. Il costo della flotta di medio raggio è rimasto sostanzialmente invariato tra i due periodi analizzati.

La diminuzione degli ammortamenti è principalmente dovuta alla omogeneizzazione del periodo di ammortamento della cabina e dei motori dell'aeromobile A319 nel corso del 2006.

Gli oneri finanziari mostrano un decremento, prevalentemente dovuto a minori oneri su cambi.

Le imposte del periodo comprendono solo imposte correnti, rappresentate dall'IRAP.

3.4. Gestione patrimoniale e finanziaria

3.4.1. Analisi del rendiconto finanziario

Come evidenziato dallo schema del rendiconto finanziario, che illustra la variazione nell'esercizio della cassa e delle altre disponibilità liquide con metodo indiretto, il primo trimestre del 2007 è stato caratterizzato da un assorbimento di liquidità pari a 4,2 milioni di euro. Il flusso di liquidità dell'esercizio è di seguito analizzato nelle sue componenti.

- Flussi finanziario derivanti dell'attività operativa.

Nel trimestre tale flusso è risultato negativo per 2,7 milioni di euro. L'assorbimento di liquidità è dovuto principalmente alla perdita del periodo prima delle imposte, pari a 7,0 milioni di euro, e all'incremento dei crediti commerciali e altri crediti per 1,9 milioni di euro, spiegabile prevalentemente dall'iscrizione di crediti per rimborsi legati all'incidente con il fornitore di cui al paragrafo 1.1.4 e dall'iscrizione di crediti verso *lessor* per eventi manutentivi coperti dalle riserve di manutenzione. Di contro, gli ammortamenti dell'esercizio e la variazione dei debiti commerciali ed altri debiti, hanno generato liquidità rispettivamente per 1,4 milioni di euro e 4,7 milioni di euro. La variazione dei debiti è spiegabile principalmente dall'incremento dei risconti passivi per le vendite anticipate dei voli di linea su New York, tratta riavviata alla fine del mese di aprile 2007.

- Flussi finanziari derivanti dalla attività di investimento.

Tali flussi sono negativi per 0,8 milioni.

- Flussi finanziari derivanti dalla attività finanziaria

Nel periodo, i flussi di liquidità derivanti da attività finanziaria sono pari a 0,7 milioni di euro, risultanti dal pagamento delle rate del mutuo e del leasing finanziario dell'aeromobile A319.

3.4.2. Posizione finanziaria netta

L'evoluzione della posizione finanziaria netta, negativa al 31 marzo 2007 per 31,4 milioni di euro dal valore sempre negativo di 10,2 milioni di euro registrati allo stesso periodo dell'anno precedente, è di seguito rappresentata:

ANALISI DELLA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA					
I Trim 06	Importi in Euro/000		I Trim 07	2006	Variazione
25.164	A Cassa	(1)	2.982	5.149	(2.167)
	- B. Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide	(1)	-	-	-
25.164	C. Disponibilità liquide (A) + (B)		2.982	5.149	(2.167)
	- D. Crediti finanziari correnti		3.000	3.000	-
6.984	E. Debiti bancari correnti	(1) (2)	11.350	9.273	2.078
	- F. Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche	(1) (2)	-	-	-
1.792	G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente		2.346	2.312	33
	- H. Altri debiti finanziari correnti		4.500	4.500	-
8.776	I. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)		18.196	16.085	2.111
(16.388)	J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)		12.214	7.936	4.278
8.000	K. Crediti finanziari non correnti		8.000	8.000	-
4.018	L. Debiti bancari non correnti		3.531	3.783	(252)
	- M. Obbligazioni emesse		-	-	-
30.604	N. Altri debiti non correnti		23.668	24.138	(471)
34.622	O. Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)		27.198	27.921	(723)
10.234	P. Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)		31.412	27.857	3.555
Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:					
18.180	(1) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(8.368)	(4.124)	(4.244)
6.984	(2) Debiti verso banche		11.350	9.273	2.078

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 31 marzo 2007, pari a 2,9 milioni di euro, sono costituite dai saldi di conto corrente bancario attivi.

D - Crediti finanziari correnti

Ammontano a 3,0 milioni di euro e si riferiscono al pegno su somme depositate presso un istituto di credito, legato a piani di rientro negoziati con fornitori.

I – Indebitamento finanziario corrente

Ammonta a 18,2 milioni di euro ed è rappresentato da: i) debiti verso banche pari a 11,3 milioni di euro, per scoperti di conto corrente; ii) la parte corrente dell'indebitamento non corrente per un importo di 2,3 milioni di euro e iii) altri debiti finanziari correnti per 4,5 milioni di euro riferibili al finanziamento infruttifero della durata di 24 mesi, ceduto da Spinnaker a Meridiana con l'accordo perfezionato il 28 dicembre 2006, in scadenza il prossimo novembre 2007.

K - Crediti finanziari non correnti

Al 31 marzo 2007, i crediti finanziari non correnti, pari a 8,0 milioni di euro, sono rappresentati da un deposito bancario 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.

O – Indebitamento finanziario non corrente

L'indebitamento finanziario non corrente è composto da debiti bancari non correnti, per 3.5 milioni di euro, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo, e da altri debiti non correnti, per un totale di 23,7 milioni di euro, relativi alla quota a lungo del debito verso società di leasing.

3.5. Eventi significativi non ricorrenti

Nel corso del trimestre non sono avvenuti eventi significativi non ricorrenti che abbiano influenzato il risultato dell'esercizio.

3.6. Informativa di settore

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

Euro/000	Medio Raggio			Lungo Raggio			All Business			Totale		
	I trim 07	I trim 06	Variazione %	I trim 07	I trim 06	Variazione %	I trim 07	I trim 06	Variazione %	I trim 07	I trim 06	Variazione %
Totale ricavi	23.808	24.313	-2,1%	48.914	37.348	31,0%	1.605	1.209	32,8%	74.327	62.870	18,2%
EBITDAR	494	665	-25,7%	5.783	5.652	2,3%	-285	1.104	-125,8%	5.991	7.421	-19,3%
EBITDA	-4.778	-4.708	-1,5%	485	2.211	-78,3%	-285	1.071	-126,7%	-4.578	-1.426	-221,1%
EBIT	-5.066	-5.169	2,0%	-323	1.275	-125,3%	-798	448	-278,0%	-6.187	-3.445	-78,6%

3.7. 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 entità. Di seguito si riepilogano i rapporti patrimoniali, finanziari ed economici con Meridiana.

€/000

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Crediti commerciali	59.557	81	0,1%
Attività finanziarie a lungo termine	8.000	-	-
Attività finanziarie a breve termine	2.982	-	-
Debiti commerciali	90.989	138	0,2%
Passività finanziarie a lungo termine	27.198	-	-
Passività finanziarie a breve termine	15.850	4.500	28,4%

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Totale ricavi	74.327	101	0,1%
Totale costi	80.514	33	0,0%
(Proventi) / Oneri finanziari	849	-	-

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(2.747)	(68)	2,5%
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	(809)	-	-
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(689)	-	-

3.8. Rapporti con Banca Profilo

Banca Profilo è stata parte correlata dal 7 luglio 2006, in seguito alle modifiche alla compagine del Consiglio di Amministrazione intervenuto in tale data, fino alla cessione della quota del 29,95% avvenuta il 28 dicembre 2006 da parte di Spinnaker Luxembourg SA a Meridiana S.p.A. Per completezza di informativa, si fornisce un riepilogo dell'ammontare e della natura delle transazioni effettuate nel trimestre con società del gruppo Banca Profilo.

€/000

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Crediti commerciali	59.557	-	-
Attività finanziarie al lungo termine	8.000	-	-
Attività finanziarie a breve termine	2.982	-	-
Debiti commerciali	90.989	-	-
Passività finanziarie a lungo termine	27.198	4.031	14,8%
Passività finanziarie a breve termine	15.850	253	1,6%

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Totale ricavi	74.327	-	-
Totale costi	80.514	-	-
(Proventi) / Oneri finanziari	849	45	5,3%

Descrizione	Totale	Valore	
	I Trim 07	assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(2.747)	(45)	1,6%
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	(809)	-	-
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(689)	-	-

3.9. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo e prevedibile evoluzione della gestione

Problemi operativi verificatisi nel mese di aprile

Nel mese di aprile, eventi tecnici di carattere eccezionale 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' quindi dovuta ricorrere all'acquisto di capacità presso altri vettori europei di lungo raggio. Ciò nonostante, il trasporto dei passeggeri e' avvenuto con ritardi significativi.

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.

Prevedibile evoluzione della gestione

Nel corso del primo trimestre 2007, come indicato nella relazione sulla gestione dell'esercizio 2006, sono state intraprese le attività di approfondimento necessarie alla verifica dei presupposti per il perseguimento delle sinergie commerciali ed operative con Meridiana S.p.A., che rappresentano il percorso preferibile di sviluppo del Piano Industriale 2007-2009.

Essendo ancora in fase di finalizzazione tali attività di verifica, come anticipato durante l'Assemblea degli Azionisti dell'8 maggio scorso, il Piano Industriale 2007-2009 sarà definito entro il 30 giugno 2007. A tale proposito è stato convocato un Consiglio di Amministrazione che, oltre ad approvare tale Piano Industriale, in considerazione delle perdite consuntivate nel primo trimestre 2007 e delle ulteriori perdite di prevedibile consuntivazione nel corso del secondo trimestre 2007, esaminerà una situazione infrannuale al 30 aprile 2007, assumendo le conseguenti deliberazioni anche ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile.

Alla luce di quanto precede, e pur nel quadro di incertezza che ad oggi caratterizza i futuri sviluppi dell'operatività aziendale, il Consiglio di Amministrazione ritiene appropriata la redazione della relazione trimestrale al 31 marzo 2007 nella prospettiva della continuità aziendale per l'anno 2007 e nell'ipotesi che la Società superi l'attuale fase di difficoltà economica e finanziaria.

Il mancato realizzarsi di tale ipotesi potrebbe non consentire alla Società il realizzo delle proprie attività, ed in particolare dei crediti per imposte anticipate, e la soddisfazione delle passività nel normale corso della gestione, a valori corrispondenti a quelli iscritti nel presente bilancio.