



Eurofly S.p.A.

Sede legale in Milano, via Ettore Bugatti n. 15

Capitale Sociale Euro 11.084.271,92

Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Milano 05763070017

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

ai sensi degli artt. 2497 e ss. del codice civile

**Documento informativo redatto ai sensi degli articoli 70, quarto comma, e 71-*bis* del regolamento adottato con delibera Consob n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente integrato e modificato, relativo all'aumento del capitale sociale di Eurofly S.p.A. con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'articolo 2441, quarto e sesto comma, del codice civile, da liberarsi mediante conferimento in natura del ramo d'azienda relativo all'attività di trasporto aereo di Meridiana S.p.A. (operazione significativa di conferimento in natura con parti correlate).**

## DATI PRO-FORMA.

Di seguito sono riportati i principali indicatori economico-patrimoniali del primo semestre 2009 di Eurofly S.p.A. con evidenza degli effetti sui medesimi indicatori rilevati nella redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma di cui al successivo paragrafo 5 di questo Documento Informativo.

	<b>Eurofly 30.06.2009</b>	<b>Rettifiche Pro-Forma</b>	<b>Eurofly 30.06.2009 Dati Pro- Forma</b>
<b>Conto Economico</b>			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	143.065	140.280	283.345
Ricavi totali	146.102	156.506	302.608
EBITDAR	4.939	5.494	10.433
Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e delle prestazioni	3,5%	3,9%	3,7%
EBITDA	-17.812	-5.468	-23.280
Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e delle prestazioni	-12,5%	-3,9%	-8,2%
EBIT	-21.887	-13.880	-35.767
Incidenza percentuale sui ricavi delle vendite e delle prestazioni	-15,3%	-9,9%	-12,6%
Risultato dell'esercizio/periodo	-23.278	-11.828	-35.106
<b>Stato Patrimoniale</b>			
Totale attività non correnti	52.327	80.947	133.274
Totale attività correnti	76.326	82.019	158.345
Totale attivo	128.653	162.966	291.619
Patrimonio netto	7.596	14.365	21.961
Totale passività non correnti	11.622	31.918	43.540
Totale passività correnti	109.435	116.683	226.118
Totale patrimonio netto e passività	128.653	162.965	291.618
<b>Altri dati finanziari</b>			
Posizione finanziaria netta	902	-6.278	-5.376
Cassa ed altre disponibilità liquide nette	3.939	4.016	7.955

INDICE DELLE DEFINIZIONI.....	6
INTRODUZIONE.....	11
<b>1. AVVERTENZE.....</b>	<b>12</b>
<b>1.1 Dati previsionali.....</b>	<b>12</b>
<b>1.2 Rischi relativi all’Integrazione che possono condizionare in misura significativa l’attività di Eurofly.....</b>	<b>12</b>
<b>1.2.1 Rischi connessi al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per implementare il Piano Industriale Integrato.....</b>	<b>12</b>
<b>1.2.2 Rischi relativi a potenziali conflitti di interesse delle parti correlate con cui è effettuata l’operazione di Integrazione.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2.3 Rischi relativi alla mancata attuazione dell’Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento.....</b>	<b>16</b>
<b>1.2.4 Rischi relativi alla continuità aziendale.....</b>	<b>17</b>
<i>1.2.4.1 Rischi relativi alla continuità aziendale in caso di mancata attuazione dell’Integrazione.....</i>	<i>17</i>
<i>1.2.4.2 Rischi relativi alla continuità aziendale in caso di attuazione dell’Integrazione.....</i>	<i>19</i>
<b>1.2.5 Rischi connessi all’incertezza relativa alle assunzioni ipotetiche alla base del Piano Industriale Integrato.....</b>	<b>19</b>
<b>1.2.6 Contabilizzazione degli effetti dell’Integrazione.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2.7 Effetto diluitivo dell’Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2.8 Non contendibilità e riduzione del flottante di Eurofly.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2.9 Rischi connessi ai rapporti con le organizzazioni sindacali.....</b>	<b>21</b>
<b>1.2.10 Rischio relativo alla continuità territoriale.....</b>	<b>21</b>
<b>1.2.11 Dati pro forma.....</b>	<b>21</b>
<b>1.3 Aggiornamento relativo ai fattori di rischio e alle incertezze evidenziate in prospetti e documenti informativi precedentemente redatti.....</b>	<b>22</b>
<b>1.3.1 Premessa.....</b>	<b>22</b>
<b>1.3.2 Rischi relativi alla Società.....</b>	<b>23</b>
<i>1.3.2.1 Rischi legati alla situazione di squilibrio finanziario della Società.....</i>	<i>23</i>
<i>1.3.2.2 Rischi legati all’andamento del capitale circolante e alla capacità di Eurofly di far fronte alle proprie obbligazioni.....</i>	<i>23</i>
<i>1.3.2.3 Rischi legati all’elevato indebitamento.....</i>	<i>24</i>
<i>1.3.2.4 Rischi connessi ai covenant finanziari previsti dal contratto di ristrutturazione del debito bancario.....</i>	<i>25</i>
<i>1.3.2.5 Rischi connessi ai contenziosi.....</i>	<i>25</i>
<i>1.3.2.6 Rischio concernente il reperimento di nuovi aeromobili.....</i>	<i>28</i>
<i>1.3.2.7 Rischi connessi all’incremento del costo della flotta.....</i>	<i>28</i>
<i>1.3.2.8 Rischi connessi ai requisiti economico-finanziari cui è subordinato il rilascio e il mantenimento della licenza all’esercizio dell’attività di trasporto aereo.....</i>	<i>29</i>
<b>1.3.3 Rischi relativi al mercato in cui opera la Società.....</b>	<b>29</b>
<i>1.3.3.1 Rischi connessi all’andamento del costo del carburante, ai tassi di cambio e ai tassi di interesse.....</i>	<i>29</i>
<i>1.3.3.2 Rischi connessi al quadro competitivo.....</i>	<i>30</i>
<i>1.3.3.3 Rischi connessi al settore tour operating.....</i>	<i>31</i>
<i>1.3.3.4 Rischi connessi a disguidi operativi.....</i>	<i>31</i>
<i>1.3.3.5 Rischi connessi alla stagionalità della domanda di trasporto aereo.....</i>	<i>32</i>

1.3.3.6	<i>Rischi connessi ad attentati, all'insorgenza di conflitti bellici o di insurrezioni.....</i>	32
1.3.3.7	<i>Rischi connessi a calamità naturali o epidemie.....</i>	32
1.3.3.8	<i>Rischi connessi all'evoluzione del quadro normativo.....</i>	32
1.3.3.9	<i>Rischi connessi alla leva operativa.....</i>	33
1.3.3.10	<i>Rischi connessi alla dipendenza da soggetti terzi.....</i>	33
<b>2.</b>	<b>INFORMAZIONI RELATIVE ALL'OPERAZIONE.....</b>	<b>34</b>
<b>2.1</b>	<b>Descrizione sintetica delle modalità e dei termini dell'operazione.....</b>	<b>34</b>
2.1.1	<b>Il Ramo Aviation.....</b>	34
2.1.2	<b>Modalità, condizioni e termini dell'operazione.....</b>	38
2.1.3	<b>Criteri seguiti per la determinazione del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'aumento di capitale.....</b>	39
2.1.3.1	<i>Valutazione dell'Esperto ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b) del codice civile.....</i>	40
2.1.3.2	<i>Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione del Ramo Aviation e al valore di capitale economico standalone di Eurofly.....</i>	41
2.1.3.3	<i>Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione del Ramo Aviation.....</i>	41
2.1.3.4	<i>Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione di Eurofly.....</i>	42
2.1.3.5	<i>Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito al prezzo di emissione delle azioni da emettersi in esecuzione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento.....</i>	43
2.1.4	<b>Compagine azionaria di Eurofly e di Meridiana a seguito dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento ed effetti sui patti parasociali rilevanti ai sensi dell'art. 122 del TUF.....</b>	46
<b>2.2</b>	<b>Motivazioni e finalità dell'operazione.....</b>	<b>47</b>
2.2.1	<b>Motivazioni dell'operazione con particolare riguardo agli obiettivi gestionali di Eurofly.....</b>	47
2.2.2	<b>Indicazione dei programmi elaborati da Eurofly relativamente al ramo d'azienda ricevuto in conferimento.....</b>	47
<b>2.3</b>	<b>Indicazioni delle parti correlate con cui l'operazione è stata posta in essere, del relativo grado di correlazione, della natura e della portata degli interessi di tali parti nell'operazione.....</b>	<b>49</b>
2.3.1	<b>Rapporti con parti correlate.....</b>	49
2.3.2	<b>Rapporti o accordi significativi tra Eurofly e i dirigenti e i componenti dell'organo amministrativo di Eurofly e Meridiana.....</b>	51
2.3.3	<b>Rapporti con società oggetto dell'operazione di Integrazione.....</b>	52
2.3.4	<b>Eventuali effetti dell'operazione sui compensi spettanti ai componenti dell'organo di amministrazione di Eurofly. Informazioni in merito agli strumenti finanziari di Eurofly detenuti da componenti degli organi di amministrazione e di controllo, da direttori generali e dirigenti di Eurofly e interessi di questi ultimi nell'operazione.....</b>	52
2.3.5	<b>Indicazione delle motivazioni economiche di Eurofly al compimento dell'operazione.....</b>	52
<b>2.4</b>	<b>Documenti a disposizione del pubblico.....</b>	<b>52</b>

3.	EFFETTI SIGNIFICATIVI DELL'OPERAZIONE. ....	54
4.	DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI RELATIVI AL RAMO <i>AVIATION</i> OGGETTO DEL CONFERIMENTO.....	55
5.	DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI PRO-FORMA DI EUROFLY. ....	63
5.1	Situazione patrimoniale consolidata e conto economico consolidato pro- forma al 30 giugno 2009. ....	66
5.2	Indicatori pro-forma per azione di Eurofly.....	69
5.3	Relazione della società di revisione sui dati economici, patrimoniali e finanziari pro-forma di Eurofly. ....	69
6.	PROSPETTIVE DI EUROFLY.....	70
6.1	Indicazioni generali sull'andamento degli affari di Eurofly dalla chiusura dell'esercizio cui si riferisce l'ultimo bilancio pubblicato. ....	70
6.2	Indicazioni generali sulla previsione dei risultati dell'esercizio in corso. ....	72
	ALLEGATI .....	73
(A)	RELAZIONE ILLUSTRATIVA PREDISPOSTA DAL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI EUROFLY S.P.A. AI SENSI DELL'ARTICOLO 2441, SESTO COMMA, DEL CODICE CIVILE E DELL'ARTICOLO 70, TERZO COMMA, DEL REGOLAMENTO ADOTTATO CON DELIBERA CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999, COME SUCCESSIVAMENTE INTEGRATO E MODIFICATO. ....	73
(B)	PARERE DI CONGRUITÀ SUL PREZZO DI EMISSIONE DELLE AZIONI RILASCIATO DALLA SOCIETÀ DI REVISIONE DELOITTE & TOUCHE S.P.A. AI SENSI DELL'ARTICOLO 158, PRIMO COMMA, D. LGS. 24 FEBBRAIO 1998, N. 58.....	73
(C)	RELAZIONE DI STIMA REDATTA DA UN ESPERTO INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2343- <i>TER</i> , SECONDO COMMA, LETTERA B) DEL CODICE CIVILE.....	73
(D)	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SUI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI PRO-FORMA DI EUROFLY.....	73

INDICE DELLE DEFINIZIONI.

<p><b>“ADVISOR FINANZIARIO”:</b></p>	<p>Centrobanca – Banca di Credito Mobiliare e Finanziario S.p.A., con sede in Milano, corso Europa 16, <i>advisor</i> finanziario indipendente nominato da EUROFLY.</p>
<p><b>“ADVISOR INDUSTRIALE”:</b></p>	<p>AT Kearney Italy, con sede in Milano, via Borghetto 6, <i>advisor</i> industriale indipendente incaricato da EUROFLY di effettuare uno <i>strategy assessment</i> con riferimento al PIANO INDUSTRIALE INTEGRATO.</p>
<p><b>“ASSEMBLEA STRAORDINARIA”:</b></p>	<p>L’assemblea straordinaria degli azionisti di EUROFLY convocata per il 21 e il 22 dicembre 2009, rispettivamente in prima e in seconda convocazione, alle ore 10.00, presso la sede della SOCIETÀ in Milano, via Ettore Bugatti 15.</p>
<p><b>“AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE DA LIBERARE MEDIANTE IL CONFERIMENTO”:</b></p>	<p>L’aumento a pagamento del capitale sociale di EUROFLY, che sarà sottoposto ad approvazione dell’ASSEMBLEA STRAORDINARIA ai sensi degli articoli 2440 e 2441, quarto comma, del codice civile, per un controvalore complessivo pari a Euro 52.559.999,8784, comprensivo dell’importo a copertura della parità contabile implicita delle azioni di nuova emissione di complessivi Euro 6.504.950,48, mediante emissione di n. 325.247.524 azioni ordinarie EUROFLY, senza indicazione del valore nominale, ad un prezzo unitario di Euro 0,1616 di cui Euro 0,02 a copertura della parità contabile implicita e Euro 0,1416 a titolo di sovrapprezzo, da sottoscrivere e liberare, entro il termine del 28 febbraio 2010, mediante conferimento in natura, da parte di MERIDIANA, del RAMO <i>AVIATION</i>.</p>
<p><b>“AUMENTO DI CAPITALE IN OPZIONE”:</b></p>	<p>L’aumento del capitale sociale di EUROFLY che sarà attuato in esecuzione della DELEGA PER L’AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE.</p>
<p><b>“CODICE DI AUTODISCIPLINA”:</b></p>	<p>Il codice di autodisciplina delle società quotate predisposto ed approvato dal comitato per la <i>corporate governance</i> promosso da Borsa Italiana S.p.A., edizione marzo 2006.</p>
<p><b>“COMUNICAZIONE MERIDIANA”:</b></p>	<p>La lettera inviata da MERIDIANA al Consiglio di Amministrazione di EUROFLY in data 19 novembre 2009 avente ad oggetto, <i>inter alia</i>, la CONDIZIONE SOSPENSIVA e recante in allegato la LETTERA MERIDIANA.</p>

<b>“CONDIZIONE SOSPENSIVA”:</b>	Condizione sospensiva relativa all’INTEGRAZIONE, prevista nella COMUNICAZIONE MERIDIANA e avente ad oggetto la concessione a EUROFLY post INTEGRAZIONE, da parte degli ISTITUTI FINANZIATORI, di affidamenti per 30 milioni di Euro (compreso il FINANZIAMENTO) e la conferma e/o il rinnovo delle garanzie necessarie in relazione all’attività di trasporto aereo.
<b>“CONFERIMENTO”:</b>	Il conferimento del RAMO <i>AVIATION</i> in EUROFLY, da parte di MERIDIANA, ai fini della liberazione dell’AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE DA LIBERARE MEDIANTE IL CONFERIMENTO.
<b>“DCF”:</b>	<i>Discounted Cash Flow</i> , o, a seconda dei casi, <i>Unlevered Discounted Cash Flow</i> , metodo finanziario di valutazione aziendale che prevede l’attualizzazione dei flussi di cassa attesi dalla gestione operativa.
<b>“DELEGA PER L’AUMENTO DI CAPITALE”:</b>	La delega ad aumentare il capitale sociale di EUROFLY a pagamento, ai sensi dell’articolo 2443 del codice civile, in via scindibile e in una o più volte, mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione agli azionisti, ai sensi dell’articolo 2441 del codice civile, per il periodo massimo di un anno dal 3 novembre 2009, conferita agli amministratori di EUROFLY dall’assemblea dei soci tenutasi il 3 novembre 2009, e oggetto di una proposta di modifica che sarà sottoposta ad approvazione dell’ASSEMBLEA STRAORDINARIA.
<b>“DOCUMENTO INFORMATIVO”:</b>	Il presente documento informativo, redatto ai sensi degli articoli 70, quarto comma, e 71- <i>bis</i> del REGOLAMENTO EMITTENTI, relativo all’AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE DA LIBERARE MEDIANTE IL CONFERIMENTO (operazione significativa di conferimento in natura con parti correlate).
<b>“ESPERTO”:</b>	Il Professor Enrico Laghi, esperto indipendente incaricato di determinare il valore equo del RAMO <i>AVIATION</i> ai sensi dell’articolo 2343- <i>ter</i> , secondo comma, lettera b) del codice civile.
<b>“EUROFLY”:</b>	Eurofly S.p.A., con sede in Milano, via Ettore Bugatti n. 15, codice fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Milano 05763070017, capitale sociale pari a Euro 11.084.271,92.
<b>“FAIRNESS OPINION”:</b>	La <i>fairness opinion</i> relativa al valore del capitale economico di EUROFLY, emessa dall’ <i>ADVISOR FINANZIARIO</i> in data 19 novembre 2009.
<b>“FINANZIAMENTO”:</b>	L’affidamento attualmente in essere a favore di EUROFLY per l’importo complessivo di 15 milioni

	di Euro, con scadenza nel mese di ottobre 2010.
<b>“GARANZIE”:</b>	Le garanzie attualmente in essere in relazione all’attività di trasporto aereo di EUROFLY, la cui conferma e/o rinnovo da parte degli ISTITUTI FINANZIATORI è condizione dell’IMPEGNO MERIDIANA.
<b>“IFRS”:</b>	Gli <i>International Financial Reporting Standards</i> omologati dalla Commissione Europea.
<b>“IMPEGNO INIZIALE”:</b>	L’impegno irrevocabile assunto da MERIDIANA con lettera indirizzata al Consiglio di Amministrazione di EUROFLY in data 27 agosto 2009 concernente l’erogazione a EUROFLY di risorse finanziarie fino a un importo massimo di 20 milioni di Euro, destinati per un importo non inferiore a 15 milioni di Euro alla sottoscrizione di un aumento di capitale in denaro nonché, per un importo massimo di 5 milioni di Euro, a soddisfare esigenze di liquidità connesse al piano industriale <i>stand-alone</i> di EUROFLY.
<b>“IMPEGNO MERIDIANA”:</b>	L’impegno irrevocabile assunto da MERIDIANA con lettera indirizzata al Consiglio di Amministrazione di EUROFLY in data 19 novembre 2009, concernente l’erogazione a Eurofly di risorse finanziarie per un importo massimo di Euro 40 milioni
<b>“INTEGRAZIONE”:</b>	L’integrazione tra le attività di trasporto aereo di MERIDIANA ed EUROFLY, da realizzare mediante il CONFERIMENTO.
<b>“ISTITUTI FINANZIATORI”:</b>	Le attuali banche finanziatrici di MERIDIANA e di EUROFLY e/o altri istituti bancari di primario <i>standing</i> .
<b>“LETTERA MERIDIANA”:</b>	La lettera trasmessa da MERIDIANA al Consiglio di Amministrazione di EUROFLY in data 19 novembre 2009, avente ad oggetto l’IMPEGNO MERIDIANA.
<b>“MERIDIANA EXPRESS”:</b>	Società che sarà creata successivamente all’Integrazione e sarà interamente controllata da EUROFLY, destinata a fornire alla SOCIETÀ i mezzi per lo svolgimento delle attività di volo di linea stagionali.
<b>“MERIDIANA”:</b>	Meridiana S.p.A, società con sede in Olbia (Olbia Tempio) presso il Centro direzionale Aeroporto Costa Smeralda, codice fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di Sassari 05875940156.
<b>“MERIDIANA FLY”:</b>	Meridiana fly S.p.A., ossia EUROFLY a seguito della modifica della denominazione sociale che sarà

	sottoposta ad approvazione dell'ASSEMBLEA STRAORDINARIA.
<b>“MTA”:</b>	Il Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A..
<b>“NUMERO DI AZIONI DI NUOVA EMISSIONE”:</b>	Il numero delle nuove azioni Eurofly da emettere a servizio dell'AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE DA LIBERARE MEDIANTE IL CONFERIMENTO.
<b>“PIANO AVIATION”:</b>	Il piano economico-finanziario per il periodo 2010-2018 relativo al RAMO AVIATION.
<b>“PIANO INDUSTRIALE INTEGRATO”:</b>	Il piano industriale “combined” relativo all'INTEGRAZIONE.
<b>“PIANO INDUSTRIALE STAND-ALONE”:</b>	Il piano industriale <i>stand-alone</i> 2010-2015 di EUROFLY, approvato dal Consiglio di Amministrazione della SOCIETÀ in data 28 agosto 2009 e successivamente modificato in data 19 novembre 2009.
<b>“PIANO INDUSTRIALE STAND-ALONE DI MERIDIANA”:</b>	Il piano industriale <i>stand-alone</i> 2010-2018 di MERIDIANA, approvato dal Consiglio di Amministrazione di MERIDIANA in data 14 settembre 2009 e successivamente modificato in data 19 novembre 2009.
<b>“PRIMA RELAZIONE”:</b>	La relazione illustrativa della proposta di delibera concernente la DELEGA PER L'AUMENTO DEL CAPITALE messa a disposizione del pubblico nei quindici giorni antecedenti l'assemblea straordinaria di EUROFLY tenutasi in prima convocazione il 3 novembre 2009.
<b>“PRINCIPI CONTABILI ITALIANI”:</b>	I principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, nonché i documenti emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).
<b>“PROSPETTI CONSOLIDATI PRO-FORMA”:</b>	I prospetti di stato patrimoniale e conto economico consolidati pro-forma di EUROFLY al 30 giugno 2009.
<b>“RAMO AVIATION”:</b>	Il ramo di azienda di MERIDIANA – comprensivo, tra l'altro, di immobilizzazioni immateriali, partecipazioni, flotta, beni strumentali, rimanenze, crediti, debiti, personale (e relative posizioni attive e passive, ivi compreso il trattamento di fine rapporto) e altri rapporti giuridici – destinato allo svolgimento di attività nel settore del trasporto aereo.
<b>“REGOLAMENTO EMITTENTI”:</b>	Il regolamento concernente la disciplina degli emittenti adottato dalla Consob con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente

	modificato e integrato.
<b>“RELAZIONE DELL’ESPERTO”:</b>	La relazione di stima predisposta e asseverata dall’ESPERTO ai sensi dell’articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile.
<b>“RELAZIONE ILLUSTRATIVA”:</b>	La relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione di EUROFLY ai sensi dell’articolo 2441, sesto comma, del codice civile e dell’articolo 70, terzo comma, del REGOLAMENTO EMITTENTI.
<b>“RELAZIONE SULLA VALORIZZAZIONE DEL RAMO AVIATION”:</b>	La relazione emessa dall’ADVISOR FINANZIARIO in data 19 novembre 2009, concernente la valorizzazione indicativa del capitale economico del RAMO AVIATION.
<b>“SAME ITALY”:</b>	Same Italy s.r.l., con sede in Olbia (Olbia Tempio) presso il Centro Direzionale – Aeroporto Costa Smeralda, codice fiscale e iscrizione al Registro delle Imprese di Sassari numero 02274170907.
<b>“SECONDA LETTERA MERIDIANA”:</b>	La lettera inviata da MERIDIANA al Consiglio di Amministrazione di EUROFLY, ai sensi della quale Meridiana si è impegnata irrevocabilmente ad erogare ad EUROFLY, per un importo massimo di Euro 10.000.000, una parte del finanziamento di complessivi 25 milioni di Euro previsto dalla LETTERA MERIDIANA.
<b>“SOCIETÀ”:</b>	EUROFLY.
<b>“TUF”:</b>	Il decreto legislativo 24 febbraio 1998 n. 58, contenente il Testo Unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria ai sensi degli articoli 8 e 21 della Legge 6 febbraio 1996, n. 52.
<b>“VALORE UNITARIO PER AZIONE”:</b>	Il valore unitario delle azioni di nuova emissione emesse in esecuzione dell’AUMENTO DEL CAPITALE SOCIALE DA LIBERARSI MEDIANTE IL CONFERIMENTO.
<b>“VPN”:</b>	Il valore teorico <i>stand-alone</i> del patrimonio netto di EUROFLY.
<b>“WOKITA”:</b>	Wokita S.r.l., con sede in Olbia (Olbia Tempio), presso il Centro Direzionale – Aeroporto Costa Smeralda, codice fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Sassari 02191440904.

## INTRODUZIONE.

Il presente documento informativo (di seguito, il “**Documento Informativo**”) è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly S.p.A. (di seguito, “**Eurofly**” o la “**Società**”), in ottemperanza a quanto previsto dagli articoli 70, quarto comma, e 71-*bis* del regolamento adottato con delibera Consob n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente integrato e modificato (di seguito, il “**Regolamento Emittenti**”), al fine di illustrare l’operazione di aumento del capitale sociale a pagamento, ai sensi degli articoli 2440 e 2441, quarto comma, del codice civile, da liberarsi mediante conferimento in natura, da parte dell’azionista di riferimento Meridiana S.p.A. (di seguito, “**Meridiana**”), del proprio ramo di azienda – comprensivo, tra l’altro, di immobilizzazioni immateriali, partecipazioni, flotta, beni strumentali, rimanenze, crediti, debiti, personale (e relative posizioni attive e passive, ivi compreso il trattamento di fine rapporto) e altri rapporti giuridici – destinato allo svolgimento di attività nel settore del trasporto aereo (di seguito, il “**Ramo Aviation**”).

L’operazione, che verrà sottoposta all’approvazione dell’assemblea straordinaria di Eurofly convocata per il 21 e il 22 dicembre 2009, rispettivamente in prima e in seconda convocazione (di seguito, l’“**Assemblea Straordinaria**”), consiste, in particolare, nell’aumento del capitale sociale a pagamento, ai sensi degli articoli 2440 e 2441, quarto comma, del codice civile, per un controvalore complessivo pari a Euro 52.559.999,8784 (cinquantaduemilionicinquecentocinquantanovemilanovecentonovantanove/8784), comprensivo dell’importo a copertura della parità contabile implicita delle azioni di nuova emissione di complessivi Euro 6.504.950,48 (seimilionicinquecentoquattromilanovecentocinquanta/48) e di un sovrapprezzo di complessivi Euro 46.055.049,3984 (quarantaseimilionicinquantacinquemilaquarantanove/3984), mediante emissione di n. 325.247.524 (trecentoventicinquemilioniduecentoquaranta-settemilacinquecentoventiquattro) azioni ordinarie Eurofly, senza indicazione del valore nominale, ad un prezzo unitario di Euro 0,1616 (zero/1616), di cui Euro 0,02 (duecentesimi) a copertura della parità contabile implicita e Euro 0,1416 (zero/1416) a titolo di sovrapprezzo, da sottoscrivere e liberare entro il termine del 28 febbraio 2010, mediante conferimento in natura, da parte di Meridiana, del Ramo *Aviation* (di seguito, l’“**Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento**”).

L’Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento si inserisce nel più ampio progetto di integrazione tra le attività di trasporto aereo di Eurofly e della sua controllante Meridiana, (di seguito, l’“**Integrazione**”), approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Eurofly in data 19 novembre 2009, in seguito al positivo esito dello studio fattibilità del quale, con comunicato stampa in data 28 agosto 2009, Eurofly aveva annunciato al mercato l’avvio.

## 1. AVVERTENZE.

### 1.1 Dati previsionali.

Le valutazioni relative al Ramo *Aviation* e al capitale economico di Eurofly menzionate nel presente Documento Informativo sono state formulate anche sulla base di informazioni di carattere previsionale circa i risultati attesi per l'esercizio corrente e per il periodo 2010-2015. Anche il piano industriale "combined" relativo all'Integrazione per il periodo 2010-2015, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly e di Meridiana in data 19 novembre 2009 (di seguito, il "**Piano Industriale Integrato**"), anche sulla scorta di uno *strategy assessment* da parte di AT Kearney, *advisor* industriale della Società (di seguito, l' "**Advisor Industriale**") si basa su informazioni di carattere previsionale. I predetti dati previsionali si basano su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni che potrebbero non verificarsi ovvero verificarsi con tempi e modalità difforni rispetto quanto di seguito riportato, per quanto riguarda sia la relativa quantificazione, sia la tempistica di manifestazione.

### 1.2 Rischi relativi all'Integrazione che possono condizionare in misura significativa l'attività di Eurofly.

#### 1.2.1 Rischi connessi al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per implementare il Piano Industriale Integrato.

L'Assemblea Straordinaria è stata convocata dal Consiglio di Amministrazione della Società per deliberare, *inter alia* - oltre che in merito all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il conferimento del Ramo *Aviation* (di seguito, il "**Conferimento**") - in merito alla proposta di modifica dell'importo complessivo massimo di Euro 26.000.000, comprensivo di eventuale sovrapprezzo, per il quale, in data 3 novembre 2009, l'assemblea straordinaria di Eurofly ha delegato agli amministratori, ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile, la facoltà di aumentare a pagamento il capitale sociale, in via scindibile, in una o più volte, mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione agli azionisti, ai sensi dell'articolo 2441 del codice civile, per il periodo massimo di un anno dal 3 novembre 2009 (di seguito, la "**Delega per l'Aumento di Capitale**"), sostituendo a tale importo l'importo complessivo massimo di Euro 40.000.000, comprensivo di eventuale sovrapprezzo.

Come indicato nella relazione concernente la proposta di conferire la Delega per l'Aumento di Capitale messa a disposizione del pubblico nei quindici giorni antecedenti l'assemblea straordinaria del 3 novembre 2009 (di seguito, la "**Prima Relazione**") - richiamata nella relazione illustrativa, messa a disposizione del pubblico presso la sede e sul sito *internet* di Eurofly, riguardante la proposta di modifica della medesima delega che sarà sottoposta alla prossima Assemblea Straordinaria - l'esecuzione della Delega per l'Aumento di Capitale consentirà di far acquisire alla Società mezzi finanziari di carattere durevole e quindi di ricapitalizzarla.

La proposta di modificare l'importo dell'aumento di capitale oggetto della Delega per l'Aumento di Capitale e, conseguentemente, il secondo capoverso dell'articolo 5, primo comma, dello Statuto sociale di Eurofly, è motivata dall'esigenza di conciliare la predetta finalità di incrementare i mezzi propri della Società con la finalità, già illustrata nella Prima Relazione, di consentire alla Società di utilizzare la Delega per l'Aumento di Capitale quale strumento per reperire le risorse finanziarie necessarie nel contesto dell'Integrazione. Il Piano Industriale Integrato, infatti, evidenzia che Eurofly, ad esito dell'Integrazione, avrà necessità finanziarie almeno pari a circa 70 milioni di Euro, di cui 30 milioni di Euro dovrebbero essere costituiti da debito bancario (comprensivo del rinnovo di linee di credito attualmente in essere) e circa 40 milioni di Euro da mezzi propri che la Delega per l'Aumento di Capitale è finalizzata a reperire.

In considerazione delle necessità finanziarie connesse all'Integrazione – necessità che l'incremento dell'importo della Delega per l'Aumento di Capitale è finalizzato a soddisfare – Meridiana, con lettera trasmessa al Consiglio di Amministrazione di Eurofly in data 19 novembre 2009 (di seguito, la “**Lettera Meridiana**”) ha assunto l'impegno irrevocabile di fornire ad Eurofly risorse finanziarie per un importo massimo complessivo di 40 milioni di Euro, nei termini e alle condizioni riportate nella medesima lettera (di seguito, l’**“Impegno Meridiana”**). Termini e condizioni dell'Impegno Meridiana sono di seguito descritti.

La Lettera Meridiana è stata inviata al Consiglio di Amministrazione di Eurofly quale allegato a un'ulteriore lettera, anch'essa datata 19 novembre 2009 (di seguito, la “**Comunicazione Meridiana**”), con la quale Meridiana ha reso noto al Consiglio di Amministrazione di Eurofly, tra l'altro:

- (a) di aver approvato l'attuazione dell'Integrazione (nei termini e alle condizioni ivi descritte) e il Piano Industriale Integrato;
- (b) di aver definito il perimetro del Ramo *Aviation* - precisando al riguardo che non sono compresi in tale perimetro i flussi e i fabbisogni economico-finanziari di Meridiana relativi al periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data di efficacia del Conferimento, che resteranno di competenza e a carico di Meridiana;
- (c) la stima del valore del capitale economico del Ramo *Aviation*, contenuta in una relazione preliminare predisposta dall'esperto indipendente nominato ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile, ivi allegata (cfr. in proposito il successivo paragrafo 2.1.3.1 di questo Documento Informativo);
- (d) che l'esecuzione dell'Integrazione è soggetta alla condizione che le attuali banche finanziatrici di Meridiana e di Eurofly e/o altri istituti bancari di primario *standing* (di seguito, gli “**Istituti Finanziatori**”), concedano a Eurofly (post Integrazione) affidamenti per 30 milioni di Euro (compreso l'attuale affidamento a favore di Eurofly per 15 milioni di Euro, da rinnovare a medio-lungo termine, di seguito, il “**Finanziamento**”) e confermino e/o rinnovino le garanzie necessarie in relazione all'attività di trasporto aereo (di seguito, la “**Condizione Sospensiva**”);
- (e) che, tenuto conto delle necessità finanziarie di Eurofly post Integrazione, come evidenziate nel Piano Industriale Integrato, Meridiana è disponibile a garantire l'integrale sottoscrizione di un aumento di capitale di Eurofly (post Integrazione) per un importo non eccedente 40 milioni di Euro nei termini e alle condizioni di cui alla Lettera Meridiana, precisando che tale impegno di Meridiana è subordinato all'accettazione, da parte di Eurofly, dei termini e delle condizioni della Lettera Meridiana;
- (f) una tempistica indicativa dell'Integrazione.

Ai sensi della Lettera Meridiana, le risorse finanziarie oggetto dell'Impegno Meridiana saranno fornite a Eurofly mediante sottoscrizione e liberazione, da parte di Meridiana, delle azioni di nuova emissione che saranno offerte in opzione agli azionisti a fronte dell'aumento di capitale a pagamento da attuare in esecuzione della Delega per l'Aumento di Capitale.

Nella Lettera Meridiana è previsto altresì che le nuove azioni rivenienti dall'aumento di capitale di Eurofly che sarà attuato in esecuzione della Delega per l'Aumento di Capitale (di seguito, l’**“Aumento di Capitale in Opzione”**) siano sottoscritte da Meridiana in misura tale da garantire che la partecipazione detenuta da Meridiana in Eurofly ad esito dell'Aumento di Capitale in Opzione non si riduca al di sotto del 50,1% e non si incrementi fino a superare il 90% del capitale sociale. La Lettera Meridiana, in particolare, prevede che Meridiana, anche al fine di favorire il mantenimento di un adeguato flottante, dia al mercato la possibilità di sottoscrivere, in tutto o in parte, le azioni oggetto dei diritti di opzione ad essa spettanti – fermo restando il mantenimento, ad esito dell'Aumento di Capitale in Opzione, di una partecipazione non inferiore al 50,1% del capitale di Eurofly – e si impegni a sottoscrivere i diritti di opzione non esercitati per un valore complessivo massimo di Euro 40.000.000 (quarantamiliardi) e a

condizione che la partecipazione di Meridiana in Eurofly non superi la soglia del 90% ad esito dell'Aumento di Capitale in Opzione.

La Lettera Meridiana prevede inoltre che, non prima del 15 gennaio 2010, una parte delle risorse finanziarie oggetto dello stesso Impegno Meridiana, per un importo massimo pari a Euro 25.000.000, potrà essere messa a disposizione di Eurofly sotto forma di finanziamento infruttifero finalizzato a sostenere la continuità aziendale della Società a seguito dell'Integrazione, restando inteso che il credito verso Meridiana per l'importo del finanziamento erogato sarà utilizzato a compensazione del debito di Meridiana per la sottoscrizione delle azioni di Eurofly rivenienti dall'Aumento di Capitale in Opzione che saranno sottoscritte da Meridiana in conformità alla Lettera Meridiana e l'eventuale residuo di tale credito sia rimborsato a Meridiana una volta perfezionato l'Aumento di Capitale in Opzione.

L'Impegno Meridiana è sottoposto alle seguenti condizioni poste nell'esclusivo interesse di Meridiana e quindi rinunciabili a discrezione di Meridiana:

- (i) approvazione dell'Integrazione da parte del Consiglio di Amministrazione di Eurofly (approvazione intervenuta il 19 novembre 2009);
- (ii) impegno, da parte degli Istituti Finanziatori, a fornire ad Eurofly (post Integrazione) risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad almeno 30 milioni di Euro, essendo incluso in tale importo il Finanziamento, in relazione al quale si renderà necessario ottenere, come già previsto nel piano industriale *stand-alone* 2010-2015 di Eurofly, approvato il 28 agosto 2009, come modificato in data 19 novembre 2009 (di seguito, il "**Piano Industriale Stand-Alone**"), una proroga della scadenza attualmente prevista per il mese di ottobre 2010;
- (iii) conferma e/o rinnovo, da parte degli Istituti Finanziatori, in capo ad Eurofly post Integrazione, delle garanzie in essere relative all'attività di trasporto aereo (di seguito, le "**Garanzie**") non più tardi del 31 gennaio 2010;
- (iv) piena esecuzione del Conferimento entro il 31 gennaio 2010.

Occorre peraltro precisare che l'Impegno Meridiana non si aggiunge all'impegno irrevocabile precedentemente assunto da Meridiana in data 27 agosto 2009 concernente l'erogazione a Eurofly di risorse finanziarie fino a un massimo di 20 milioni di Euro, destinati per un importo non inferiore a 15 milioni di Euro alla sottoscrizione di un aumento di capitale in denaro nonché, per un importo massimo di 5 milioni di Euro, a soddisfare esigenze di liquidità connesse al piano industriale *stand-alone* di Eurofly (di seguito, l'**Impegno Iniziale**). In effetti, l'Impegno Meridiana precisa che, (i) qualora Eurofly beneficiasse, in tutto o in parte, di risorse finanziarie erogate ai sensi dell'Impegno Iniziale, l'importo complessivo dell'Impegno Meridiana sarebbe ridotto di conseguenza e (ii) l'Impegno Iniziale verrà meno e sarà interamente sostituito dall'Impegno Meridiana qualora l'Integrazione sia completata entro il termine sopra menzionato del 31 gennaio 2010.

Infine, ai sensi di una ulteriore lettera in data 19 novembre 2009, indirizzata al Consiglio di Amministrazione di Eurofly (di seguito, la "**Seconda Lettera Meridiana**"), Meridiana si è impegnata irrevocabilmente a erogare una parte del citato finanziamento di Euro 25.000.000 a Eurofly, per un importo massimo di Euro 10.000.000, dopo l'approvazione dell'Integrazione da parte del Consiglio di Amministrazione di Eurofly – intervenuta il 19 novembre 2009 – ma non prima del 21 dicembre 2009.

La Seconda Lettera Meridiana precisa inoltre che:

- (i) in caso di erogazione anche parziale del predetto importo massimo di Euro 10.000.000, l'impegno di Meridiana a finanziare Eurofly fino a Euro 25.000.000 ai sensi della Lettera Meridiana sarà ridotto fino a concorrenza di quanto anticipatamente erogato;
- (ii) se il Conferimento sarà effettuato entro il 31 gennaio 2010, l'importo oggetto di finanziamento sarà considerato come parte del credito da utilizzare a compensazione del debito di Meridiana per

la sottoscrizione delle azioni di Eurofly rivenienti dall'Aumento di Capitale in Opzione (che saranno sottoscritte da Meridiana in conformità alla Lettera Meridiana) e l'eventuale residuo sarà rimborsato a Meridiana una volta perfezionato l'Aumento di Capitale in Opzione;

- (iii) se il Conferimento non avrà luogo entro il 31 gennaio 2010, l'importo del finanziamento anticipato si riterrà erogato in conformità alle previsioni dell'Impegno Iniziale e, pertanto, sarà soggetto ai termini e condizioni ivi previsti.

Nell'ipotesi in cui non si verifichi la Condizione Sospensiva, l'Impegno Meridiana non sarà efficace.

Come illustrato in precedenza, inoltre, l'Impegno Meridiana è anche sospensivamente condizionato alla circostanza che si dia piena esecuzione al Conferimento entro il 31 gennaio 2010.

In entrambe le ipotesi, pertanto, non sarebbero disponibili le risorse finanziarie delle quali necessita Eurofly post Integrazione.

Conseguentemente, come meglio illustrato nel successivo paragrafo 1.2.3, in caso di mancato avverarsi della Condizione Sospensiva, ovvero in caso non si riesca a dare attuazione al Conferimento entro il 31 gennaio 2010, non si farà luogo all'Integrazione, fermo restando che Meridiana potrebbe rinunciare alla condizione da ultimo descritta, ovvero alla Condizione Sospensiva.

### **1.2.2 Rischi relativi a potenziali conflitti di interesse delle parti correlate con cui è effettuata l'operazione di Integrazione.**

Con riferimento ai rischi di potenziali conflitti di interesse delle parti correlate con le quali viene effettuata l'Integrazione – parti correlate alle quali è dedicato il successivo paragrafo 2.3 di questo Documento Informativo, cui si rinvia – si rileva anzitutto che:

- alla data del presente documento Informativo Meridiana detiene una partecipazione rappresentativa del 59,58% del capitale sociale di Eurofly, e detiene pertanto il controllo di diritto della Società ai sensi dell'articolo 2359, primo comma, n. 1, del codice civile, come richiamato dall'articolo 93, primo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998 n. 58 (di seguito, il "TUF");
- tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale di Eurofly attualmente in carica sono stati eletti dall'assemblea dagli azionisti tenutasi il 29 aprile 2009, essendo tutti i loro nominativi tratti dall'unica lista presentata da Meridiana ai sensi dell'articolo 14, secondo comma, dello statuto di Eurofly;
- quattro consiglieri di amministrazione Eurofly sono portatori di interessi per conto di Meridiana. In particolare, l'Amministratore Delegato della Società, Giovanni Rossi, ricopre la medesima carica in Meridiana e i consiglieri di amministrazione Luca Ragnedda e Sergio Rosa ricoprono funzioni esecutive in Meridiana, essendo rispettivamente Direttore Amministrazione e Finanza e Direttore Pianificazione e Controllo. Inoltre, il Vicepresidente di Eurofly, Franco Trivi, riveste anche la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione di Meridiana, ma, non essendo portatore di deleghe, non è amministratore esecutivo di Eurofly.

Anche sulla base di tali presupposti, il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha preso atto dell'attività di direzione e coordinamento che Meridiana esercita su Eurofly ai sensi dell'articolo 2497 del codice civile. Si segnala dunque il rischio di potenziali conflitti di interesse in capo ai consiglieri di amministrazione di Eurofly sopra menzionati.

Avuto riguardo a quanto sopra illustrato, peraltro, si fa presente che:

- (i) il valore del Ramo *Aviation* oggetto di conferimento in Eurofly è stato determinato sulla base di una relazione di stima predisposta e asseverata dal professor Enrico Laghi (di seguito, l'“**Esperto**”) quale esperto indipendente ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile (di seguito, la “**Relazione dell'Esperto**”, allegata *sub* (C) a questo Documento Informativo e più ampiamente richiamata nel successivo paragrafo 2.1.3.1);
- (ii) ai fini di effettuare una accurata valutazione relativa al valore del capitale economico del Ramo *Aviation* e di *Eurofly*, e, quindi, allo scopo di assicurare che il prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento fosse determinato sulla base di criteri e di metodi di valutazione adeguati, il Consiglio di Amministrazione di Eurofly, anche in considerazione del fatto che l'Integrazione si configura quale operazione tra parti correlate, ha ritenuto opportuno avvalersi della consulenza di un esperto indipendente, Centrobanca – Banca di Credito Mobiliare e Finanziario S.p.A. (di seguito, l'“**Advisor Finanziario**”), le cui conclusioni con riferimento alla valorizzazione del Ramo *Aviation* e quindi alla Relazione dell'Esperto, nonché al valore di capitale economico di Eurofly e al numero di nuove azioni da emettere a servizio dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, saranno oggetto del successivo paragrafo 2.1.3.2) di questo Documento Informativo;
- (iii) la congruità del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento è stata oggetto di parere, allegato al presente Documento Informativo *sub* (B), redatto ai sensi dell'articolo 158, primo comma, del TUF dalla società incaricata della revisione contabile di Eurofly, Deloitte & Touche S.p.A..

### **1.2.3 Rischi relativi alla mancata attuazione dell'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento.**

Come precisato nella relazione predisposta dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly ai sensi dell'articolo 2441, sesto comma, del codice civile e dell'articolo 70, terzo comma del Regolamento Emittenti, illustrativa della proposta di Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, (di seguito, la “**Relazione Illustrativa**”), anche tenuto conto della Condizione Sospensiva contenuta nella Comunicazione Meridiana, nonché dei termini e condizioni dell'Impegno Meridiana e, più in generale, della complessità delle attività connesse all'effettuazione del Conferimento (ivi compreso il consenso all'attuazione dell'Integrazione da parte degli Istituti Finanziatori che hanno concesso il Finanziamento e le Garanzie, nonché, a titolo esemplificativo, il trasferimento in capo a Eurofly post Integrazione delle licenze necessarie per l'operatività del Ramo *Aviation* e dei contratti di locazione operativa degli aeromobili), si darà esecuzione al Conferimento una volta ottenuti tutti gli impegni, adempimenti, consensi e/o provvedimenti autorizzativi, di presa d'atto o d'altra natura necessari, anche alla luce della Condizione Sospensiva e dei termini e condizioni dell'Impegno Meridiana.

Peraltro, si darà attuazione al Conferimento allorché ne constino le condizioni realmente indispensabili secondo le leggi vigenti e le condizioni realmente indispensabili per non pregiudicare sostanzialmente e irrevocabilmente la continuità dell'attività del Ramo *Aviation* e/o la continuità aziendale della Società. Per questo motivo, si è pertanto proposto di conferire mandato al Consiglio di Amministrazione, e per esso al Presidente Marco Rigotti, di procedere al Conferimento allorché ne constino le condizioni realmente indispensabili secondo le leggi vigenti e le condizioni realmente indispensabili per non pregiudicare sostanzialmente e irrevocabilmente la continuità dell'attività del Ramo *Aviation* oggetto del Conferimento e/o la continuità aziendale della Società.

Si precisa, inoltre, che l'esecuzione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento è prevista, compatibilmente con i tempi tecnici necessari, in epoca immediatamente successiva alla iscrizione delle deliberazioni che dovessero essere assunte al riguardo dell'Assemblea Straordinaria presso il competente Registro delle Imprese, e comunque entro il 28 febbraio 2010, avuto

riguardo anche al disposto dell'articolo 2343-ter del codice civile in relazione all'utilizzo di una relazione di stima di data anteriore di non oltre sei mesi al conferimento.

Si prevede, infine, che l'Aumento di Capitale in Opzione sarà eseguito successivamente all'attuazione del Conferimento.

Per contro, qualora non si procedesse all'Integrazione, anche in considerazione del mancato verificarsi della Condizione Sospensiva e/o di quanto previsto in relazione all'Impegno Meridiana, la Delega per l'Aumento di Capitale sarà utilizzata per reperire le risorse finanziarie necessarie o utili per l'implementazione del Piano Industriale *Stand-Alone*. In tal caso resterebbe fermo l'Impegno Iniziale.

## **1.2.4 Rischi relativi alla continuità aziendale.**

### **1.2.4.1 Rischi relativi alla continuità aziendale in caso di mancata attuazione dell'Integrazione.**

Nel primo semestre dell'esercizio 2009 i risultati di Eurofly sono stati ancora condizionati dalla grave crisi che ha interessato l'economia mondiale a partire dal 2008.

Durante questo periodo, infatti, il calo della fiducia, la diminuzione della ricchezza e la stretta creditizia hanno comportato una contrazione della domanda dei consumatori e una rilevante riduzione della produzione industriale e del prodotto interno lordo sia negli Stati Uniti che in Europa. Conseguentemente, il numero dei passeggeri e le ore volate hanno risentito della riduzione della capacità di spesa dei consumatori e delle aziende.

In tale scenario, inoltre, il prezzo del petrolio si è fortemente ridimensionato rispetto ai livelli *record* raggiunti nel corso del 2008 a fronte di un rafforzamento del Dollaro statunitense rispetto all'Euro. Si segnala tuttavia che i risparmi avuti sul costo del carburante, derivanti dalla discesa del prezzo del petrolio, hanno solo parzialmente compensato il calo dei ricavi in termini di prezzi e di volumi e la crescita degli altri costi operativi.

Il primo semestre 2009 ha registrato, poi, una perdita di Euro 23.278 migliaia (di cui Euro 19.221 migliaia maturati nel secondo trimestre 2009), da confrontare con la perdita di Euro 14.962 migliaia del primo semestre 2008 (di cui Euro 10.795 migliaia maturati nel secondo trimestre 2008).

Il patrimonio netto di Eurofly al 30 giugno 2009 è risultato pari a Euro 7.596 migliaia, in diminuzione rispetto al valore registrato al 31 dicembre 2008, pari ad Euro 28.438 migliaia. I risultati del periodo hanno provocato il raggiungimento di un livello di patrimonializzazione della Società inferiore a quello previsto dall'articolo 2446 del codice civile (riduzione del capitale di oltre un terzo).

In questa prospettiva, come comunicato al mercato in data 28 agosto 2009, Meridiana ha assunto, in data 27 agosto 2009, l'Impegno Iniziale così da consentire a Eurofly – nell'arco temporale di 12 mesi a partire dal mese di luglio 2009, sulla base del Piano Industriale *Stand-Alone* – di operare in condizioni di continuità aziendale, considerato il livello di perdita atteso in tale arco temporale, al fine di potere completare lo studio di fattibilità relativo all'Integrazione.

L'assemblea straordinaria del 29 settembre 2009, chiamata ad esaminare la relazione sulla situazione patrimoniale della Società al 30 giugno 2009, di cui all'articolo 2446 del codice civile e ad assumere le delibere conseguenti ai fini della copertura delle perdite, pari ad Euro 48.540.555 – di cui (a) Euro 23.277.719 consuntivati nel primo semestre 2009, (b) Euro 24.440.820 relativi a perdite riconducibili ai precedenti esercizi e (c) Euro 822.016 relativi alle riserve negative per iscrizione di costi e altri aggiustamenti IAS portati in riduzione del patrimonio netto - (i) visto il comunicato della Società del 28 agosto 2009, (ii) preso atto dell'impegno di Meridiana del 27 agosto 2009, di cui infra, (iii) considerata l'opportunità che l'assemblea degli azionisti potesse assumere le opportune delibere sul capitale anche

tenendo conto dell'esito dello studio di fattibilità dell'Integrazione (studio all'epoca ancora in corso) e (iv) tenuto conto altresì della indicazione, contenuta nel comunicato stampa sopra citato, della convocazione, entro la chiusura dell'esercizio 2009, di un'ulteriore assemblea chiamata a deliberare in merito alle operazioni sul capitale volte a ristabilire l'equilibrio patrimoniale della società e/o per deliberare sull'Integrazione, ha deliberato di non procedere alla riduzione del capitale sociale.

In data 3 novembre 2009, l'assemblea straordinaria chiamata ad esaminare la relazione sulla situazione patrimoniale della Società al 31 agosto 2009 di cui all'articolo 2446 del codice civile e ad adottare le delibere conseguenti ai fini della copertura delle perdite, pari complessivamente ad Euro 45.051.784 – di cui (a) Euro 19.788.948 consuntivati nei primi otto mesi del 2009, (b) Euro 24.440.820 relativi a perdite riconducibili ai precedenti esercizi e (c) Euro 822.016 relativi alle riserve negative per iscrizione di costi e altri aggiustamenti IAS portati in riduzione del patrimonio netto in base ai medesimi principi contabili internazionali IAS / IFRS – ha deliberato di:

- (i) coprire le suddette perdite e riserve negative pari complessivamente a Euro 45.051.784 mediante:  
(1) utilizzo integrale della riserva sovrapprezzo azioni presente nel patrimonio della Società pari a Euro 16.957.817 a copertura della residua perdita dell'esercizio 2007 per Euro 5.943.148 e a copertura parziale della perdita dell'esercizio 2008 per Euro 11.014.669, riducendo conseguentemente le perdite a Euro 28.093.967 e (2) utilizzo di Euro 28.093.967 del capitale sociale a copertura della perdita residua dell'esercizio 2008 per Euro 7.483.003, a copertura della perdita dei primi otto mesi dell'esercizio 2009 per Euro 19.788.948, nonché a copertura delle riserve negative per iscrizione di costi e altri aggiustamenti IAS per Euro 822.016; pertanto le perdite e riserve negative sono risultate integralmente coperte e il nuovo capitale sociale di Eurofly risulta ridotto ad Euro 11.084.271,92, suddiviso in n. 354.794.770 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale; e
- (ii) modificare lo statuto sociale, *inter alia*, al fine di attribuire al Consiglio di Amministrazione, per il periodo massimo di un anno dalla medesima data del 3 novembre 2009, ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile, la facoltà di aumentare a pagamento il capitale sociale, in via scindibile, in una o più volte, per un importo complessivo massimo di Euro 26.000.000, mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione agli azionisti, esclusa la Società per le azioni proprie eventualmente detenute.

In data 19 novembre 2009, il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha convocato l'Assemblea Straordinaria anche per deliberare preliminarmente in merito alla riduzione del capitale per perdite ai sensi dell'articolo 2446 del codice civile. In particolare, il Consiglio di Amministrazione, previa approvazione da parte dell'Assemblea degli Azionisti della situazione patrimoniale *ex* articolo 2446 del codice civile redatta al 31 ottobre 2009, dalla quale risulta una perdita per il periodo 1 gennaio 2009 – 31 ottobre 2009 di Euro 23.617.195, di cui Euro 19.788.948 già coperti attraverso la riduzione del capitale dalla assemblea degli azionisti in data 3 novembre 2009, ha proposto di coprire la perdita residua di Euro 3.828.247 del bimestre settembre – ottobre 2009 mediante utilizzo di Euro 3.828.247 del capitale sociale. Conseguentemente, in caso di approvazione di tale proposta, la perdite risulteranno integralmente coperte e il nuovo capitale sociale di Eurofly verrà ridotto a Euro 7.256.024,92 con l'effetto della riduzione della cosiddetta "parità contabile implicita" di ciascuna azione, intesa quale quoziente risultante dalla divisione dell'ammontare del capitale sociale per il numero delle azioni, numero quest'ultimo che resta invece invariato. Il tutto con effetto dalla data di iscrizione delle delibere che dovessero essere assunte dall'assemblea straordinaria presso il Registro delle Imprese di Milano.

Come indicato nel comunicato stampa relativo alla relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2009, emesso in data 27 agosto 2009, anche in base ai risultati attesi per il 2010, appare prevedibile l'intera erosione del patrimonio netto della Società già nel corso del primo semestre 2010.

In caso di mancata attuazione dell'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento, pertanto, si renderà necessario patrimonializzare la Società al più presto, e quindi procedere, il più rapidamente possibile, compatibilmente con i tempi tecnici necessari, a dare attuazione all'Aumento di Capitale in Opzione.

In data 9 dicembre 2009, il Collegio Sindacale, nell'ambito delle osservazioni alla situazione patrimoniale ex articolo 2446 del codice civile redatta al 31 ottobre 2009, ha osservato che le soluzioni proposte dal Consiglio di Amministrazione il 19 novembre 2009 per assicurare la continuità aziendale “*appaiono razionali e supportate da motivazioni di carattere industriale*”.

Si segnala, tuttavia, che, qualora l'Integrazione non avesse luogo, la Società darebbe attuazione al Piano Industriale *Stand-Alone*, ma il presupposto della continuità aziendale su cui si basa il Piano Industriale *Stand-Alone* dipende anche dal raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano stesso, che, come si avrà modo di precisare nell'ambito del successivo paragrafo 1.3 di questo Documento Informativo, è influenzato, oltre che dalla effettiva realizzazione delle azioni strategiche pianificate, da variabili esogene al di fuori del controllo diretto della Società.

Pertanto, in tale ipotesi, Eurofly potrebbe dover ricorrere ad ulteriori operazioni di aumento di capitale al fine di mantenere l'equilibrio patrimoniale e finanziario indispensabile per operare in condizioni di continuità aziendale.

#### 1.2.4.2 Rischi relativi alla continuità aziendale in caso di attuazione dell'Integrazione.

In caso di attuazione dell'Integrazione, il presupposto della continuità aziendale si basa sulla realizzazione degli obiettivi previsti dal Piano Industriale Integrato. Il conseguimento di tali obiettivi è significativamente influenzato non solo dall'andamento di variabili di scenario, quali la volatilità del costo del carburante e dei rapporti di cambio e dei tassi di interesse, del coefficiente di riempimento degli aeromobili, dei ricavi unitari medi per passeggero nonché dei proventi per ora volo relativi ai voli *charter*, le cui dinamiche non sono sotto il controllo della Società e la cui incidenza è particolarmente rilevante sul raggiungimento dei risultati attesi, ma è anche significativamente influenzato da azioni degli amministratori e del *management* della Società che potrebbero non essere intraprese, in tutto o in parte.

#### 1.2.5 **Rischi connessi all'incertezza relativa alle assunzioni ipotetiche alla base del Piano Industriale Integrato.**

I risultati previsti e stimati dal Piano Industriale Integrato sono basati su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri che potrebbero anche non verificarsi e ad azioni degli organi amministrativi della Società che potrebbero non essere intraprese, in tutto o in parte.

Si segnala che l'effettiva ed integrale realizzazione del Piano Industriale Integrato ed il conseguimento dei risultati attesi, delle sinergie e degli obiettivi programmati possono dipendere da congiunture economiche o da eventi imprevedibili e/o non controllabili dalla Società, quali, ad esempio, l'andamento del cambio Euro/Dollaro, dei tassi di interesse e del costo del carburante per aeromobili, il fattore di riempimento degli aeromobili, nonché il livello dei ricavi medi; inoltre altri fattori ed eventi inclusi nel Piano Industriale Integrato non risultano sotto il pieno controllo della Società, quali la definizione degli accordi di solidarietà con il personale ed altri accordi sindacali e la disponibilità di aeromobili per la sostituzione graduale della flotta con modalità e a condizioni convenienti.

Infatti, i dati previsionali sono basati su valutazioni interne concernenti eventi futuri, soggetti a eventi incerti, anche al di fuori del controllo degli amministratori e del *management* della Società a causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, per cui gli scostamenti fra valori consuntivi e valori preventivati potrebbero essere significativi.

Qualora una o più delle assunzioni sottese ai dati previsionali non si realizzino, o si verifichino solo in parte, la Società potrebbe non raggiungere gli obiettivi prefissati, non conseguire le sinergie ipotizzate ed i risultati attesi potrebbero differire, anche significativamente, da quanto previsto.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi previsti nel Piano Industriale Integrato potrebbe avere effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria e sull'attività di Eurofly, con possibili ripercussioni sulla continuità aziendale nell'arco del Piano Industriale Integrato.

#### **1.2.6 Contabilizzazione degli effetti dell'Integrazione.**

Si segnala che la metodologia di contabilizzazione applicabile all'operazione di Integrazione comporterà l'iscrizione nel bilancio di Eurofly post Integrazione di valori di incremento del patrimonio netto inferiori rispetto al controvalore complessivo dell'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento.

#### **1.2.7 Effetto diluitivo dell'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento.**

Al pari di ogni operazione di aumento di capitale da liberarsi mediante conferimento in natura, anche in relazione all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, si è in presenza di un'esclusione *ex lege* del diritto di opzione, ai sensi dell'articolo 2441, quarto comma, del codice civile e quindi di una diluizione della percentuale di partecipazione detenuta dagli azionisti.

In particolare, ad esito del perfezionamento dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, tutti gli azionisti di Eurofly diversi da Meridiana subiranno inevitabilmente un effetto diluitivo della percentuale di partecipazione da essi attualmente detenuta nel capitale sociale di Eurofly.

#### **1.2.8 Non contendibilità e riduzione del flottante di Eurofly.**

Alla data del presente Documento Informativo, Sua Altezza Aga Khan Karim esercita indirettamente il controllo sull'Emittente, ai sensi dell'articolo 93 del TUF, in quanto controlla indirettamente Meridiana, che a sua volta detiene una partecipazione complessivamente pari al 59,58% del capitale sociale di Eurofly.

Come si avrà modo di precisare nel successivo paragrafo 2.1.4 di questo Documento Informativo, ad esito del perfezionamento dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, la partecipazione attualmente detenuta nel capitale sociale di Eurofly da Meridiana sarà pari al 78,91%.

In tale ipotesi, Sua Altezza Aga Khan Karim non solo continuerebbe ad esercitare un'influenza dominante nell'assemblea di Eurofly, ma rafforzerebbe il controllo sulla Società che, all'esito dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, sarebbe pertanto caratterizzata da un ancora minore grado di contendibilità rispetto alla situazione ad oggi esistente.

Si segnala inoltre che, una volta attuato l'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, in considerazione dell'incremento della partecipazione detenuta da Meridiana in Eurofly, il flottante sarà significativamente ridotto.

### **1.2.9 Rischi connessi ai rapporti con le organizzazioni sindacali.**

In linea generale, l'attività di trasporto aereo può risentire significativamente di astensioni dal lavoro o altre manifestazioni di conflittualità che possono determinare interruzioni di servizi o disservizi. Il settore è storicamente soggetto a ripetuti periodi di tensione sindacale.

Benché negli ultimi anni Eurofly non abbia subito significativi scioperi o altre forme di conflittualità, non si può escludere che nel futuro possano verificarsi interruzioni dei servizi della Società causati da agitazioni di carattere sindacale con conseguenti effetti negativi sull'attività operativa e sui risultati economici della Società, in particolare alla luce del ridimensionamento del personale che il Piano Industriale Integrato prevede sia posto in essere a seguito dell'Integrazione.

Con specifico riguardo all'Integrazione, si segnala inoltre che, per effetto del Conferimento, numerosi rapporti di lavoro allo stato in essere con Meridiana saranno trasferiti a Eurofly. Ai sensi dell'articolo 47 della Legge 29 dicembre 1990, n. 428, come modificato, da ultimo, nel 2001, il trasferimento del Ramo *Aviation*, da realizzare mediante il Conferimento, è stato comunicato per iscritto in data 19 novembre 2009 alle rappresentanze sindacali unitarie e alle rappresentanze sindacali aziendali di Meridiana.

Non si può escludere il rischio che in relazione al Conferimento si verifichino scioperi o altre forme di conflittualità ovvero di tensione sindacale.

### **1.2.10 Rischio relativo alla continuità territoriale.**

Alcuni collegamenti effettuati da Meridiana tra gli aeroporti di Olbia, Cagliari, Lampedusa e Pantelleria ed alcuni aeroporti italiani sono regolati dal regime della c.d. continuità territoriale, strumento legislativo finalizzato a garantire ad alcuni cittadini, che il legislatore ha ritenuto penalizzati per motivi geografici, alcune favorevoli condizioni di accesso ai servizi di trasporto aereo.

Le rotte che sono oggetto di oneri di servizio pubblico possono essere esercite dai vettori europei interessati solo mediante una integrale accettazione dei vincoli imposti dallo stesso schema legislativo con particolare riferimento a frequenze, tariffe, distribuzione, ecc.. Lo schema normativo prevede che, in assenza di vettori interessati a svolgere il c.d. servizio onerato, lo Stato (o la Regione) possano bandire una gara (al ribasso) che prevede l'erogazione di fondi pubblici finalizzati a garantire al vettore l'equilibrio economico e finanziario delle attività svolte.

Il rinnovo delle gare nonché eventuali cambiamenti relativi alla normativa applicabile e alla relative disposizioni da parte dell'Enac o delle Regioni interessate (ad esempio in termini di maggiore liberalizzazione delle rotte) potrebbero avere influenze significative sui risultati di Eurofly.

### **1.2.11 Dati pro forma.**

Il Documento Informativo contiene dati pro-forma al fine di riflettere retroattivamente, sui prospetti contabili di Eurofly al 30 giugno 2009, gli effetti dell' Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, simulando gli effetti del Conferimento sull'andamento economico e sulla situazione patrimoniale di Eurofly sulla base delle seguenti assunzioni:

- (a) con riferimento allo stato patrimoniale consolidato pro-forma, come se il Conferimento avesse avuto efficacia dal 30 giugno 2009;
- (b) con riferimento al conto economico consolidato pro-forma, come se il Conferimento avesse avuto efficacia dall'1 gennaio 2009.

Si segnala che, in ogni caso, che i dati pro-forma contenuti nel presente Documento Informativo rappresentano una simulazione, fornita a soli fini illustrativi, dei possibili effetti che potranno derivare dal Conferimento alla futura data di efficacia. Ai fini di una corretta rappresentazione dei dati pro-forma è necessario tener presente che:

- (c) trattandosi di rappresentazioni costruite su ipotesi, anche se il Conferimento fosse realmente avvenuto alla data presa a riferimento per la predisposizione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, non necessariamente si sarebbero ottenuti gli stessi risultati di seguito presentati;
- (d) i dati pro-forma evidenziano solo gli effetti oggettivamente misurabili del Conferimento e pertanto non tengono conto di potenziali effetti conseguenti all'esecuzione dello stesso;
- (e) in considerazione delle diverse finalità per le quali vengono predisposti i bilanci pro-forma rispetto ai bilanci storici si raccomanda di leggere separatamente lo stato patrimoniale consolidato pro-forma ed il conto economico consolidato pro-forma senza ricercare collegamenti contabili tra i due prospetti.

Inoltre, le informazioni finanziarie pro-forma riportate nel presente Documento Informativo non intendono in alcun modo rappresentare una previsione dei futuri risultati consolidati di Eurofly e non devono pertanto essere utilizzati in tal senso.

Infine si precisa che con riferimento alla futura efficacia del Conferimento, la determinazione ed identificazione puntuale degli effetti relativi alla definizione dei valori correnti delle attività e delle passività identificabili del Ramo *Aviation* potrà subire delle modifiche nel corso del periodo di 12 mesi successivo all'efficacia del Conferimento, anche alla luce della applicazione del principio IFRS 3, con particolare riferimento alle allocazioni dei plusvalori emergenti dal Conferimento ad attività e passività identificabili ai sensi del menzionato principio contabile internazionale (per ulteriori informazioni si rinvia al capitolo 5 del presente Documento Informativo).

### **1.3 Aggiornamento relativo ai fattori di rischio e alle incertezze evidenziate in prospetti e documenti informativi precedentemente redatti.**

#### **1.3.1 Premessa.**

Lo schema n. 3 dell'Allegato 3B al Regolamento Emittenti prevede, al paragrafo 1.1, che venga inserito nel documento informativo relativo ad operazioni significative di conferimento in natura, un aggiornamento in merito agli eventuali profili di rischio e alle incertezze evidenziate in prospetti e documenti informativi redatti in precedenza. Pertanto, in aggiunta alle avvertenze contenute nei precedenti paragrafi 1.1 e 1.2, si forniranno nel seguito alcuni aggiornamenti in merito ai rischi evidenziati nel prospetto informativo pubblicato in data 27 novembre 2008 ai fini dell'ammissione a quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. (di seguito, "MTA") delle azioni ordinarie Eurofly rivenienti dagli aumenti del capitale sociale in natura e in opzione posti in essere dalla Società tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009.

## 1.3.2 Rischi relativi alla Società.

### 1.3.2.1 Rischi legati alla situazione di squilibrio finanziario della Società.

Come evidenziato nel comunicato stampa diffuso ai sensi dell'articolo 114, quinto comma, TUF in data 27 novembre 2009, la situazione finanziaria della Società al 31 ottobre 2009 è caratterizzata dalla presenza di indebitamento finanziario corrente pari a circa Euro 14,9 milioni su un indebitamento complessivo di circa 17 milioni di Euro. I debiti finanziari a breve rappresentano pertanto circa l'87% dell'indebitamento finanziario complessivo.

L'indebitamento finanziario consiste prevalentemente (i) nel Finanziamento, come definito al precedente paragrafo 1.2.1, di cui è previsto il rimborso anticipato obbligatorio qualora non siano rispettati i *covenant* finanziari in esso individuati con riferimento al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno, nonché (ii) nel debito per il mutuo contratto per l'acquisto dell'immobile in cui la Società ha sede.

In particolare, il contratto che disciplina il Finanziamento prevede *covenant* finanziari facenti riferimento ai rapporti tra indebitamento finanziario netto/EBITDAR e indebitamento finanziario netto/ patrimonio netto della Società e meglio descritti nel successivo paragrafo 1.3.2.4 di questo Documento Informativo. In caso di mancato rispetto di detti *covenant* al 31 dicembre 2009 (data della prossima verifica)- mancato rispetto del quale si fa cenno anche nel successivo paragrafo 1.3.2.4 - o in caso di mancata certificazione del calcolo degli stessi da parte della società di revisione di Eurofly, si determinerà la decadenza del beneficio del termine e le banche finanziatrici saranno legittimate a formulare una eventuale richiesta di rimborso anticipato. In tali ipotesi, la Società potrebbe conseguentemente essere impossibilitata a far fronte ai propri impegni e a proseguire la propria attività.

Come in precedenza indicato, la Comunicazione Meridiana e la Lettera Meridiana prevedono che l'esecuzione dell'Integrazione e l'Impegno Meridiana siano entrambi condizionati, *inter alia*, alla concessione, da parte degli Istituti Finanziatori, di affidamenti per 30 milioni di Euro, comprensivi del Finanziamento che dovrà essere rinnovato a medio-lungo termine.

In aggiunta alle eventuali conseguenze derivanti dall'eventuale mancato avveramento della predetta condizione, si ricorda che il mancato rispetto dei *covenant* finanziari previsti dal contratto che disciplina il Finanziamento in una data di verifica posteriore al 31 dicembre 2009, con conseguente accelerazione del relativo rimborso, ovvero il mancato rinnovo del Finanziamento alla sua data di scadenza, potrebbero determinare l'impossibilità della Società di far fronte regolarmente alle proprie obbligazioni. In tal caso potrebbero verificarsi significative ripercussioni sull'equilibrio finanziario e sulla stessa continuità aziendale di Eurofly.

### 1.3.2.2 Rischi legati all'andamento del capitale circolante e alla capacità di Eurofly di far fronte alle proprie obbligazioni.

Qualora l'Integrazione non avesse luogo, i dati previsionali inclusi nel *budget 2009 stand-alone* approvato dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly in data 28 agosto 2009 evidenziano che la Società, al 31 dicembre 2009, potrebbe non avere capitale circolante sufficiente per far fronte alle proprie esigenze. Al 31 dicembre 2009, in effetti, Eurofly raggiungerebbe livelli di indebitamento e di patrimonio netto tali da non consentirle il rispetto dei *covenant* previsti dal contratto di Finanziamento e, come anticipato, il mancato rispetto dei *covenant* legittimerebbe la richiesta di rimborso integrale anticipato del Finanziamento.

Conseguentemente, la Società – anche in considerazione (i) degli impegni di liquidità già contrattualmente previsti (tra i quali i più rilevanti riguardano i canoni di locazione operativa degli aeromobili), (ii) degli

investimenti previsti dal Piano Industriale *Stand-Alone* nonché (iii) della forte stagionalità che caratterizza il *business* del trasporto aereo – potrebbe non avere risorse finanziarie sufficienti a coprire le esigenze di capitale circolante.

Fatto salvo quanto precede, si segnala che la necessità di ricercare risorse finanziarie per fronteggiare le esigenze del circolante potrebbe essere attenuata dall’Impegno Iniziale che, qualora l’Integrazione non avesse luogo, la Società avrebbe facoltà di azionare. Ai sensi dell’Impegno Iniziale, infatti, Meridiana potrebbe essere chiamata a fornire ad Eurofly, *inter alia*, un importo pari a massimi Euro 5.000.000, da utilizzare per soddisfare esigenze di liquidità previste dal Piano Industriale *Stand-Alone*. A tale importo, entro l’ammontare complessivo massimo di Euro 20.000.000, andrebbe poi aggiunto l’ulteriore importo di almeno Euro 15.000.000 per la sottoscrizione di un aumento di capitale in denaro in esecuzione della Delega per l’Aumento del Capitale, parimenti oggetto dell’Impegno Iniziale.

Peraltro, si segnala che, anche tenuto conto dell’Impegno Iniziale di Meridiana, la Società potrebbe essere comunque costretta a reperire fonti alternative di finanziamento per fronteggiare le proprie esigenze di capitale circolante, qualora le assunzioni adottate ai fini della predisposizione del *budget* 2009 e del Piano Industriale *Stand-Alone* e le stime ivi formulate, alcune delle quali dipendenti da variabili non controllabili dalla Società (quali, segnatamente il costo del carburante, l’andamento dei tassi di interesse, l’andamento del tasso di cambio Euro/Dollaro, il fattore di riempimento degli aeromobili, nonché il livello dei ricavi medi), si rivelassero non corrette.

#### 1.3.2.3 Rischi legati all’elevato indebitamento.

Al 31 ottobre 2009, Eurofly evidenzia passività complessive per Euro 100,2 milioni, a fronte di ricavi delle vendite e delle prestazioni pari ad Euro 257,6 milioni.

Alla medesima data, l’indebitamento finanziario corrente risulta pari a circa 14,9 milioni di Euro, l’indebitamento finanziario non corrente risulta pari a circa 2,2 milioni di Euro, mentre l’indebitamento finanziario netto risulta pari a circa 13,7 milioni di Euro. Si rinvia in proposito al comunicato diffuso ai sensi dell’articolo 114, quinto comma, del TUF in data 27 novembre 2009.

Alla data del 31 ottobre 2009 la Società evidenzia inoltre un indebitamento commerciale pari ad Euro 71,8 milioni, di cui Euro 26,8 milioni relativi a debiti scaduti, dei quali Euro 3,8 milioni relativi a debiti scaduti da oltre un anno (questi ultimi riferiti per la maggior parte a rapporti in contestazione).

La Società gestisce la liquidità tenuto conto della stagionalità dei flussi di cassa principalmente dovuta alla tipica concentrazione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni del settore del trasporto aereo soprattutto nei mesi estivi.

Fatto salvo quanto precede, si segnala che la mancata realizzazione del Piano Industriale Integrato – ovvero, qualora non si faccia luogo all’Integrazione, la mancata attuazione del Piano Industriale *Stand-Alone* – e il mancato raggiungimento dei flussi di cassa operativi attesi potrebbero determinare l’impossibilità da parte della Società (i) di fronteggiare l’indebitamento corrente e (ii) di gestire i debiti scaduti.

In aggiunta, si evidenzia che (i) l’eventuale mancato rispetto dei *covenant* finanziari inclusi nel contratto di Finanziamento, con conseguente facoltà per le banche finanziatrici di richiedere il rimborso anticipato del Finanziamento e (ii) l’eventuale mancato rinnovo alla scadenza, per un importo almeno pari ad Euro 15.000.000, del medesimo Finanziamento, potrebbero contribuire, qualora non si facesse luogo all’Integrazione, a determinare l’impossibilità per Eurofly di far fronte al proprio indebitamento corrente verso i fornitori e verso altre controparti, con possibili significative ripercussioni sull’equilibrio economico e finanziario e sulla stessa continuità aziendale della Società.

#### 1.3.2.4 Rischi connessi ai *covenant* finanziari previsti dal contratto di ristrutturazione del debito bancario.

Come accennato nel precedente paragrafo 1.3.2.1, il contratto che disciplina il Finanziamento prevede il rispetto, da parte di Eurofly, di alcuni *covenant* finanziari relativi ai rapporti indebitamento finanziario netto/EBITDAR e indebitamento finanziario netto/patrimonio netto, da calcolarsi sulla base del bilancio annuale e della relazione finanziaria semestrale della Società. I valori di riferimento per il 2009 sono di seguito indicati:

- indebitamento finanziario netto/EBITDAR: non superiore a (0,15);
- indebitamento finanziario netto/patrimonio netto: non superiore a (0,35).

Il mancato rispetto dei *covenant*, ovvero la mancata certificazione del calcolo degli stessi da parte della società incaricata della revisione contabile di Eurofly, comporta la decadenza del beneficio del termine e legittima le banche finanziatrici a chiedere il rimborso integrale anticipato del Finanziamento e la risoluzione del relativo accordo.

Si ricorda peraltro che in data 19 marzo 2008 le banche finanziatrici hanno dichiarato di non voler procedere alla rilevazione dei predetti *covenant* finanziari, formalmente non rispettati, relativamente alla scadenza del 31 dicembre 2007, mentre alla data del 30 giugno 2008 e del 31 dicembre 2008, in considerazione dei dati inclusi, rispettivamente, nella relazione finanziaria semestrale e nel bilancio di esercizio, la Società ha rispettato pienamente i *covenant* finanziari di cui sopra.

Anche con riferimento alla rilevazione dei parametri alla data del 30 giugno 2009, come riportati nella relazione finanziaria semestrale alla medesima data, la Società ha rispettato i *covenant* relativi al Finanziamento, essendo la posizione finanziaria netta anche in questo caso positiva per Euro 902 migliaia.

Con riferimento al 31 dicembre 2009 si segnala invece che, qualora l'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento non fosse eseguito entro la chiusura del corrente esercizio, la Società avrebbe un patrimonio netto insufficiente a consentire il rispetto dei *covenant*. Si renderebbe in tal caso necessario avviare, nell'ambito delle trattative ad oggi già in corso con le banche che hanno concesso il Finanziamento per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie ai fini dell'Integrazione, anche trattative volte ad ottenere la rinuncia delle stesse banche a far valere il rispetto dei predetti parametri.

#### 1.3.2.5 Rischi connessi ai contenziosi.

Alla data del presente Documento Informativo, la Società è coinvolta in alcuni contenziosi commerciali attivi e passivi. I contenziosi più significativi sono di seguito descritti.

##### *A) Contenziosi attivi verso clienti e altre controparti.*

Teorema Tour. Con riferimento al contenzioso instaurato in sede arbitrale per il recupero di un credito di circa Euro 3 milioni e USD 3 milioni per voli, nonché multe penitenziali per cancellazioni di voli, pari a Euro 14,7 milioni (queste ultime non rilevate in bilancio) nei confronti di Teorema Tour nonché l'azione revocatoria pendente con riferimento alla vendita di un immobile di Essevi S.r.l., socio accomandatario di Teorema S.a.s., si segnala che il Tribunale di Milano, in data 24 settembre 2009, ha dichiarato il fallimento di Teorema S.a.s e del suo socio accomandatario Essevi S.r.l. e nominato il curatore di entrambi i fallimenti.

In data 25 Novembre 2009, il collegio arbitrale, all'unanimità, ha emesso lodo a favore di Eurofly, condannando Essevi S.r.l. al pagamento in favore di Eurofly di una somma complessiva pari a oltre Euro 11.800.000.

MG Viaggi S.r.l. A seguito della procedura arbitrale avviata da Eurofly nel mese di ottobre 2006, con lodo del 26 novembre 2008 il Collegio Arbitrale ha condannato la MG Viaggi S.r.l. al pagamento in favore di Eurofly di una somma complessiva di Euro 1,1 milioni oltre alla liquidazione del 75% delle spese del giudizio arbitrale. Sono state avviate le procedure esecutive per il recupero del credito.

In data 23 giugno 2009 MG Viaggi S.r.l. è stata posta in liquidazione volontaria. In data 16 settembre 2009 Eurofly ha depositato istanza per la dichiarazione di fallimento di MG Viaggi S.r.l.

Air Comet. All'esito della procedura arbitrale avviata da Eurofly nel mese di agosto 2008 per il recupero del credito vantato nei confronti della compagnia aerea Air Comet a fronte di mancati pagamenti di canoni per *sub-lease* di un A330 (USD 2.763 migliaia ed Euro 580 migliaia), l'International Chamber of Commerce di Londra, in data 30 settembre 2009, ha accolto tutte le richieste di Eurofly. Nel mese di ottobre 2009 la Società ha avviato azioni esecutive all'estero (Spagna) per il recupero dell'importo.

Ministero della Difesa. Contenzioso avviato da Eurofly per il recupero del credito vantato nei confronti del Ministero della Difesa per circa Euro 4,2 milioni, come da contratto sottoscritto nel mese di luglio 2004 e conclusosi nel giugno 2006.

Per una parte del suddetto importo (circa Euro 1,1 milioni), in data 5 ottobre 2007 Eurofly ha depositato un ricorso per un primo decreto ingiuntivo avverso il Ministero della Difesa e in data 10 novembre 2007 il Tribunale di Roma ha emesso il relativo decreto. In data 11 gennaio 2008, il Ministero della Difesa ha proposto opposizione al decreto ingiuntivo notificando il relativo atto di citazione a Eurofly. La causa è stata rinviata all'udienza del 16 dicembre 2009 per la discussione sulla consulenza tecnica d'ufficio nel frattempo depositata in data 10 novembre 2009.

Per il residuo importo (circa Euro 3,1 milioni), la Unicredit Factoring S.p.A. - a cui Eurofly ha ceduto parte dei suoi crediti vantati nei confronti del Ministero della Difesa con contratto di *factoring* dell'11 luglio 2005 - in data 26 novembre 2007 ha depositato un secondo ricorso per decreto ingiuntivo, accolto dal Tribunale di Roma, con emissione del relativo decreto in data 22 gennaio 2008. In data 21 maggio 2008 il Ministero della Difesa ha notificato opposizione al decreto ingiuntivo. Il Tribunale si è riservato di decidere sull'eventualità di disporre una consulenza tecnica d'ufficio e ha rinviato la causa al 3 marzo 2010 per l'escussione di prova testimoniale.

EF-USA (società partecipata al 49% da Eurofly). Contenzioso avviato da Eurofly, in data 11 settembre 2009, avanti il Tribunale di New York, per il recupero del credito vantato nei confronti di EF-USA per circa USD 2,4 milioni, relativo alle vendite effettuate da EF-USA nel corso del 2009 e al saldo delle vendite effettuate nel 2008, al netto delle commissioni dovute ai sensi del contratto "*Service Agreement*", avente ad oggetto la vendita di servizi di trasporto aereo di Eurofly sul mercato americano.

In data 6 novembre 2009, Eurofly, al fine di salvaguardare le proprie ragioni di credito, ha presentato inoltre un'istanza tesa ad ottenere il congelamento dei fondi della società EF-USA. In pari data, il giudice ha emesso un provvedimento con cui ha inibito a EF-USA l'utilizzo dei fondi della società, fatta eccezione per l'effettuazione di atti di ordinaria amministrazione, sino alla data del 31 gennaio 2010.

In data 19 ottobre 2009 EF-USA ha depositato comparsa di costituzione e risposta e domanda riconvenzionale avente ad oggetto il risarcimento dei danni asseritamente subiti a causa del presunto inadempimento del *Service Agreement* da parte di Eurofly, per USD 3.500.000 oltre interessi, e della diffamazione asseritamente subita per presunte affermazioni attribuite ad alcuni dirigenti di Eurofly e di Same Italy, per USD 935.000.

Maxitraveland S.p.A. Contenzioso avviato da Eurofly per il recupero del credito di circa Euro 5,5 milioni (sia a titolo di canoni di noleggio aeromobili che a titolo di penali contrattuali) vantato nei confronti di

Maxitraveland S.p.A.. Nel mese di settembre 2009, il Tribunale di Milano ha emesso decreto ingiuntivo nei confronti di Maxitraveland S.p.A. e ha concesso la provvisoria esecuzione in ordine al decreto ingiuntivo supportato da assegni di ammontare pari a circa Euro 1,25 milioni.

A fronte della dichiarazione del fallimento di Maxitraveland S.p.A., intervenuta in data 15 ottobre 2008, Eurofly ha presentato istanza di insinuazione al passivo per circa Euro 6,44 milioni, di cui circa Euro 5,56 milioni in linea capitale. All'udienza di verifica dei crediti del 13 febbraio 2009, il Giudice Delegato ha ammesso al passivo quale credito chirografario di Eurofly l'importo di circa Euro 2,97 milioni. In data 27 marzo 2009 Eurofly ha presentato opposizione allo stato passivo e, all'udienza del 30 settembre 2009, il giudice ha rinviato il procedimento all'udienza del 2 febbraio 2010.

Si segnala che con lettera del 17 novembre 2009, il curatore Maxitraveland S.p.A. ha diffidato Eurofly a restituire la somma di circa Euro 425.700 ricevuta nei 6 mesi antecedenti la dichiarazione di fallimento. In data 26 novembre 2009, Eurofly ha replicato sostenendo che, da un complessivo esame dei rapporti intercorsi tra Eurofly e la fallita Maxitraveland, non sembrano assolutamente esservi i presupposti per la revocazione dei pagamenti per l'importo complessivo sopra indicato in quanto si tratta di *"pagamenti di beni e servizi effettuati nell'esercizio dell'attività di impresa nei termini d'uso"* (articolo 67, terzo comma, lettera a), della Legge Fallimentare) e come tali esplicitamente esenti da revocatoria fallimentare.

B) *Contenziosi passivi verso fornitori e altre controparti.*

Alitalia S.p.A. in amministrazione straordinaria. Il contenzioso riguarda 10 decreti ingiuntivi emessi in favore di Alitalia per un ammontare complessivo di Euro 2,6 milioni. In seguito all'avvio della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, tutte le cause di opposizione a decreto ingiuntivo promosse da Eurofly sono state interrotte e poi riassunte nella seconda metà del 2009. Le cause, discusse il 5 novembre 2009, sono state rinviate ad udienze previste tra i mesi di febbraio e di giugno 2010.

All'udienza del 5 novembre 2009, il giudice ha dichiarato le domande riconvenzionali di Eurofly inammissibili in quanto di competenza esclusiva del Tribunale Fallimentare, essendo Alitalia sottoposta a procedura concorsuale. Pertanto, il controcredito di Eurofly – ora oggetto di domanda di ammissione al passivo – potrà essere fatto valere in compensazione dei crediti di Alitalia nell'ambito dei predetti procedimenti soltanto dopo che verrà ammesso al passivo.

Per quanto concerne la domanda di insinuazione al passivo di Alitalia S.p.A. in a.s. per la somma complessiva di Euro 7,4 milioni, la discussione sull'ammissione della stessa è stata rinviata per esame e ulteriori accertamenti all'udienza del 16 dicembre 2009.

Myair. Contenzioso avviato con citazione notificata in data 18 aprile 2008 ad Eurofly per un importo di Euro 500.000 richiesto da Myair a titolo di penali – ai sensi dell'*addendum* del 19 aprile 2006 al contratto di *wet lease* sottoscritto in data 20 settembre 2005 – per ritardi nelle comunicazioni da parte di Eurofly in merito alla disponibilità degli aeromobili. Con ordinanza del 30 giugno 2009, il giudice non ha ammesso le istanze istruttorie richieste dalle parti (prove testimoniali e consulenza tecnica d'ufficio) e ha rinviato la causa per ulteriore trattazione all'udienza dell'8 aprile 2010.

Con sentenza del 29 ottobre 2009 Myair è stata dichiarata fallita. L'udienza per la verifica dello stato passivo è fissata per il 2 marzo 2010.

Corporate Aircraft. Contenzioso avviato con citazione notificata ad Eurofly nel mese di novembre 2007, per un importo di circa Euro 1 milione, richiesto da Corporate Aircraft a titolo di attività di mediazione svolta relativamente a una cessione di contratto di locazione finanziaria relativo ad aeromobile A319 avvenuta nel giugno 2007.

All'udienza del 29 ottobre 2009 sono state assunte le deposizioni dei testimoni e la causa è stata rinviata al 17 giugno 2010 per la prosecuzione dell'assunzione della prova testimoniale.

Direzione Regionale della Lombardia / Ufficio Grandi Contribuenti. A seguito di verifica fiscale iniziata nel mese di maggio 2006 e del processo verbale di constatazione notificato a gennaio 2007, la Società ha ricevuto il 20 ottobre 2009 avviso di accertamento ai fini IRES/IRAP per l'anno di imposta 2004 con cui vengono contestati costi per operazioni con soggetti residenti in paesi "black-list" e costi non di competenza per un totale di circa 1 milione di Euro, con richiesta di imposte, sanzioni e interessi per un importo equivalente. Sulla base di pareri dei propri consulenti fiscali, si ritiene in gran parte non giustificato il suddetto accertamento. La Società sta pertanto valutando di instaurare un eventuale contenzioso presso le sedi competenti.

\*\*\* \*\*

In relazione al contenzioso di cui Eurofly è parte, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili e delle attuali previsioni di esito formulate con il supporto dei legali incaricati di gestire il contenzioso per conto della Società, sono stati stanziati accantonamenti ai fondi svalutazione crediti e ai fondi per rischi e oneri.

L'eventuale evoluzione negativa dei contenziosi rispetto a quanto ad oggi ipotizzabile, potrebbe avere riflessi sul conto economico della Società superiori a quanto stimato ai fini della valutazione di congruità degli accantonamenti ai fondi svalutazione crediti, fondi per rischi e oneri, nonché delle passività iscritte, e quindi determinare significative conseguenze negative sui risultati della Società.

#### 1.3.2.6 Rischio concernente il reperimento di nuovi aeromobili.

Il Piano Industriale *Stand-Alone* prevede (i) una flotta di lungo raggio composta da tre aeromobili fino al mese di maggio 2010, che verranno successivamente ridotti a due, e (ii) una flotta di medio raggio formata da nove aeromobili tra giugno e settembre di ciascun anno e ridotta a sette nei restanti mesi. Per i picchi stagionali sono previsti *wet lease* temporanei destinati ai collegamenti *leisure* domestici e internazionali.

Il Piano Industriale Integrato prevede inoltre il graduale rinnovo della flotta di medio raggio con aeromobili Airbus della famiglia A320, mentre gli aeromobili MD82 verranno conferiti in Meridiana express.

Alla luce di quanto precede, nonostante le condizioni di mercato siano relativamente cambiate negli ultimi mesi evidenziando una maggiore disponibilità di aeromobili commerciali, non si può escludere il rischio che la Società non riesca a reperire aeromobili sul mercato a condizioni convenienti oppure a rinnovare gli attuali contatti di *leasing* operativo, né il rischio della indisponibilità di aeromobili in *wet lease* temporanei nei picchi della stagione estiva. Inoltre, viste le indicate condizioni di mercato, non si può escludere il rischio della mancata riconsegna anticipata a condizioni convenienti di un aeromobile di lungo raggio A330 prevista nel Piano Industriale Integrato, alla quale la Società potrebbe comunque far fronte attraverso operazioni alternative di sub-locazione.

#### 1.3.2.7 Rischi connessi all'incremento del costo della flotta.

Alla data del presente Documento Informativo sono ancora in essere alcuni dei contratti di noleggio di aeromobili relativi alla flotta di medio raggio negoziati a condizioni particolarmente favorevoli negli scorsi anni.

In considerazione delle attuali condizioni di mercato, più favorevoli ai *lessor* (anche se in misura minore rispetto al recente passato), le negoziazioni che verranno effettuate dalla Società relativamente ai contratti in scadenza nel periodo 2010-2015 potrebbero comportare un incremento nel costo del noleggio operativo della flotta, ad oggi non quantificabile da parte della Società.

Inoltre, benché i canoni di noleggio abbiano manifestato tendenze al ribasso rispetto ai livelli raggiunti nei primi mesi del 2008, non si può escludere, anche in caso di attuazione dell'Integrazione, il rischio di incremento del costo del noleggio rispetto ai canoni attuali.

#### 1.3.2.8 Rischi connessi ai requisiti economico-finanziari cui è subordinato il rilascio e il mantenimento della licenza all'esercizio dell'attività di trasporto aereo.

L'effettuazione dell'attività di trasporto aereo è subordinata al rilascio della relativa licenza di esercizio prevista dalle disposizioni di legge applicabili. In particolare, il rilascio e il mantenimento della licenza sono subordinati all'esistenza di numerosi requisiti attinenti ad aspetti sia economico-finanziari, sia tecnico-operativi.

Quanto ai requisiti economico-finanziari, la legge prevede che la licenza possa essere rilasciata a condizione che l'operatore dimostri:

- (i) *“di poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni?”;*
- (ii) *“di poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni?”.*

Le autorità che rilasciano la licenza possono in qualsiasi momento, e comunque ogniqualvolta risulti chiaramente che un vettore aereo da esse abilitato si trova in difficoltà finanziarie, valutare le sue prestazioni dal punto di vista finanziario e possono sospendere per un periodo di dodici mesi o addirittura revocare la licenza qualora giungano alla conclusione che tale vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali. Le autorità che rilasciano la licenza possono anche rilasciare una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo, purché non sussistano pericoli per la sicurezza.

Il mancato rispetto degli obiettivi indicati nel Piano Industriale Integrato, ovvero, qualora l'Integrazione non avesse luogo, degli obiettivi indicati nel Piano Industriale *Stand-Alone* di Eurofly potrebbero determinare il venir meno dei requisiti economico/finanziari necessari per il mantenimento della licenza.

Qualora tale situazione dovesse verificarsi, la Società si troverebbe nell'impossibilità di proseguire l'attività di trasporto aereo e, di conseguenza, di perseguire l'oggetto sociale, con evidenti significative ripercussioni sulla stessa continuità aziendale.

### 1.3.3 **Rischi relativi al mercato in cui opera la Società.**

#### 1.3.3.1 Rischi connessi all'andamento del costo del carburante, ai tassi di cambio e ai tassi di interesse.

Il costo del carburante, che è legato all'andamento del prezzo del petrolio e alle dinamiche dei mercati internazionali, nei primi dieci mesi del 2009 ha inciso per il 23,8% sui ricavi delle vendite e delle prestazioni della Società. L'andamento di tale variabile, nonostante i meccanismi di indicizzazione previsti nei contratti con i *tour operator*, è rilevante per i risultati aziendali.

Con riferimento al rischio di cambio, si segnala che alcuni tra i principali fattori della produzione sono regolati in Dollari. Ciò sia in quanto alcuni mercati, come quelli dei derivati del petrolio, dei noleggi degli

aeromobili, dei servizi operativi e delle assicurazioni adottano il Dollaro come valuta di riferimento, sia per effetto dell'attività svolta all'estero. Di contro, a parziale compensazione, la Società sviluppa in Dollari una parte del proprio fatturato, e detiene attività non correnti in valuta statunitense costituite da depositi versati a fornitori a garanzia di contratti di noleggio aeromobili ed altre forniture.

Per quanto concerne la copertura dei rischi derivanti dalle variazioni delle due variabili esogene citate, va ricordato che i contratti *charter* stipulati dalla Società con i *tour operator* prevedono la possibilità di adeguare i prezzi concordati proprio in funzione del costo del carburante e del cambio Euro / USD. La copertura offerta da tale clausola contrattuale presenta peraltro alcune limitazioni. Infatti i contratti *charter* sono negoziati con circa sei mesi di anticipo rispetto all'effettuazione dei voli, prevedono franchigie, nonché modalità tecniche di calcolo che determinano uno scostamento temporale tra l'applicazione degli adeguamenti e la variazione dei prezzi del carburante e/o del tasso di cambio. Inoltre, in caso di forti variazioni delle variabili esogene in oggetto concentrate in un lasso di tempo breve, l'adeguamento dei prezzi, ancorché contrattualmente garantito, incontra un limite nella capacità del mercato di assorbire gli aumenti.

Per quanto concerne l'attività di linea e con specifico riferimento al costo del carburante, nell'industria del trasporto aereo vengono applicati, seppur con differimento temporale, degli incrementi al prezzo del biglietto (*fuel surcharge*) mirati al recupero almeno parziale del suddetto costo.

Occorre inoltre tenere presente che, con particolare riferimento alla *fuel surcharge*, il trasferimento del rischio dell'incremento del costo del carburante e/o dei tassi di cambio sui corrispettivi applicati ai clienti è influenzato anche da ragioni di opportunità commerciale e dal comportamento delle compagnie concorrenti.

Per quanto sopra esposto, la Società dispone di meccanismi contrattuali e commerciali tesi a coprire nella sostanza, seppur in modo non totalmente efficace, i rischi in esame, in particolare nel comparto *charter*. Comunque, in virtù della presenza della copertura contrattuale sopra richiamata, non è stata sino a oggi prassi di Eurofly attuare coperture sul rischio di incremento del costo del carburante con strumenti derivati.

Non si può quindi escludere che l'eventuale incremento del costo del carburante, eventuali fluttuazioni sui cambi o variazioni dei tassi di interesse, possano incidere negativamente sui risultati economici e finanziari della Società anche in caso di attuazione dell'Integrazione.

#### 1.3.3.2 Rischi connessi al quadro competitivo.

Il trasporto aereo è caratterizzato da forte concorrenza, cresciuta negli ultimi anni a seguito della evoluzione del settore e della progressiva liberalizzazione delle tratte aeree ed esercitata sia da parte di operatori già presenti sul mercato che di nuove compagnie aeree o nuovi mezzi di collegamento. Il progressivo processo di liberalizzazione ha comportato una riduzione delle barriere all'entrata contribuendo a inasprire il quadro competitivo che le compagnie aeree devono affrontare in termini di tariffe, destinazioni e frequenza dei voli. La concorrenza, oltre che dalle società operative a livello mondiale, potrebbe derivare anche dalle compagnie c.d. *low-cost* che negli ultimi anni hanno iniziato a servire rotte e collegamenti da e per l'Italia e sulle rotte domestiche.

Nel contesto attuale di incertezza del ciclo economico e di riduzione della capacità di spesa del pubblico, le compagnie aeree cercano di tutelare i volumi della propria attività, inasprendo la concorrenza sui prezzi. Ciò si riflette in una crescente pressione sulle tariffe e una conseguente tensione sui margini.

Eurofly fronteggia tale situazione attraverso l'intensificazione dell'offerta su specifiche destinazioni, sulle quali rafforza la propria posizione, ponendosi quindi come interlocutore privilegiato dei *tour operator* su queste specifiche tratte, e migliorando la qualità dei servizi a bordo in modo da garantire un

posizionamento in linea con tariffe più elevate, anche per tutelare la propria posizione competitiva su rotte attualmente servite dalla possibile concorrenza operata da altre compagnie.

Oltre a ciò, anche Eurofly propone offerte promozionali, soprattutto in periodi di bassa stagione. Non vi è tuttavia garanzia che la Società, anche in caso di attuazione dell'Integrazione, sia in grado di gestire efficacemente detti programmi o comunque di far fronte in futuro a ulteriori riduzioni generalizzate delle tariffe.

#### 1.3.3.3 Rischi connessi al settore *tour operating*.

Negli anni, il settore del *tour operating* è stato sottoposto a una profonda evoluzione, derivante sia (i) dalla c.d. disintermediazione del *business* del turismo verso logiche "fai da te", consistente nella tendenza, sempre più diffusa, a costruire autonomamente il proprio pacchetto vacanza direttamente su *internet* senza più rivolgersi ai *tour operator* tradizionali, che (ii) dalla tendenza alla concentrazione degli operatori, diventati progressivamente meno numerosi ma di dimensioni maggiori.

Per fronteggiare l'incremento del fenomeno della disintermediazione, Eurofly ha ampliato l'offerta di voli di linea, anche attraverso lo sviluppo delle vendite *on-line*.

Non vi sono però garanzie che questi accorgimenti siano in grado di eliminare completamente il rischio che la tendenza all'abbandono dei canali tipici dei *tour operator* possa incidere negativamente sui risultati economici e finanziari della Società.

Per quanto riguarda la concentrazione del settore dei *tour operator*, Eurofly, grazie alla consolidata presenza e profonda conoscenza del settore, ha saputo incrementare l'attività svolta con i *tour operator* più importanti e affidabili che maggiormente garantiscono il rispetto dei contratti (peraltro coperti da depositi cauzionali e fidejussioni versate dai *tour operator* e da clausole che prevedono l'incasso prima del volo e eventualmente la possibilità di sospendere il volo in caso di mancato pagamento).

A fronte dei benefici della focalizzazione verso i maggiori *tour operator* in termini di solidità della controparte, sussiste tuttavia un rischio di interruzione dei rapporti con uno di questi clienti, diventati numericamente inferiori ma molto significativi.

Tale interruzione potrebbe incidere in maniera significativa sui risultati economici e finanziari della Società.

#### 1.3.3.4 Rischi connessi a disguidi operativi.

La Società è esposta al rischio di verificarsi di disguidi operativi, che possono riferirsi sia a problematiche riguardanti la flotta - con il rischio della temporanea sospensione del normale svolgimento delle attività - sia alla mancata o parziale esecuzione di servizi / delle forniture da terzi operatori. Si ricorda a tale proposito che Eurofly si avvale di servizi forniti da esterni (controllo di traffico aereo, gestione di servizi aeroportuali e di assistenza a terra, *catering*, servizi di manutenzione) per lo svolgimento di alcune operazioni a terra, che consistono nelle attività preparatorie al volo per passeggeri, bagagli e merci in ambito aeroportuale, oltre che per l'efficiente manutenzione degli aeromobili.

Esiste quindi un rischio di mancato o inadeguato presidio sull'*output* del servizio reso da terzi e conseguentemente un rischio connesso al verificarsi di disguidi operativi.

L'eventuale insorgere di ulteriori complicazioni operative e commerciali, che possono essere accentuate dalla stagionalità della attività, può rendere difficoltosa la gestione dei predetti disguidi, anche in termini di costi di riprotezione dei passeggeri.

#### 1.3.3.5 Rischi connessi alla stagionalità della domanda di trasporto aereo.

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 concentrato nel terzo trimestre dell'anno, mentre i periodi di minor attività sono rappresentati dal secondo e quarto trimestre. Conseguentemente, la distribuzione dei costi e ricavi operativi riflette il suddetto andamento, mentre la marginalità è concentrata prevalentemente nel terzo trimestre, in cui si beneficia di un maggior assorbimento dei costi di struttura.

Anche la posizione finanziaria è influenzata dalla stagionalità per effetto dell'andamento del capitale circolante che è – in condizioni ordinarie – correlato alla dinamica dei costi e ricavi operativi.

#### 1.3.3.6 Rischi connessi ad attentati, all'insorgenza di conflitti bellici o di insurrezioni.

La domanda di trasporto aereo, specie nel settore in cui opera la Società, risente degli accadimenti a livello geopolitico e, in particolare, della possibilità che siano perpetrati, o anche solo minacciati, atti terroristici nei confronti di persone, cose o strutture o che possano insorgere conflitti bellici o insurrezioni di varia natura nei singoli paesi o a livello internazionale.

Non si può pertanto escludere che un aggravarsi della situazione politica a livello internazionale possa comportare un mutamento nelle abitudini dei consumatori e, conseguentemente, una contrazione della domanda di trasporto aereo con effetti economici e finanziari significativamente negativi per la Società.

#### 1.3.3.7 Rischi connessi a calamità naturali o epidemie.

Il verificarsi di calamità naturali o epidemie, specialmente in luoghi che, per il loro particolare rilievo turistico, sono oggetto di una rilevante domanda di trasporto aereo, può determinare, in genere nel breve-medio periodo (a seconda della gravità degli accadimenti), una significativa contrazione della predetta domanda da parte dei consumatori.

Non si può pertanto escludere che il manifestarsi di simili eventi possa comportare una contrazione della domanda di trasporto aereo con conseguenti effetti economici e finanziari significativamente negativi per la Società.

#### 1.3.3.8 Rischi connessi all'evoluzione del quadro normativo.

La Società non può escludere che un'evoluzione del quadro normativo di riferimento, sia nazionale che internazionale, possa comportare limitazioni alla sua capacità operativa e commerciale, oppure tradursi in aggravii di costo o necessità di investimenti.

Sono critiche per il settore le assegnazioni dei diritti di traffico e degli *slot* aeroportuali, le cui modifiche possono condizionare in maniera significativa l'offerta delle compagnie aeree.

Nello specifico, nel novembre 2008, il Consiglio Europeo ha adottato la Direttiva Europea 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel Sistema Europeo di Scambio delle Emissioni (*Emission Trading Scheme* - ETS). Tale Direttiva istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (CO<sub>2</sub>), per adempiere in modo efficace agli impegni del Protocollo di Kyoto attraverso uno strumento economicamente efficiente.

Dal 1° gennaio 2012, tutte le compagnie aeree che operano negli aeroporti dell'Unione Europea saranno incluse nell'ETS, indipendentemente dal fatto che esse siano o meno basate nel territorio dell'Unione Europea. Ogni operatore avrà a disposizione un ammontare di quote di emissioni (in parte a titolo gratuito e in parte a titolo oneroso) e potrà comprarne di aggiuntive sul mercato. Il superamento di queste quote sarà sanzionato.

Si segnala che sebbene le caratteristiche della flotta di Eurofly siano tali da ridurre i rischi derivanti dall'introduzione di tale normativa, non si può escludere che ulteriori evoluzioni nel quadro normativo/regolamentare possano (i) avere impatti significativamente negativi sulla sua capacità operativa e commerciale, oppure, (ii) tradursi in aggravii di costo o necessità di investimenti con conseguenti effetti economici e finanziari negativi per la Società.

#### 1.3.3.9 Rischi connessi alla leva operativa.

Una significativa percentuale dei costi sostenuti dalle compagnie aeree è rappresentata da costi fissi (quali quelli relativi a personale, canoni per locazioni, quota parte delle manutenzioni degli aeromobili, ammortamenti, assicurazioni) non influenzati dal numero dei voli effettuati, dall'impiego effettivo degli aeromobili e dal numero dei passeggeri.

Sebbene la Società sia costantemente impegnata nel controllo dei costi, non si può escludere, anche in caso di attuazione dell'Integrazione, che eventuali riduzioni delle tariffe e del tasso di utilizzo degli aeromobili possano avere impatti negativi sui risultati economici della Società.

#### 1.3.3.10 Rischi connessi alla dipendenza da soggetti terzi.

L'attività di una compagnia aerea è generalmente influenzata dalla circostanza che una serie di servizi forniti da soggetti terzi, quali ad esempio, servizi di controllo di traffico aereo (ATC), di gestione dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra, di *catering*, di fornitura di carburante, di servizi pubblici di emergenza, di servizio di manutenzione (di linea e periodica) ecc., siano forniti con efficienza e senza interruzioni da parte del fornitore. In passato presso taluni aeroporti si sono verificate interruzioni di servizi (principalmente dovute a scioperi) o disservizi che hanno impedito o limitato l'attività di trasporto aereo da parte delle compagnie.

Non si può pertanto escludere che, in futuro, si verifichino nuovamente tali interruzioni o disservizi e che questi possano pertanto influire negativamente sull'operatività e conseguentemente sui risultati economici della Società.

## 2. INFORMAZIONI RELATIVE ALL'OPERAZIONE.

### 2.1 Descrizione sintetica delle modalità e dei termini dell'operazione.

#### 2.1.1 Il Ramo *Aviation*.

Come anticipato, l'Integrazione tra le attività di trasporto aereo di Meridiana ed Eurofly sarà realizzata attraverso il conferimento in Eurofly del Ramo *Aviation* di Meridiana.

Nel perimetro del Ramo *Aviation* – del quale si trova una dettagliata descrizione nella Relazione dell'Esperto – sono ricompresi, *inter alia*:

- la flotta operativa di Meridiana, attualmente composta di 23 aerei, dei quali 17 MD-82 Mc Donnell Douglas, 4 Airbus A319-100 e 2 ATR 42-300 (in *wet lease*);
- la partecipazione rappresentativa del 50% del capitale sociale di Wokita S.r.l. (di seguito, “**Wokita**”) e Same Italy S.r.l. (di seguito, “**Same Italy**”), il cui restante 50% è già detenuto da Eurofly a seguito di un precedente aumento di capitale in natura eseguito nel corso del 2008 e liberato mediante conferimento, da parte di Meridiana, di tali partecipazioni;
- il personale Meridiana relativo al Ramo *Aviation*, che comprende 10 dirigenti, 929 dipendenti a tempo indeterminato, 130 dipendenti a tempo determinato, 6 stagisti e 5 contratti di collaborazione;
- i contratti funzionali alle attività di trasporto aereo che afferiscono al Ramo *Aviation*.

Nel Ramo *Aviation* non sono viceversa compresi i flussi e i fabbisogni economico-finanziari di Meridiana relativi al periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data del conferimento - che resteranno a carico e di competenza di Meridiana, nonché le attività di Meridiana relative alla manutenzione da conferire nella neo-costituita Meridiana Maintenance S.r.l.

In particolare, l'Esperto ha provveduto a illustrare, in allegato alla Relazione dell'Esperto, le voci più significative che compongono il patrimonio netto del Ramo *Aviation* con riferimento alla data del 31 agosto 2009, riportate sinteticamente di seguito.

#### A. Attivo.

Le attività del Ramo *Aviation* sono suddivise in “Attività immobilizzate” e “Attività correnti”.

##### i) *Attività immobilizzate.*

La seguente tabella riporta il dettaglio contabile della posta in esame (importi in Euro).

<b>Attività immobilizzate:</b>	<b>Importo €</b>
- Immobilizzazioni immateriali	413.253
- Flotta	27.427.516

- Altri immobili, impianti e macchinari	3.414.434
- Attività per imposte differite attive	591.278
- Partecipazioni disponibili per la vendita	8.400.000
- Altre attività finanziarie non correnti	4.532.067
<b>Totale</b>	<b>44.778.548</b>

Le “Immobilizzazioni Immateriali” risultano costituite dalla sola voce “Diritto di utilizzazione delle opere di ingegno”. La voce contabile che maggiormente incide sulle “Attività Immobilizzate” (incidenza del 61,41%) è la “Flotta”, la cui composizione è riportata nella tabella che segue.

<b>Flotta:</b>	<b>Importo €</b>
- Aeromobili	12.498.839
- Manutenzione	10.615.494
- Materiali di rotazione	4.313.183
<b>Totale</b>	<b>27.427.516</b>

Il dettaglio delle voci “Altri immobili, impianti e macchinari”, “Attività per imposte differite” e “Partecipazioni disponibili per la vendita” (sulle cui stime non è stato effettuato alcun aggiornamento al 31 agosto 2009), “Altre attività finanziarie non correnti” è riportato nelle seguenti tabelle.

<b>Altri immobili, impianti e macchinari:</b>	<b>Importo €</b>
- Impianti su aeromobili di terzi	558.472
- Fabbricati e lavori su immobili di terzi	12.159
- Impianti e macchinari	80.812
- Attrezzature industriali	548.219
- Altri beni	1.857.749
- Immobilizzazioni in corso	357.023
<b>Totale</b>	<b>3.414.434</b>

<b>Dettaglio Imposte differite attive</b>	<b>Importo €</b>
- TFR e altri benefici ai dipendenti	364.138
- Ammortamento materiale riparabile non dedotto	227.140
<b>Totale</b>	<b>591.278</b>

<b>Partecipazioni disponibili per la vendita:</b>	<b>Importo</b>
- Same Italy	5.200.000
- Wokita	3.200.000
<b>Totale</b>	<b>8.400.000</b>

<b>Altre attività finanziarie non correnti:</b>	<b>Importo €</b>
---	------------------

- Certificati SITA	12.597
- Altri crediti finanziari non correnti	4.519.470
<b>Totale</b>	<b>4.532.067</b>

ii) *Attività correnti.*

La macrovoce contabile “Attività correnti” si compone delle voci “Rimanenze”, “Crediti commerciali e altre attività correnti” e “Attività finanziarie correnti”.

Nelle tabelle che seguono si riporta il dettaglio delle prime due voci che compongono la posta in oggetto alla data del 31 agosto 2009, mentre la voce contabile “Attività finanziarie correnti” al 31 agosto 2009 è costituita dalla sola voce “Derivati di *Trading*”, di importo complessivo pari a Euro 4.080.000.

<b>Magazzino</b>	<b>Importo €</b>
- Materiale di consumo aeronautico	0
- Stampanti e diversi	76.652
- <i>Catering</i>	82.619
- Biglietti del traffico	35.730
- Carta e cancelleria	23.966
<b>Totale</b>	<b>218.967</b>

<b>Crediti commerciali</b>	<b>46.409.529</b>
- Crediti verso agenzie viaggi e <i>Tour operator</i>	15.677.802
- Crediti verso clienti privati	21.650.235
- Crediti commerciali verso società controllate	12.273.194
- Crediti verso compagnie aeree	1.831.961
- Credito verso agenzie merci	358.351
- Fondo svalutazione crediti	-5.382.014
<b>Altre attività correnti</b>	<b>16.807.647</b>
- Anticipi a fornitori	25.163
- Ratei e risconti attivi	442.102
- Crediti verso società controllate	905.254
- Anticipi a fornitori	318.393
- Dipendenti	273.558
- Credito fondo contratto "solidarietà"	1.260.378
- Credito fondo occupazione	1.158.558
- Altri	12.424.241
<b>Totale crediti commerciali e altre attività correnti</b>	<b>63.217.176</b>

B. Passivo.

Le passività del *Ramo Aviation* al 31 agosto 2009 sono composte dalle macroclassi contabili “Passività non correnti” e “Passività correnti”.

a. *Passività non correnti.*

La tabella che segue riporta il dettaglio della voce in oggetto alla data del 31 agosto 2009.

<b>Passività non correnti:</b>	<b>Importo €</b>
– Finanziamenti non correnti	2.942.825
– TFR e altri fondi	9.863.663
– Fondo rischi e oneri non correnti	17.969.643
– Passività per imposte differite	3.661.512
<b>Totale</b>	<b>34.437.643</b>

La voce contabile “Finanziamenti non correnti” è costituita dal solo “Deposito cauzionale passivo verso Eurofly”. Il dettaglio delle voci contabili “TFR e altri fondi”, “Fondo rischi e oneri non correnti” e “Passività per imposte differite” è invece riportato nelle tabelle che seguono.

<b>TFR e altri fondi:</b>	<b>Importo €</b>
– Trattamento di fine rapporto	8.402.882
– Biglietti agevolati	1.460.781
<b>Totale</b>	<b>9.863.663</b>

<b>Fondi rischi e oneri non correnti:</b>	<b>Importo €</b>
– Fondo rischi per vertenze legali	8.024.874
– Fondo ripristino aeromobili Airbus in nolo	924.000
– Fondo ripristino aeromobili MB in nolo	9.020.769
<b>Totale</b>	<b>17.969.643</b>

<b>Passività per imposte differite:</b>	<b>Importo €</b>
– Rivalutazione cespiti fiscalmente irrilevante	3.132.557
– Svalutazione cespiti fiscalmente irrilevante	-234.502
– Storno fondo manutenzioni cicliche	231.733
– Partecipazioni in controllate al <i>fair value</i>	118.731
– Effetto IAS 17 – Componenti elettronici	2.596
– TFR e altri benefici a dipendenti	86.527
– Attività e passività in valuta	323.870
<b>Totale</b>	<b>3.661.512</b>

*b. Passività correnti.*

La posta “Passività correnti” alla data del 31 agosto 2009 in oggetto è composta dalle seguenti voci:

<b>Passività correnti:</b>	<b>Importo €</b>
– Quota corrente dei finanziamenti non correnti	101.296
– Debiti commerciali e altre passività	108.344.018
– Passività finanziarie correnti	3.917.905
<b>Totale</b>	<b>112.363.219</b>

La “Quota corrente di finanziamenti non correnti” è costituita dalla sola voce “Quota corrente dei debiti per *leasing* finanziari” e la voce “Passività finanziarie correnti” è costituita dalla sola voce “*Derivati Trading*”. Il dettaglio della voce contabile “Debiti commerciali e altre passività correnti” al 31 agosto 2009 è riportato nella tabella che segue (importi in Euro).

<b><i>Debiti commerciali:</i></b>	<b>74.244.970</b>
– Debiti verso fornitori	64.317.792
– Debiti commerciali verso controllate	9.927.178
<b><i>Altre passività correnti:</i></b>	<b>34.099.048</b>
– Debiti per biglietti prepagati	21.405.055
– Debito verso dipendenti	3.519.610
– Debiti verso istituti previdenza	2.273.465
– Acconti	556.346
– Debiti per tasse d'imbarco su biglietti prepagati	6.271.590
– Debito IVA	12.132
– Altri	60.850
<b>Totale debiti commerciali e altre passività correnti</b>	<b>108.344.018</b>

C. Personale.

Il Ramo *Aviation* comprende numero 10 dirigenti, 929 dipendenti a tempo indeterminato, 130 dipendenti a tempo determinato, 6 stage e 5 contratti di collaborazione.

D. Contratti.

Il Ramo *Aviation* comprende infine i contratti funzionali allo svolgimento delle attività ad esso relative, compresi i diritti di volo.

### 2.1.2 Modalità, condizioni e termini dell'operazione.

Come in parte anticipato nei precedenti paragrafi del presente Documento Informativo, e come precisato nella relazione illustrativa delle proposte all'ordine del giorno già messa a disposizione del pubblico ai sensi dell'articolo 3 del D.M. 5 novembre 1998, n. 437, l'Assemblea Straordinaria di Eurofly convocata per il 21 e 22 dicembre, rispettivamente in prima e in seconda convocazione, sarà chiamata a deliberare, ai fini dell'Integrazione, in merito ai seguenti punti all'ordine del giorno:

- proposta di Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, oggetto del presente Documento Informativo: in particolare si proporrà all'Assemblea Straordinaria di deliberare in merito ad una proposta di aumento del capitale sociale con esclusione del diritto di opzione, ai sensi dell'articolo 2441, quarto e sesto comma, del codice civile, per un controvalore complessivo di Euro 52.559.999,8784, comprensivo dell'importo a copertura della parità contabile implicita delle azioni di nuova emissione di complessivi Euro 6.504.950,48 e di un sovrapprezzo di complessivi Euro 46.055.049,3984, mediante emissione di n. 325.247.524 azioni ordinarie Eurofly S.p.A., senza indicazione del valore nominale, ad un prezzo unitario di Euro 0,1616, di cui Euro 0,02 a copertura della parità contabile implicita e Euro 0,1416 a titolo di sovrapprezzo, da liberarsi mediante conferimento in natura, da parte di Meridiana, del Ramo *Aviation*;

- proposta di modifica della Delega ad Aumentare il Capitale: in particolare si proporrà all'Assemblea Straordinaria di deliberare in merito ad una modifica della delega ad aumentare il capitale sociale per un controvalore massimo complessivo di Euro 26.000.000, conferita al Consiglio di Amministrazione dall'assemblea dei soci in data 3 novembre 2009, allo scopo di consentire al Consiglio di Amministrazione di Eurofly di aumentare a pagamento il capitale sociale, in via scindibile, in una o più volte, mediante emissione di azioni ordinarie da offrire in opzione agli azionisti, ai sensi dell'articolo 2441 del codice civile, per il periodo massimo di un anno dal 3 novembre 2009, per l'importo complessivo massimo di Euro 40.000.000, comprensivo di eventuale sovrapprezzo; nonché
- proposta di modifica della denominazione sociale, e di conseguente modifica dell'articolo 1 dello Statuto sociale, consistente nella sostituzione all'attuale denominazione "Eurofly S.p.A." della nuova denominazione "Meridiana fly S.p.A." a partire dalla data di efficacia del Conferimento.

In via preliminare, l'Assemblea Straordinaria sarà inoltre chiamata a deliberare in merito alla proposta di riduzione del capitale sociale per perdite, ai sensi dell'articolo 2446 del codice civile, e alla conseguente modifica dell'articolo 5 (primo comma, primo capoverso) dello Statuto sociale, sulla base di una situazione patrimoniale aggiornata al 31 ottobre 2009.

Quale ulteriore fase dell'Integrazione, si prevede anche di sottoporre (verosimilmente in epoca successiva all'Assemblea Straordinaria), all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società – in quanto organo competente a deliberare ai sensi dell'articolo 2365, secondo comma, del codice civile e dell'articolo 19, primo comma, dello Statuto sociale – il trasferimento della sede sociale di Eurofly da Milano ad Olbia.

Come già in precedenza precisato, si ricorda che, fatto salvo quanto previsto ai sensi della Lettera Meridiana, l'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento dovrà essere completato entro il 28 febbraio 2010. Si segnala peraltro che le deliberazioni che l'Assemblea Straordinaria dovesse assumere in relazione all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento diverranno efficaci solo a seguito dell'iscrizione presso il competente Registro delle Imprese, ai sensi dell'articolo 2436 del codice civile.

Si fa presente inoltre che le n. 325.247.524 azioni ordinarie Eurofly che saranno emesse a fronte del conferimento del Ramo *Aviation* avranno godimento regolare alla data di emissione.

Si segnala peraltro che, fino alla data di iscrizione nel competente Registro delle Imprese della dichiarazione che gli amministratori di Eurofly dovranno predisporre ai sensi dell'articolo 2343-*quater*, terzo comma, del codice civile, le azioni ordinarie che saranno emesse a fronte del conferimento del Ramo *Aviation* saranno inalienabili e dovranno restare "depositate" presso la Società ai sensi del quarto comma del predetto articolo, tenendo conto del regime di dematerializzazione per le medesime esistenti.

Tali azioni inoltre, non saranno negoziabili fino alla pubblicazione del relativo prospetto di ammissione alla quotazione sul MTA e, pertanto, fino a tale data, saranno contraddistinte da un codice ISIN differente rispetto a quello delle azioni ordinarie Eurofly attualmente in circolazione. Si precisa che, allo stato, si prevede di predisporre e pubblicare un unico prospetto per l'ammissione alla quotazione sul MTA delle azioni rivenienti dall'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento e per l'offerta in opzione e la quotazione sul MTA delle azioni rivenienti dall'esercizio della Delega per l'Aumento di Capitale.

### **2.1.3 Criteri seguiti per la determinazione del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'aumento di capitale.**

### 2.1.3.1 Valutazione dell'Esperto ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b) del codice civile.

L'articolo 2343, primo comma, del codice civile prevede che, ai fini di un conferimento di beni in natura, il soggetto conferente debba presentare una relazione giurata di un esperto designato dal tribunale, contenente la descrizione dei beni conferiti, l'attestazione che il loro valore sia almeno pari a quello ad essi attribuito ai fini della determinazione del capitale sociale e dell'eventuale sovrapprezzo, nonché i criteri di valutazione seguiti.

Ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile, la relazione di cui al precedente articolo 2343, primo comma, del codice civile non è tuttavia richiesta qualora il valore attribuito ai beni in natura conferiti, ai fini della determinazione del capitale sociale e dell'eventuale sovrapprezzo, corrisponda al valore equo risultante da una valutazione, precedente di non oltre sei mesi al conferimento, conforme ai principi e criteri generalmente riconosciuti per la valutazione dei beni oggetto del conferimento, effettuata da un esperto indipendente dotato di adeguata e comprovata professionalità.

A tale riguardo, il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha preso atto che Meridiana ha conferito al professor Enrico Laghi, quale esperto indipendente, dotato di adeguata e comprovata professionalità, ai sensi del citato articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile, l'incarico di stimare il valore economico del Ramo *Aviation* ai fini del possibile conferimento dello stesso in Eurofly a liberazione di un aumento di capitale ex articolo 2441, quarto comma, primo periodo, del codice civile, in relazione al quale non spetta il diritto di opzione<sup>1</sup>.

In data 16 novembre 2009 l'Esperto ha inviato a Meridiana una relazione contenente le conclusioni relative alla stima del valore economico del Ramo *Aviation*, oggetto del prospettato conferimento in Eurofly, alla data di riferimento del 31 agosto 2009. La stima contenuta nella predetta relazione è confermata nell'ambito della Relazione dell'Esperto asseverata dal medesimo e messa a disposizione del pubblico ai sensi della applicabile normativa. La Relazione dell'Esperto è inoltre allegata *sub* (C) a questo Documento Informativo.

La Relazione dell'Esperto si conclude con l'affermazione che il valore di capitale economico del Ramo *Aviation* alla data di riferimento del 31 agosto 2009 risulta pari a 52,56 milioni di Euro, "valore equo" calcolato in conformità a principi e criteri generalmente riconosciuti per la valutazione di azienda o rami d'azienda, così come richiesto dall'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b), del codice civile.

Il valore economico del Ramo *Aviation* è stato calcolato dall'Esperto mediante l'impiego del metodo finanziario.

L'adozione del metodo finanziario trova ragione, secondo l'Esperto, nel fatto che la metodologia in parola costituisce, per concorde dottrina, il metodo di valutazione più "razionale": il valore economico di un'azienda è, infatti, secondo la definizione classica dell'economia aziendale, un valore unico risultante dall'attualizzazione dei flussi di cassa prospettici. Il metodo finanziario, pertanto, dovrebbe essere utilizzato ogni qual volta si disponga – come è nel caso di specie – di previsioni estese a un congruo arco temporale, circa l'andamento economico dell'azienda/ramo d'azienda oggetto di stima.

Il metodo finanziario è stato applicato nella versione che prevede l'attualizzazione dei flussi di cassa attesi della gestione operativa (*UDCF* – *Unlevered Discounted Cash Flow*, o, in sintesi, "DCF") relativi al periodo di durata dell'iniziativa economica (assunta indefinita). Al valore così determinato è stato sommato

---

<sup>1</sup> Al riguardo si fa presente che, ai sensi dell'articolo 70, terzo comma, del Regolamento Emittenti, la perizia redatta dall'Esperto e asseverata è stata depositata presso la sede sociale nel rispetto del termine ivi stabilito (almeno 15 giorni prima del giorno fissato per l'Assemblea Straordinaria), unitamente alla relazione ex articolo 2441, sesto comma, del codice civile e, ai sensi dell'articolo 158, secondo comma, del TUF, al parere della società di revisione sulla congruità del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'esecuzione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento.

algebricamente il valore della posizione finanziaria netta e il valore dei *surplus asset* (le partecipazioni detenute in Wokita e Same Italy), anch'essi stimati con la medesima metodologia valutativa.

I flussi finanziari operativi attesi per il periodo 2010-2018 sono stati calcolati sulla base del piano economico-finanziario prospettico relativo al Ramo *Aviation* (di seguito, il “**Piano Aviation**”), predisposto avendo riferimento ai risultati evidenziati nel *Business Plan 2010-2018 “stand-alone” revised version* del 5 novembre 2009 sviluppato dal *management* di Meridiana, nel presupposto – poi effettivamente verificatosi in data 19 novembre 2009 – dell’approvazione del medesimo Piano *Aviation* dal Consiglio di Amministrazione di Meridiana.

Il valore terminale del Ramo *Aviation* è stato calcolato in ipotesi di continuazione dell’attività nel perpetuo alle medesime condizioni previste per l’ultimo anno di previsione esplicita. In particolare, il valore terminale è stato determinato attualizzando il flusso di cassa operativo riferito all’ultimo anno opportunamente stabilizzato, come meglio descritto nella Relazione dell’Esperto.

Il tasso di attualizzazione dei flussi della gestione operativa è stato determinato dall’Esperto nella misura dell’11% (valore arrotondato) tenuto conto di un costo del capitale proprio del 12,06% (*risk free* 4,15% + *risk premium* 4,91% + *specific company risk* 3,00%), di un costo del capitale di credito del 5,72% e di un rapporto *debt/equity* pari a 0,178.

Il saggio di crescita attesa (“g”) del reddito stabilizzato è stato calcolato pari a zero, tenuto conto dell’esigenza di mitigare eventuali rischi di piena realizzazione delle ipotesi alla base del Piano *Aviation*.

I *surplus asset*, rappresentati dalle partecipazioni al 50% del capitale di Wokita e al 50% del capitale di Same Italy, sono stati valutati con la medesima metodologia valutativa usata per il Ramo *Aviation*, tenendo conto dei piani economici delle due società predisposti dal *management* delle stesse. In considerazione della particolare situazione nella quale si trovano Wokita e Same Italy, l’Esperto ha ritenuto opportuno rettificare i valori del tasso di attualizzazione allo scopo di incorporare l’effetto derivante dalla maggiore rischiosità di tali attività rispetto a quelle del Ramo *Aviation* nonché quello che discende dall’analisi delle crescite contenute nei due piani aziendali e, in particolare, in quello di Wokita.

#### 2.1.3.2 Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione del Ramo *Aviation* e al valore di capitale economico *stand-alone* di Eurofly.

Come accennato nel precedente paragrafo 1.2.2, in data 1 ottobre 2009 il Consiglio di Amministrazione di Eurofly ha conferito a Centrobanca S.p.A. l’incarico di:

- (i) supportare il Consiglio di Amministrazione nell’effettuazione di valutazioni autonome relative al valore economico del Ramo *Aviation* al fine di verificare la non arbitrarietà ed irragionevolezza dei risultati raggiunti dall’Esperto; Centrobanca in data 19 novembre 2009 ha emesso una relazione in merito alla valorizzazione indicativa del capitale economico del Ramo *Aviation* (di seguito, la “**Relazione sulla Valorizzazione del Ramo Aviation**”);
- (ii) emettere una *fairness opinion* finalizzata a supportare il Consiglio di Amministrazione nella determinazione del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dal’Aumento del Capitale sociale da liberare mediante il Conferimento; Centrobanca in data 19 novembre 2009 ha emesso una relazione in merito alla determinazione del valore del capitale economico di Eurofly (di seguito, la “**Fairness Opinion**”).

#### 2.1.3.3 Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione del Ramo *Aviation*.

La valutazione del capitale economico del Ramo *Aviation* è stata effettuata dal Consiglio di Amministrazione dopo accurato esame della lettera inviata dall'Esperto e della Relazione sulla Valorizzazione del Ramo *Aviation*, dalla quale emerge che il valore determinato dall'Esperto trova adeguata conferma nelle analisi di valore effettuate dall'*Advisor* Finanziario.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione, esaminata approfonditamente la Relazione sulla Valorizzazione del Ramo *Aviation*, ha ritenuto di:

- confermare la validità del metodo adottato dall'Esperto;
- condividere le scelte effettuate dall'Esperto in termine di singole *assumptions*;
- condividere i risultati derivanti dalla relativa applicazione del metodo.

Avvalendosi del supporto dell'*Advisor* Finanziario, il Consiglio di Amministrazione ha proceduto ad una autonoma valorizzazione del Ramo *Aviation*, procedendo innanzitutto ad un esame critico delle metodologie utilizzate dall'Esperto ai fini della determinazione del valore economico del Ramo *Aviation*, ripercorrendo e sottoponendo a vaglio indipendente la scelta degli specifici criteri valutativi e delle relative ipotesi di base e parametri applicativi.

È stata inoltre svolta una autonoma determinazione del valore del capitale economico del Ramo *Aviation*, applicando il metodo dello sconto dei flussi di cassa futuri ("DCF").

Occorre anzitutto rilevare che il metodo finanziario dello sconto dei flussi di cassa futuri ("DCF"), adottato dall'Esperto per determinare il valore economico del Ramo *Aviation*, è ampiamente considerato appropriato, sia nella dottrina sia nella pratica, per effettuare una valutazione con criteri razionali in presenza di dati previsionali puntuali su un orizzonte temporale significativo.

Sulla base dell'analisi condotta con il supporto dell'*Advisor* Finanziario, si è ritenuto in particolare che non sussistano motivi per considerare che la scelta della suddetta metodologia non sia fondata in relazione alla tipologia dell'entità oggetto di valutazione, della sua attività e del Piano *Aviation*, o per ritenere che la predetta metodologia non sia stata adottata correttamente. L'Esperto ha inoltre rappresentato correttamente ed esaurientemente i profili di rischio e gli aspetti critici sia del Piano *Aviation* sia della attività di valutazione svolta.

Con il supporto dell'*Advisor* Finanziario, il Consiglio di Amministrazione ha inoltre proceduto ad esaminare criticamente le ipotesi adottate e i parametri scelti per l'applicazione della metodologia valutativa DCF, raggiungendo le conclusioni riportate nella Relazione Illustrativa già messa a disposizione del pubblico nel termine previsto dall'articolo 70, terzo comma, del Regolamento Emittenti e allegata *sub* (A) al presente Documento Informativo.

Sempre avvalendosi del supporto dell'*Advisor* Finanziario, il Consiglio di Amministrazione ha svolto una autonoma determinazione del valore del capitale economico del Ramo *Aviation*, applicando il metodo dello sconto dei flussi di cassa futuri ("DCF").

In esito alla citata valutazione, nonché sulla base della Relazione sulla Valorizzazione del Ramo *Aviation*, risulta che il valore attribuito dall'Esperto al capitale economico *stand-alone* del Ramo *Aviation*, pari a Euro 52,56 milioni, non è arbitrario né irragionevole, e che tale valore rappresenta pertanto un ammontare da considerarsi equo dal punto di vista finanziario.

#### 2.1.3.4 Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione di Eurofly.

In relazione alla valutazione del capitale economico *stand-alone* di Eurofly, a Centrobanca è stato attribuito l'incarico di coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nella propria ponderata valutazione e autonoma decisione in ordine a (i) l'ammontare massimo dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento; e (ii) il prezzo delle azioni Eurofly da emettere a servizio dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento.

Ai fini dell'emissione della propria *Fairness Opinion* in merito ai due aspetti sopra indicati, Centrobanca ha proceduto ad effettuare una stima del valore economico del capitale di Eurofly al 31 agosto 2009, ossia alla medesima data di riferimento utilizzata dall'Esperto ai fini della valutazione del capitale economico *stand-alone* del Ramo *Aviation*.

La valutazione del capitale economico della Società oggetto della *Fairness Opinion*, parimenti, è stata oggetto di attenta analisi da parte del Consiglio di Amministrazione, che ne ha approfonditamente esaminato sia l'impostazione metodologica – valutando la condivisibilità dei diversi criteri di valutazione applicati di volta in volta – che le conclusioni, il tutto come meglio descritto nella Relazione Illustrativa.

Date le caratteristiche del *business* di Eurofly e considerato il Piano Industriale *Stand Alone*, ai fini della determinazione del valore di capitale economico *stand-alone* di Eurofly, si è ritenuto di applicare i seguenti metodi valutativi:

- Metodo principale: metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa futuri (metodo c.d. del “*Discounted Cash Flow*” o “DCF”);
- Metodo di controllo: metodo dei prezzi di Borsa.

La scelta del DCF come metodo principale deriva dal fatto che esso è ampiamente considerato il metodo più appropriato, sia nella dottrina sia nella pratica, per effettuare una valutazione con criteri razionali in presenza di dati previsionali puntuali e con un ragionevole livello di attendibilità.

E' stata inoltre valutata l'applicabilità di altri metodi che sono stati ritenuti non applicabili nella fattispecie in esame in virtù delle considerazioni riportate nella Relazione Illustrativa.

Anche in considerazione delle informazioni, delle ipotesi, elaborazioni e limitazioni contenute nella *Fairness Opinion*, nonché sulla base delle conclusioni espresse dall'*Advisor* Finanziario nella *Fairness Opinion*, il valore del capitale economico di Eurofly, quale valore equo *stand-alone* ai fini dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento è stato quantificato in Euro 57,34 milioni, corrispondente ad un valore per ciascuna azione di Euro 0,1616 circa.

#### 2.1.3.5 Considerazioni del Consiglio di Amministrazione in merito al prezzo di emissione delle azioni da emettersi in esecuzione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento.

Dalla Relazione dell'Esperto risulta che il valore equo attribuibile al capitale economico del Ramo *Aviation* oggetto del conferimento secondo l'Esperto è Euro 52,56 milioni.

Anche in considerazione delle informazioni, delle ipotesi, elaborazioni e limitazioni riportate nella *Fairness Opinion*, il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto di poter determinare il numero delle azioni di nuova emissione di Eurofly (di seguito, il “**Numero di Azioni di Nuova Emissione**”) ed il relativo valore unitario (di seguito, il “**Valore Unitario per Azione**”) secondo l'approccio indicato di seguito.

*Valore Unitario per Azione*

Il Valore Unitario per Azione è stato determinato facendo riferimento al valore teorico *stand-alone* del patrimonio netto (di seguito, “VPN”) di Eurofly, pari a Euro 57,34 milioni, stimato come descritto di sopra, rapportato al numero di azioni di Eurofly in circolazione, pari a 354.795.770 azioni (Na):

VPN                      57,34 Mln Euro

Valore Unitario per Azione = ----- = ----- = 0,1616 Euro

Na                        354.794.770

*Numero di Azioni di Nuova Emissione*

Il numero di azioni di nuova emissione è stato determinato sul presupposto che Meridiana venga compensata del valore del bene conferito in natura (il Ramo *Aviation*). In altri termini Meridiana, la società conferente, dovrà ricevere un numero di azioni tali che presupponendo abbiano il valore di cui al punto precedente, ricevano un equivalente valore del Ramo *Aviation* conferito.

Tale numero è stato pertanto determinato sulla base della seguente equazione (di equivalenza in termini di valore):

Valore azioni nuova emissione = Valore Ramo *Aviation*

Esplicitando i termini della suddetta equazione risulta:

Valore azioni nuova emissione = Valore Unitario per Azione \* Numero azioni di Nuova Emissione = Valore Ramo *Aviation*

Da cui si ricava (riarrangiando i termini della equazione):

Numero Azioni di nuova Emissione = Na = Valore Ramo *Aviation*/Valore Unitario per Azione =

= Euro 52,56 mln/0,1616 Euro = 325.247.524 Azioni

In considerazione di quanto sopra, si ritiene quindi che:

- l'emissione di n. 325.247.524 azioni<sup>2</sup> di Eurofly,

---

<sup>2</sup> Numero arrotondato per difetto all'unità, ottenuto dividendo il controvalore del Ramo *Aviation* per il prezzo delle azioni Eurofly.

- ad un prezzo unitario<sup>3</sup> di Euro 0,1616 (corrispondente ad una capitalizzazione di Eurofly di Euro 57,34 milioni),
- per un controvalore complessivo di Euro 52.559.999,87 milioni (controvalore di pochi centesimi inferiore alla valorizzazione del Ramo *Aviation* indicata dall'Esperto),
- a fronte del conferimento in natura del Ramo *Aviation* da parte di Meridiana,

sia da considerarsi equa dal punto di vista finanziario.

In considerazione della documentazione esaminata, al termine della sua analisi critica, il Consiglio di Amministrazione, ad esito di una ponderata valutazione relativa al valore del capitale economico del Ramo *Aviation* e del capitale economico della Società, è giunto alla conclusione di condividere sia le scelte di metodo che i risultati del lavoro dell'*Advisor* Finanziario e, anche tenuto conto delle ipotesi, elaborazioni e limitazioni riportate nella *Fairness Opinion*, ha ritenuto di proporre l'emissione di n. 325.247.524 azioni di Eurofly, al prezzo unitario di Euro 0,1616, per un controvalore complessivo pari a Euro 52.559.999,8784 a fronte del conferimento in natura del Ramo *Aviation* da parte dell'azionista di maggioranza Meridiana. Anche alla luce delle considerazioni svolte dall'*Advisor* Finanziario, il Consiglio di Amministrazione ritiene che tale proposta sia da considerarsi equa dal punto di vista finanziario. Inoltre, il Consiglio di Amministrazione, anche tenuto conto che la Relazione dell'Esperto, la Valorizzazione del Ramo *Aviation* e la *Fairness Opinion* sono basate sul presupposto della continuità aziendale di Eurofly, ha valutato attentamente termini e condizioni dell'Impegno Meridiana e, anche alla luce di tale valutazione, ha reputato che sussistano tutti i presupposti per proporre all'assemblea straordinaria di deliberare in merito all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento.

Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, il Consiglio di Amministrazione, pertanto:

- (a) preso atto:
- (i) della Relazione dell'Esperto, dalla quale risulta un valore del capitale economico del Ramo *Aviation*, alla data di riferimento del 31 agosto 2009, pari a Euro 52,56 milioni.
  - (ii) della Valorizzazione del Ramo *Aviation* predisposta dall'*Advisor* Finanziario in data 19 novembre 2009, attestante la ragionevolezza dei metodi valutativi applicati dall'Esperto e della stima contenuta nella Relazione dell'Esperto;
  - (iii) della *Fairness Opinion* emessa dal medesimo *Advisor* Finanziario in data 19 novembre 2009, dalla quale emergono:
    - un valore del capitale economico di Eurofly compreso, alla data di riferimento del 31 agosto 2009, tra Euro 53,72 milioni e Euro 61,48 milioni, corrispondente a un valore economico implicito, per ciascuna azione, compreso tra Euro 0,1514 e Euro 0,1733;
    - la congruità, dal punto di vista finanziario, dell'emissione, a fronte del conferimento del Ramo *Aviation*, di n. 325.247.524 azioni ordinarie Eurofly ad un prezzo unitario di Euro 0,1616;

---

<sup>3</sup> Arrotondato per difetto al quarto decimale.

- (b) anche tenuto conto dell'andamento delle quotazioni delle azioni Eurofly nell'ultimo semestre nonché dell'andamento delle quotazioni delle azioni Eurofly nell'ultimo anno, costituendo esse un campione di dati ritenuto statisticamente significativo;
- (c) avuto riguardo alla parità contabile implicita delle azioni Eurofly in circolazione ai fini della allocazione del prezzo di emissione in parte a copertura della parità contabile implicita e in parte a sovrapprezzo;

ha ritenuto di sottoporre ad approvazione dell'assemblea straordinaria degli azionisti un aumento del capitale sociale, a pagamento, ai sensi degli articoli 2440 e 2441, quarto comma, del codice civile, per un controvalore complessivo pari a Euro 52.559.999,8784, comprensivo dell'importo a copertura della parità contabile implicita delle azioni di nuova emissione di complessivi Euro 6.504.950,48 e di un sovrapprezzo di complessivi Euro 46.055.049,3984, mediante emissione di n. 325.247.524 azioni ordinarie Eurofly, senza indicazione del valore nominale, ad un prezzo unitario di Euro 0,1616, di cui Euro 0,02 a copertura della parità contabile implicita e Euro 0,1416 a titolo di sovrapprezzo, da sottoscrivere e liberare entro il termine del 28 febbraio 2010, mediante conferimento in natura, da parte di Meridiana, del Ramo *Aviation*.

È stato pertanto ritenuto congruo, dal punto di vista finanziario, prevedere l'emissione, a fronte del conferimento del Ramo *Aviation*, di n. 325.247.524 azioni ordinarie Eurofly ad un prezzo unitario di Euro 0,1616.

Per un'ampia disamina dei criteri e dei metodi applicativi seguiti per ottenere le valorizzazioni sopra riportate, si rinvia integralmente alla Relazione Illustrativa.

#### **2.1.4 Compagine azionaria di Eurofly e di Meridiana a seguito dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento ed effetti sui patti parasociali rilevanti ai sensi dell'art. 122 del TUF.**

Il perfezionamento dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento comporterà un incremento della partecipazione attualmente detenuta nel capitale sociale di Eurofly dall'azionista di riferimento Meridiana.

Si segnala in proposito che Meridiana detiene attualmente n. 211.380.501 azioni ordinarie, rappresentative del 59,58% del capitale sociale di Eurofly.

L'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento comporta un'esclusione *ex lege* del diritto di opzione, ai sensi dell'articolo 2441, quarto comma, primo periodo, del codice civile e produrrà quindi un effetto diluitivo con riferimento alle partecipazioni detenute dagli azionisti diversi da Meridiana. Infatti, all'esito dell'esecuzione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, il capitale sociale di Eurofly sarà rappresentato da n. 680.042.294 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale, delle quali Meridiana deterrà complessivamente n. 536.628.025 azioni ordinarie Eurofly, rappresentative del 78,91% del capitale sociale.

Considerata l'entità della partecipazione al capitale di Eurofly ad oggi detenuta da Meridiana, controllata da Sua Altezza Aga Khan Karim, l'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento non comporterà, peraltro, alcuna modifica dell'assetto di controllo di Eurofly.

Si fa presente che, tenuto conto che Meridiana, una volta data esecuzione all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, arriverà a detenere circa il 78,91% del capitale sociale di Eurofly, non sussistono i presupposti per l'esercizio del diritto di recesso di cui all'articolo 2437-*quinquies* del codice civile e che, più in generale, in relazione alla proposta relativa all'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, non sussistono i presupposti per l'esercizio del diritto di recesso previsti dalla normativa applicabile.

Alla data del presente Documento Informativo alla Società non consta l'esistenza di patti parasociali di cui all'art. 122 del TUF essendo venuta meno la pattuizione di natura parasociale (avente ad oggetto l'esercizio del diritto di voto di Meridiana nell'assemblea straordinaria che ha deliberato in merito alla Delega per l'Aumento di Capitale) contenuta nell'Impegno Iniziale.

Per completezza si precisa comunque che l'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento non produrrà effetti sull'Impegno Meridiana e sull'Impegno Iniziale, fatta eccezione per quanto precisato nel precedente paragrafo 1.2.1

## **2.2 Motivazioni e finalità dell'operazione.**

### **2.2.1 Motivazioni dell'operazione con particolare riguardo agli obiettivi gestionali di Eurofly.**

L'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento rappresenta la modalità attuativa prescelta da Eurofly e Meridiana per realizzare l'Integrazione.

Le principali ragioni che hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Eurofly a valutare positivamente la realizzazione dell'Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento sono le seguenti:

- la realizzazione dell'Integrazione tra le attività aeree di Eurofly e della controllante Meridiana rappresenta la fase conclusiva di un percorso già avviato dal 2007 e caratterizzato da importanti sinergie commerciali e miglioramenti significativi in termini di qualità del servizio offerto;
- l'Integrazione è volta a rafforzare il posizionamento strategico e competitivo del Gruppo Meridiana nel settore del trasporto aereo, tramite l'ottenimento di una maggiore dimensione, la razionalizzazione della flotta, la maggiore flessibilità operativa stagionale e l'ottenimento di importanti sinergie industriali e commerciali, con una riduzione dei costi di produzione;
- nel contesto dell'Integrazione è previsto l'avvio dell'operatività di una società denominata Meridiana express (di seguito, "**Meridiana express**"), che sarà interamente controllata dalla Società (che, a far tempo dalla data di efficacia del conferimento del Ramo *Aviation*, assumerebbe la denominazione "Meridiana fly S.p.A.", di seguito, "**Meridiana fly**") destinata a fornire mezzi per lo svolgimento delle attività di volo di linea e *charter* di corto e medio raggio nella stagione estiva, per intercettare il maggior numero di passeggeri durante il picco della stagione turistica, ridurre i costi ed elevare il livello della flessibilità operativa.

### **2.2.2 Indicazione dei programmi elaborati da Eurofly relativamente al ramo d'azienda ricevuto in conferimento.**

Come noto, attualmente la Società opera come vettore aereo *charter* (per conto di *tour operator*) e di linea su destinazioni nazionali e, soprattutto internazionali, sia nel medio che nel lungo raggio, specialmente nel mercato c.d. "*leisure*", ossia servendo viaggiatori che si spostano nel tempo libero.

La flotta commerciale in servizio risulta composta da 12 aeromobili, di cui 3 di lungo raggio (A330) e 9 di medio raggio (A320), tutti in *leasing* operativo.

Le principali destinazioni di lungo raggio (durata del volo superiore a 5 ore) sono Kenya, Maldive, Mauritius, Seychelles, Stati Uniti, Tanzania e Zanzibar, mentre quelle di medio raggio (durata del volo inferiore a 5 ore) sono Baleari, Canarie, Egitto, Grecia, Israele, Russia. Date le caratteristiche della clientela e delle destinazioni, il business della società è fortemente stagionale.

La Società opera i voli sia direttamente che in *code sharing* con altre compagnie, tra le quali Meridiana (in particolare per le rotte sulla Sardegna).

Meridiana è la seconda compagnia aerea italiana, opera voli di linea nazionali e internazionali. Attualmente Meridiana collega 27 destinazioni in Italia e in Europa, con una flotta operativa attuale di 23 aerei, composta da 17 MD-82 Mc Donnell Douglas, 4 Airbus A319-100 e 2 ATR 42-300 (in *wet lease*). Ha base principale a Olbia, con basi operative secondarie a Verona, Firenze e Cagliari.

Meridiana serve sia il target "*leisure*", sia il target "*business*", grazie alla presenza in aree di mercato che durante la stagione estiva sono a forte connotazione turistica, mentre nel periodo invernale presentano una importante presenza di traffico *business* e etnico, in particolare la Sardegna, la Sicilia, il Veneto e la Toscana. Le principali linee nazionali sono operate fra gli aeroporti del Nord e il Sud e le due principali isole, in particolare Meridiana opera voli quotidiani collegando Milano Linate, Torino, Verona, Venezia, Bologna e Firenze con Olbia, Cagliari, Catania e Palermo. Roma Fiumicino è servito con pluri-frequenze giornaliere con Verona, Cagliari e Olbia, mentre da Firenze si possono raggiungere le più importanti capitali europee, quali Londra, Amsterdam, Barcellona e Madrid. L'area del Veneto è stata di recente potenziata, grazie alle nuove linee fra Venezia e Bari, Bucarest, Catania e Napoli, ed alla attività internazionale verso l'Europa dell'Est che comprende il volo fra Verona e Chisinau, Pristina e Skopje.

Meridiana offre anche altre destinazioni nazionali e internazionali, grazie ad accordi di *code sharing*, attualmente in essere con Air Malta, Air Moldova, British Airways, Finnair, Klm, Wind Jet e Iberia.

Come indicato nel comunicato stampa diffuso in data 19 novembre 2009, l'Integrazione è volta a rafforzare il posizionamento strategico e competitivo della Società, rivedendo il modello di *business* anche grazie al maggior peso dell'attività di linea, ad una maggiore massa critica, alla razionalizzazione della flotta e all'ottenimento di sinergie industriali e commerciali rappresentate in particolare da progetti di riduzione dei costi (particolarmente dei costi c.d. *overhead* e dei costi *corporate*).

In particolare, il Piano Industriale Integrato evidenzia che, mediante l'Integrazione, si creerà una massa critica più significativa che consentirà alla Società non solo di raggiungere una dimensione più adeguata al *business*, ma anche di rinnovare gradualmente la flotta rendendola omogenea e integrata, anche al fine di ottenere rilevanti sinergie in termini operativi e di produttività / flessibilità degli equipaggi.

Come accennato al precedente paragrafo 2.2.1, il Piano Industriale Integrato prevede inoltre la creazione, verosimilmente mediante conferimento in natura da attuarsi successivamente all'Integrazione, di Meridiana express, società interamente controllata da Meridiana fly e destinata a fornire a quest'ultima i mezzi per lo svolgimento delle attività di volo di linea stagionali, al fine di ottenere una razionalizzazione di tali attività e un significativo risparmio dei costi.

Come evidenziato dal Piano Industriale Integrato, l'Integrazione è volta a consentire una generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate (mediante i citati risparmi di costi, maggiori ricavi, sviluppo di sinergie, ecc.) che si concretizzi in significative variazioni positive dei flussi di cassa a seguito del Conferimento. Ed infatti dalla comparazione della somma dei *cash flow* riportati nei *business plan stand-alone* di Eurofly e di Meridiana con quelli risultanti dal Piano Industriale Integrato, emerge che quest'ultimo, nell'orizzonte temporale di sei anni, evidenzia risultati e *cash flow* complessivamente significativamente superiori alla somma dei *cash flow* indicati nei *business plan* di Eurofly e di Meridiana.

Tali risultati incrementali dovrebbero derivare per una componente significativa dalla pianificata riduzione di costi fissi di struttura (*overhead*) e degli altri costi generali di natura "*corporate*", tramite la eliminazione di ruoli e funzioni che risulterebbero duplicate, la ottimizzazione delle procedure organizzative e

l'accentramento di gran parte delle funzioni nella sede di Olbia, implementando in tale contesto un processo di ristrutturazione e riorganizzazione con relativa gestione del personale ridondante.

Inoltre, seppur in misura meno rilevante, i risultati incrementali connessi all'integrazione dovrebbero derivare da incrementi di produttività connessi ad un utilizzo più efficiente e flessibile del personale navigante in una realtà integrata.

Infine, ci si attende che ulteriori risultati incrementali derivino da ottimizzazioni del *network* rese possibili dalla costituzione di Meridiana express, alla quale è previsto vengano ceduti parte degli aeromobili attualmente nella flotta di Meridiana; in particolare si prevede che Meridiana express, noleggi in formula ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) i propri aeromobili alla entità risultante dalla Integrazione, che otterrebbe quindi il beneficio di un costo inferiore a quello che sosterebbe mantenendo gli aerei nella propria flotta.

Con riferimento alle due società, Wokita e Same Italy, che svolgono attività commerciale e che, ad esito del conferimento del Ramo *Aviation*, saranno interamente controllate da Meridiana fly, dall'Integrazione si prevede che emergano flussi incrementali di *cash-flow* connessi allo sviluppo delle attività di quest'ultima (tramite Meridiana Express) o nuove strategie commerciali congiunte dei due vettori.

Si precisa che i programmi sopraindicati relativi all'Integrazione saranno avviati nel corso dell'anno 2010 mentre i relativi effetti si manifesteranno pienamente a partire dal 2011 in poi.

## **2.3 INDICAZIONI DELLE PARTI CORRELATE CON CUI L'OPERAZIONE È STATA POSTA IN ESSERE, DEL RELATIVO GRADO DI CORRELAZIONE, DELLA NATURA E DELLA PORTATA DEGLI INTERESSI DI TALI PARTI NELL'OPERAZIONE.**

### **2.3.1 Rapporti con parti correlate.**

Meridiana, che esercita su Eurofly attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'articolo 2497 del codice civile, a partire dal 28 dicembre 2006 – data di acquisizione del pacchetto azionario rappresentativo del 29,95% del capitale sociale di Eurofly da Spinnaker Luxembourg, è definibile quale parte correlata della Società ai sensi dello IAS (*International Accounting Standard*) n. 24, richiamato dall'articolo 2, primo comma, lettera h), del TUF.

Oltre a Meridiana, sono parti correlate di Eurofly anche Same Italy e Wokita, in quanto partecipate al 50% dalla Società. Si ricorda in proposito che Meridiana detiene una partecipazione rappresentativa del rimanente 50% del capitale sociale di Wokita e Same Italy e che tali partecipazioni sono ricomprese nel Ramo *Aviation* oggetto del conferimento.

Di seguito si riepilogano i rapporti patrimoniali, finanziari ed economici tra Eurofly, Meridiana e le altre società del Gruppo Meridiana con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 e al 30 giugno 2009.

Descrizione (€/000)	Totale al 31.12.08	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore	
		assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
Crediti commerciali	64.682	5.657	8,7%	197	0,3%	1	0,0%	192	0,3%	0	0,0%	6.047	9,3%
Attività finanziarie a lungo termine	11.811	3.018	25,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3.018	25,6%
Attività finanziarie a breve termine	13.175	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Debiti commerciali	94.202	2.483	2,6%	247	0,3%	33	0,0%	0	0,0%	160	0,2%	2.922	3,1%
Passività finanziarie a lungo termine	2.758	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Passività finanziarie a breve termine	4.859	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

  

Descrizione	Totale al 31.12.08	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore	
		assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
Totale ricavi	378.773	1.578	0,4%	138	0,0%	145	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.861	0,5%
Totale costi	395.525	6.442	1,6%	590	0,1%	0	0,0%	764	0,2%	136	0,0%	7.932	2,0%
(Proventi) / Oneri finanziari	2.929	-22	-1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-22	-1,0%

  

Descrizione	Totale al 31.12.08	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore	
		assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(22.214)	(4.032)	18,2%	80	-0,4%	44	-0,2%	(192)	0,9%	145	-0,6%	(3.956)	17,8%
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	420	(3.018)	-717,8%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	(3.018)	-717,8%
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(497)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	0,0%

Le transazioni sopra riportate rientrano nella ordinaria gestione della Società, sono state effettuate a condizioni di mercato cioè alle condizioni che si sarebbero applicate fra due parti indipendenti, e sono state compiute nell'interesse della Società. Se ne riporta di seguito una breve descrizione.

- Attività / passività commerciali.

I crediti commerciali in essere al 31 dicembre 2008 nei confronti del Gruppo Meridiana, pari a Euro 6.047 migliaia, sono riferiti principalmente al noleggio di aeromobili Eurofly a Meridiana in modalità ACMI e alla fatturazione del *code-share* con la stessa. I debiti commerciali di Euro 2.922 migliaia sono generati in maggior misura dall'attività manutentiva, di supervisione, di *handling*, e di altri servizi e consulenze svolte da Meridiana a favore di Eurofly, nonché dal debito per attività di agenzia svolte da Same Italy e EF-USA Inc..

- Attività / passività finanziarie.

Al 31 dicembre 2008 le attività finanziarie a lungo termine riguardano esclusivamente un deposito cauzionale di Euro 3.018 migliaia versato da Eurofly a Meridiana a fronte di un pegno della stessa Meridiana concesso a beneficio di un istituto di credito per una fideiussione relativa a noleggio operativo di aeromobili.

Non sono in essere debiti di natura finanziaria con parti correlate.

- Ricavi / costi di acquisto e prestazioni servizi.

I ricavi al 31 dicembre 2008 verso parti correlate ammontano complessivamente a Euro 1.861 migliaia, dovuti principalmente alla fatturazione di voli in modalità ACMI a Meridiana.

I costi, pari a un totale di Euro 7.932 migliaia, sono determinati principalmente dalle attività di manutenzione, di *handling*, di supervisione e per altri servizi e consulenze effettuate da Meridiana nonché

dalle commissioni maturate da Meridiana sulle vendite in *code share* sui voli Eurofly e da Same Italy e EF USA per l'attività di agenzia (rispettivamente Italia e USA).

Di seguito si evidenziano i rapporti con parti correlate alla data del 30 giugno 2009.

Descrizione (€000)	Totale al 30.06.09	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Crediti commerciali	59.030	2.006	3,4%	191	0,3%	109	0,2%	920	1,6%	0	0,0%	3.225	5,5%
Attività finanziarie a lungo termine	12.376	2.972	24,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2.972	24,0%
Attività finanziarie a breve termine	11.040	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Debiti commerciali	99.575	5.775	5,8%	252	0,3%	223	0,2%	0	0,0%	53	0,1%	6.303	6,3%
Passività finanziarie a lungo termine	2.474	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Passività finanziarie a breve termine	7.663	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Descrizione	Totale al 30.06.09	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Totale ricavi	146.102	1.309	0,9%	62	0,0%	2	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.373	0,9%
Totale costi	167.989	4.585	2,7%	351	0,2%	0	0,0%	87	0,1%	37	0,0%	5.059	3,0%
(Proventi) / Oneri finanziari	732	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Descrizione	Totale al 30.06.09	Meridiana		Same Italy		Wokita		EF USA		Altre		Totale gruppo	
		Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa	(518)	6.944	na	11	-2,2%	81	-15,7%	(728)	140,3%	(107)	20,6%	6.202	na
Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	(6.572)	(2.972)	45,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	(2.972)	45,2%
Flussi finanziari derivanti dall'attività finanziaria	(254)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	0,0%

### 2.3.2 Rapporti o accordi significativi tra Eurofly e i dirigenti e i componenti dell'organo amministrativo di Eurofly e Meridiana.

Nel precedente paragrafo 1.2.2 di questo Documento Informativo si sono già anticipate alcune informazioni in merito alla composizione del Consiglio di Amministrazione di Eurofly e alla circostanza che alcuni consiglieri di Eurofly ricoprono anche la carica di consigliere, o svolgono funzioni di dirigente in Meridiana.

Occorre inoltre precisare che le principali operazioni nelle quali l'amministratore delegato e gli altri consiglieri esecutivi di Eurofly sono portatori di un interesse in ragione dei ruoli rivestiti in Meridiana sono state valutate dal Consiglio di Amministrazione della Società nel corso delle adunanze tenutesi in data in data 29 gennaio, 17 febbraio, 14 maggio, 29 luglio, 29 settembre e 2 ottobre 2009, e sono state considerate di interesse della Società, secondo criteri di correttezza sostanziale e procedurale, ovvero dando concreta attuazione all'articolo 2391-*bis* del codice civile, all'articolo 150 del TUF e alle raccomandazioni del codice di autodisciplina delle società quotate predisposto ed approvato dal comitato per la *corporate governance* promosso da Borsa Italiana S.p.A., edizione marzo 2006 (di seguito, il "**Codice di Autodisciplina**").

In particolare, le operazioni nelle quali l'amministratore delegato e i consiglieri esecutivi di Eurofly sono portatori di un interesse in virtù dei ruoli rivestiti in Meridiana, sono quelle relative alle seguenti attività: (i) *yield e space management*; (ii) *revenue accounting*; (iii) *call center*; (iv) gestione *web*; (v) assicurazioni; (vi) comunicazioni e *marketing*; (vii) sviluppo commerciale; (viii) *pricing*; (ix) *e-ticketing*; (x) attività di manutenzione (*hangar* e linea) e di relativo *engineering*; (xi) attività di supervisione di scalo; (xii) *code sharing*; (xiii) attività di addestramento; (xiv) utilizzo *slot*; e (xv) *leasing* di aeromobili.

### **2.3.3 Rapporti con società oggetto dell'operazione di Integrazione.**

Same Italy e Wokita, in quanto partecipate al 50% da Eurofly sono parti correlate della Società ai sensi dello IAS 24. Come anticipato al precedente paragrafo 2.1.1 del presente Documento Informativo, la partecipazione rappresentativa del restante 50% del capitale sociale delle due società, attualmente detenuta da Meridiana, è ricompresa nel perimetro del Ramo *Aviation*; pertanto, per effetto dell'Aumento del Capitale sociale da liberare mediante il Conferimento, Eurofly controllerà interamente Wokita e Same Italy.

Eurofly ha dato mandato a Same Italy di promuovere presso agenzie di viaggio e *tour operator* la vendita di servizi di trasporto aereo di linea e *charter* a fronte di provvigioni da calcolarsi sulla base della componente tariffaria (tariffa maggiorata del *fuel surcharge*) in misura pari a quella applicata a Meridiana. Il contratto ha scadenza il 31 dicembre 2012 e potrà essere rinnovato.

La società, inoltre, ha attualmente in essere rapporti commerciali con Wokita con l'obiettivo di permettere ad Eurofly di rivolgere direttamente e facilmente al consumatore finale la propria offerta di prodotti aerei su destinazioni *leisure*, con significativi risparmi derivanti dalla assenza di intermediazione. Il modello di *business* di Wokita è principalmente di tipo *tour operating on-line*, e secondariamente di tipo agenzia di viaggio *on-line*. La strategia è basata sulla vendita diretta di pacchetti turistici e singoli servizi attraverso il proprio portale.

### **2.3.4 Eventuali effetti dell'operazione sui compensi spettanti ai componenti dell'organo di amministrazione di Eurofly. Informazioni in merito agli strumenti finanziari di Eurofly detenuti da componenti degli organi di amministrazione e di controllo, da direttori generali e dirigenti di Eurofly e interessi di questi ultimi nell'operazione.**

Si segnala che non sono previste variazioni dei compensi spettanti ai consiglieri di amministrazione di Eurofly in conseguenza dell'operazione di Integrazione.

L'Integrazione non coinvolge i componenti degli organi di amministrazione e di controllo di Eurofly, né i direttori generali o i dirigenti della Società. Pertanto, salvo quanto indicato nel precedente paragrafo 1.2.2 con riferimento ai consiglieri di amministrazione di Eurofly che sono altresì amministratori o dirigenti di Meridiana, gli organi di amministrazione e di controllo, i direttori generali e i dirigenti della Società non risultano essere portatori di interessi potenzialmente in conflitto con quello della Società.

### **2.3.5 Indicazione delle motivazioni economiche di Eurofly al compimento dell'operazione.**

Con riferimento alle motivazioni economiche di Eurofly al compimento dell'operazione, richieste ai sensi dell'Allegato 3B, schema n. 4, paragrafo 2.3 del Regolamento Emittenti, si rinvia a quanto precedentemente esposto nel paragrafo 2.2 di questo Documento Informativo.

## **2.4 Documenti a disposizione del pubblico.**

I seguenti documenti sono a disposizione del pubblico presso la sede legale di Eurofly in Milano, via Ettore Bugatti, n. 15, nonché sul sito *internet* della Società:

- (i) relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly ai sensi degli articoli 2441, sesto comma, del codice civile e 70, terzo comma, del Regolamento Emittenti, concernente la proposta di Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento;
- (ii) relazione di stima concernente il Ramo *Aviation* predisposta da esperto indipendente, professor Enrico Laghi, ai sensi dell'articolo 2343-ter, secondo comma, lettera b) del codice civile;
- (iii) parere di congruità del prezzo di emissione delle azioni rivenienti dall'Aumento di Capitale da liberare mediante il Conferimento, emesso dalla società incaricata dell'attività di revisione contabile relativa a Eurofly, Deloitte & Touche S.p.A., ai sensi dell'articolo 158, primo comma, del TUF;
- (iv) relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly ai sensi dell'articolo 72, primo comma, del Regolamento Emittenti, concernente la proposta di modifica della Delega per l'Aumento del Capitale;
- (v) relazione sulla situazione patrimoniale di Eurofly aggiornata al 31 ottobre 2009, predisposta dal Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'articolo 2446 del codice civile e dell'articolo 74 del Regolamento Emittenti, che sarà messa a disposizione del pubblico, unitamente alle osservazioni del collegio sindacale, almeno otto giorni prima di quello fissato per l'Assemblea Straordinaria;
- (vi) relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly, ai sensi dell'articolo 3 del D.M. 5 novembre 1998, n. 437, concernente gli argomenti posti all'ordine del giorno dell'Assemblea Straordinaria;
- (vii) comunicato stampa relativo all'Integrazione diffuso congiuntamente dalla Società e da Meridiana in data 19 novembre 2009.

### 3. EFFETTI SIGNIFICATIVI DELL'OPERAZIONE.

Gli effetti economici, patrimoniali, reddituali e finanziari dell'Integrazione sul bilancio di Eurofly vengono dettagliatamente esaminati nel successivo Paragrafo 4 del presente Documento Informativo, cui pertanto si rinvia.

L'Integrazione delle attività del trasporto aereo di Meridiana e Eurofly, che avverrà tramite il Conferimento, costituisce la fase conclusiva di un percorso avviato dal 2007 e caratterizzato dallo sviluppo di importanti sinergie commerciali e miglioramenti significativi in termini di qualità del servizio offerto.

Il Piano Industriale Integrato evidenzia che, mediante l'Integrazione, verrà rafforzato il posizionamento strategico e competitivo del Gruppo Meridiana nel settore *aviation* tramite l'ottenimento di una maggiore dimensione, la razionalizzazione della flotta, la maggiore flessibilità operativa stagionale e l'ottenimento di sinergie industriali con una significativa riduzione dei costi di produzione.

Meridiana fly, la compagnia che nascerà dall'Integrazione, avrà di una flotta costituita da aeromobili MD82, A319, A320 e A330 e gestirà in modo unitario tutte le operazioni svolte da due *business unit* dedicate all'attività *charter* e di linea, ottimizzando la gestione degli equipaggi, della flotta e delle attività di supporto (amministrative e operative). In particolare l'attività di linea sarà svolta dalla BU Meridiana e quella *charter* dalla BU Eurofly. Meridiana fly servirà sia il traffico "*leisure*" che "*business*" raggiungendo destinazioni a forte connotazione turistica (Kenya, Maldive, Mauritius, Seychelles, Tanzania, Egitto, Canarie ecc) e effettuando collegamenti di linea in Italia e Europa.

Come anticipato, il Piano Industriale prevede inoltre la creazione di Meridiana express, società interamente controllata da Meridiana fly, destinata a fornire i mezzi per lo svolgimento delle attività di volo di linea e *charter* di corto e medio raggio nella stagione estiva, al fine di intercettare un maggior flusso di passeggeri durante il picco della stagione turistica, ridurre i costi ed elevare il livello della flessibilità operativa.

A regime la flotta sarà separata tra Meridiana fly, che avrà esclusivamente aeromobili Airbus, e Meridiana express, la cui attività verrà svolta con MD82, di proprietà e in *dry lease*.

La riorganizzazione societaria e delle attività consentirà di beneficiare di significative sinergie, tra le quali la gestione di un'unica sede sociale (concentrata a Olbia, come da comunicazione del 19 novembre 2009), la riduzione di costi generali e di struttura (*overhead*) grazie anche alla semplificazione dell'organizzazione del personale e alla cancellazione di ruoli attualmente duplicati presso le due società distinte. Meridiana fly avrà migliore gestione dei disguidi operativi, grazie alla maggior dimensione della flotta, e, grazie alla strategia che verrà adottata nella gestione della nuova Meridiana express, gestirà più aggressivamente e proficuamente il picco stagionale dei mesi estivi.

L'Integrazione è pertanto volta a consentire una generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate (mediante i citati risparmi di costi, maggiori ricavi, sviluppo di sinergie) che si concretizzi in significative variazioni positive dei flussi di cassa e dei redditi attesi.

**4. DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI RELATIVI AL RAMO *AVIATION* OGGETTO DEL CONFERIMENTO.**

Per la descrizione del Ramo *Aviation* oggetto del Conferimento si rinvia al precedente paragrafo 2.1.1 di questo Documento Informativo.

**Prospetti patrimoniali ed economici al 30 giugno 2009.**

Si presentano di seguito i prospetti patrimoniali al 30 giugno 2009 ed economici per il semestre 1 gennaio – 30 giugno 2009 redatti con riferimento al Ramo *Aviation* (importi in migliaia di Euro); ciò in quanto al 31 dicembre 2008 e per l'esercizio chiuso a tale data tale ramo non era individuato.

	<b>Ramo <i>Aviation</i> Meridiana (Dati non assoggettati a revisione)</b>
<b>Stato Patrimoniale</b>	
Attività materiali	29.403
Attività immateriali	642
Attività finanziarie	4.532
Imposte anticipate	491
Partecipazioni	65
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>35.133</b>
Rimanenze	298
Crediti commerciali e altri crediti	56.227
Altre attività	4.773
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.125
<b>Totale attività correnti</b>	<b>64.422</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>99.555</b>
<b>Patrimonio netto</b>	<b>-59.068</b>
Finanziamenti	2.972
Imposte differite	3.691
Fondi per rischi e oneri	28.103
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>34.766</b>
Debiti commerciali e altri debiti	112.134
Debiti verso banche	10.261
Quote correnti di finanziamenti a lungo termine	119
Fondi per rischi e oneri	1.343
<b>Totale passività correnti</b>	<b>123.857</b>
<b>Totale patrimonio e passività</b>	<b>99.555</b>

La voce “Partecipazioni” rappresenta il valore di iscrizione delle partecipazioni rappresentative del 50% del capitale sociale di Wokita e Same Italy, comprese nel Ramo *Aviation*, valutate con il metodo del costo per omogeneità ai principi di valutazione utilizzati da Eurofly e che nella fattispecie corrisponde alla quota di competenza del capitale sociale sottoscritto e versato di ciascuna partecipata. Come di seguito meglio descritto, il principio contabile di valutazione delle partecipazioni nel bilancio semestrale abbreviato di

Meridiana è il *fair value*, pari a Euro 7,1 milioni come risultante dalla Relazione dell'Esperto. Tali partecipazioni, in quanto già detenute da Eurofly per il residuo 50%, sono oggetto di consolidamento integrale al fine dell'elaborazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma del successivo Capitolo 5 del presente Documento Informativo a cui si rimanda per le considerazioni relative ai principi contabili e principali criteri di valutazione adottati nella redazione dei bilanci intermedi al 30 giugno 2009 delle due partecipate.

**Ramo Aviation  
Meridiana  
(Dati non assoggettati a  
revisione)**

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	137.750
Altri ricavi	23.362
<b>Totale ricavi</b>	<b>161.112</b>
Costi commerciali diretti	4.666
Carburante	27.838
Costi del personale	35.671
Materiali e servizi di manutenzione	24.627
Altri costi operativi e wet lease	39.898
Altri costi commerciali e di struttura	20.393
Noleggi operative	13.128
Ammortamenti	3.890
Stanziamiento a fondi rischi ed oneri	3.609
<b>Totale costi</b>	<b>173.720</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>-12.609</b>
Oneri finanziari netti	-2.517
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>-10.092</b>
Imposte del periodo	-442
<b>Risultato netto</b>	<b>-10.533</b>
<b>Risultato complessivo</b>	<b>-10.533</b>

**Principi contabili e principali criteri di valutazione.**

La situazione economico-patrimoniale al 30 giugno 2009 del Ramo *Aviation* deriva dal bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana al 30 giugno 2009, approvato in data 3 dicembre 2009 dal Consiglio di Amministrazione, predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards* (IFRS) omologati dalla Commissione Europea (di seguito, “**IFRS**”), utilizzati per la redazione del bilancio separato di Meridiana per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008. In particolare, tale bilancio separato semestrale abbreviato è stato redatto secondo i criteri definiti dal principio contabile internazionale IAS (*International Accounting Standard*) 34 applicabile per la predisposizione delle situazioni infrannuali e non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale. Esso pertanto presenta un'informativa sintetica rispetto a quanto previsto dai principi di riferimento e deve essere letto congiuntamente con il bilancio separato annuale di Meridiana per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 pubblicato sul sito internet della stessa Meridiana ([www.meridiana.it](http://www.meridiana.it)) e al quale cui si rimanda.

Si rileva altresì che il bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana al 30 giugno 2009 è stato predisposto dagli Amministratori di Meridiana nella prospettiva che la medesima operi in continuità aziendale. A tale proposito, gli stessi Amministratori di Meridiana indicano nel paragrafo “*Evoluzione prevedibile della gestione*” della nota illustrativa che, nel corso del primo semestre del 2009, Meridiana ha registrato una perdita di periodo pari a Euro 6.859 migliaia, dovuta prevalentemente ad una contrazione dei ricavi solo parzialmente compensata dalla diminuzione del prezzo del carburante. Gli stessi

Amministratori di Meridiana rilevano inoltre che nel corso del secondo semestre 2009 il risultato operativo (EBIT) e le disponibilità liquide risultano inferiori alle previsioni del *budget*.

In tale contesto gli Amministratori di Meridiana riferiscono di aver aggiornato – in data 19 novembre 2009 – il piano industriale *stand-alone* di Meridiana 2010-2018 (già approvato in data 14 settembre 2009 e da ora denominato “**Piano Industriale Stand-Alone di Meridiana**”) oltre che di aver approvato, insieme a Eurofly, il Piano Industriale Integrato.

Gli Amministratori di Meridiana indicano che il Piano Industriale *Stand-Alone* di Meridiana, redatto nella prospettiva che Meridiana prosegua il proprio *business* su basi individuali, pur evidenziando un ritorno di redditività nel medio-lungo periodo, risente di importanti rischi di implementazione nonché di realizzazione, molti dei quali connessi al reperimento delle ingenti risorse finanziarie necessarie per le fasi di avvio dello stesso, nonché su recuperi di costi ed incrementi di ricavi che, pur se ragionevoli, risentono dell'andamento globale della domanda di trasporto aereo. Inoltre, il piano stesso è sensibile all'andamento di alcune variabili esterne (quali l'andamento del costo del carburante e del cambio Euro/USD) che possono incidere significativamente sulla capacità di raggiungere i risultati attesi. In aggiunta, gli Amministratori di Meridiana indicano che la società si è impegnata a sostenere finanziariamente il Piano Industriale *Stand-Alone* di Eurofly, sebbene coadiuvata dall'intervento dell'azionista di riferimento Sua Altezza Aga Khan Karim.

Gli Amministratori di Meridiana riferiscono inoltre che, alla data di approvazione del bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana al 30 giugno 2009, l'impegno dell'azionista di riferimento al sostegno finanziario del Piano Industriale *Stand-Alone* di Meridiana non risulta formalmente sottoscritto. Peraltro, essi ricordano nel contempo che, in caso di Integrazione, pur nel contesto degli importanti rischi ed incertezze di realizzazione del Piano Industriale Integrato, emergerebbero sinergie non realizzabili separatamente dalle singole società.

Gli Amministratori di Meridiana indicano altresì che la realizzazione del Piano Industriale Integrato è subordinata all'ottenimento di un'importante quota di finanziamento bancario, sia per cassa che di firma, che è condizione sospensiva dell'Integrazione e dell'impegno dell'azionista di riferimento Sua Altezza Aga Khan Karim a finanziare sino ad Euro 40 milioni il Piano Industriale Integrato, come meglio descritto al precedente Paragrafo 1.2.1.

In tale contesto, gli Amministratori di Meridiana - nell'ambito sia di uno scenario di prosecuzione del *business* in ipotesi *stand-alone* che di integrazione con Eurofly – rilevano la presenza di significative incertezze sulla capacità della società di realizzare risultati economici allineati a quelli presentati nel Piano Industriale *Stand-Alone* di Meridiana, nonché del Piano Industriale Integrato e di avere accesso alle necessarie risorse finanziarie, tali da fare sorgere seri dubbi sulla capacità della società di continuare ad operare sulla base del presupposto della continuità aziendale, determinando di conseguenza l'eventuale impossibilità da parte della società stessa di realizzare le proprie attività a valori corrispondenti a quelli iscritti nel bilancio separato semestrale abbreviato al 30 giugno 2009.

Tuttavia, pur in presenza di quanto sopra esposto, gli Amministratori di Meridiana indicano di aver ritenuto comunque raggiungibili gli obiettivi di continuità nel breve periodo, ritenendo sufficiente in tal senso le risorse patrimoniali e finanziarie, queste ultime acquisibili anche attraverso l'eventuale cessione immediata di *assets* aziendali; conseguentemente gli Amministratori di Meridiana hanno redatto il bilancio separato semestrale abbreviato adottando criteri di funzionamento.

Si riportano inoltre di seguito i principali criteri di valutazione adottati da Meridiana che non trovano analogo riscontro nei criteri di valutazione esposti nel bilancio individuale di Eurofly al 31 dicembre 2008 approvato in data 30 aprile 2009 dall'assemblea degli azionisti e disponibile sul sito *internet* della Società ([www.eurofly.it](http://www.eurofly.it)) in quanto relativi a fattispecie che non sono presenti in tale bilancio, così come risultanti dal bilancio separato di Meridiana al 31 dicembre 2008.

*Flotta ed altri beni di proprietà*

La flotta e gli altri beni di proprietà sono iscritti nell'attivo patrimoniale solo nel caso sia probabile che l'uso del bene genererà benefici economici futuri ed il costo dello stesso sia determinabile in modo attendibile. Tali beni sono rilevati al costo, comprensivo dei costi accessori direttamente imputabili e necessari alla messa in funzione del bene per l'uso per cui è stato acquistato; tale valore è incrementato, in presenza di obbligazioni legali o implicite, del valore attuale del costo stimato per lo smantellamento e la rimozione dell'attività.

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono rilevati come un aumento del valore dell'elemento a cui si riferiscono qualora il costo dell'elemento possa essere determinato attendibilmente e sia probabile che i futuri benefici derivanti dal costo sostenuto affluiranno alla società. Qualora tali costi siano effettuati allo scopo di effettuare sostituzioni, il costo della sostituzione è capitalizzato ed il valore contabile di quelle parti che sono sostituite è eliminato secondo quanto previsto nel seguito del presente paragrafo. Tutti gli altri costi sostenuti successivamente sono rilevati nel conto economico nel periodo in cui sono sostenuti.

I costi sostenuti per le revisioni periodiche effettuate sui motori e sulle cellule di proprietà sono rilevati ad incremento del valore contabile del bene a cui si riferiscono, separatamente dalle parti fisiche. L'eventuale valore contabile netto del costo della precedente verifica è eliminato contabilmente, indipendentemente dal fatto che il costo della revisione precedente fosse esplicitamente menzionato nella transazione in cui l'elemento è stato acquistato o costruito. In questo caso, il costo stimato di una analoga verifica futura è utilizzato come indicazione di quale fosse il costo della revisione del componente esistente quando l'elemento fu acquistato o costruito.

#### *Strumenti finanziari derivati*

Nell'esercizio della propria attività Meridiana è esposta ad alcuni rischi di mercato, dei cambi (prevalentemente Euro/USD) e dei prezzi del carburante.

Per minimizzare tali rischi, Meridiana stipula contratti derivati a copertura sia di specifiche operazioni, sia di esposizioni complessive, avvalendosi degli strumenti offerti dal mercato.

In particolare, al fine di ridurre il rischio della variazione di valore delle attività, delle passività e dei flussi di cassa attesi in valuta estera generati da operazioni future attese vengono utilizzati principalmente contratti di "acquisto a termine". Gli stessi strumenti sono utilizzati per ridurre il rischio della variazione del prezzo del carburante. L'uso di tali strumenti è regolato da politiche approvate dal Consiglio di Amministrazione di Meridiana, che ha stabilito procedure scritte sull'utilizzo dei derivati coerentemente con le strategie di *risk management*.

Gli strumenti derivati di copertura, coerentemente con quanto stabilito dallo IAS 39, sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per l'*hedge accounting* solo quando:

- a) all'inizio della copertura esiste la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura;
- b) la copertura è altamente efficace;
- c) l'efficacia può essere attendibilmente dimostrata.

Quando uno strumento finanziario è designato a copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi di cassa delle operazioni oggetto di copertura (*cash flow hedge*, es. copertura della variabilità dei flussi di cassa di operazioni future attese per effetto delle oscillazioni dei tassi di cambio), gli utili e le perdite derivanti dalle variazioni di *fair value* dello strumento di copertura, sono contabilizzate direttamente a patrimonio netto per la parte efficace (l'eventuale parte inefficace è invece contabilizzata immediatamente a conto economico nella voce utili/(perdite) su cambi).

Gli importi, rilevati a patrimonio netto sono poi riflessi nel conto economico del periodo in cui i contratti e le transazioni previste manifestano i loro effetti a conto economico.

Qualora uno strumento sia designato a copertura dell'esposizione alle variazioni di *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (es. copertura della variabilità del *fair value* di finanziamenti a tasso variabile e di crediti e debiti in valuta), esso viene rilevato al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto.

Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfano le condizioni per essere qualificati come di copertura ai sensi dello IAS 39, sono rilevate a conto economico.

I contratti finanziari e non finanziari sono analizzati al fine di identificare l'esistenza di derivati "impliciti" ("embedded") da scorporare e valutare al *fair value*. Gli utili e le perdite derivanti dalle successive variazioni del *fair value* sono rilevati a conto economico.

### *Contributi*

I contributi sono rilevati al *fair value* quando vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno soddisfatte le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi. I contributi in conto esercizio sono rilevati integralmente a conto economico nel momento in cui sono soddisfatte le condizioni di iscrivibilità. I contributi in conto impianti sono portati a diretta riduzione del costo di acquisto del bene cui sono riferiti.

### **Revisione contabile.**

Il bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana al 30 giugno 2009 è stato assoggettato a revisione contabile limitata da parte di KPMG S.p.A., che ha emesso la propria relazione in data 10 dicembre 2009, concludendo con un'impossibilità ad esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio separato semestrale abbreviato al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea a causa delle molteplici significative incertezze sulla continuità aziendale di Meridiana con possibili effetti cumulati rilevanti sul bilancio separato semestrale abbreviato al 30 giugno 2009 richiamate nel precedente paragrafo "Principi contabili e principali criteri di valutazione". Tale relazione include le seguenti ulteriori fattispecie:

- (i) limitazione derivante dalla mancanza di adeguate evidenze di revisione circa la corretta rappresentazione della sostanza di una operazione di vendita e retro locazione stipulata con la controllata Alisarda S.r.l., relativamente ad un fabbricato di proprietà adibito ad aviorimessa;
- (ii) rilievo non quantificato per errata determinazione degli ammortamenti degli aeromobili in funzione della nuova vita utile desumibile dal Piano Industriale Integrato, nonché del loro valore netto di iscrizione per effetto della mancata effettuazione del *test di impairment* che avrebbe potuto determinare una riduzione del valore degli aeromobili stessi;
- (iii) rilievo per rilevazione a diretta riduzione del patrimonio netto anziché al conto economico della svalutazione della partecipazione nella società quotata Aeroporti di Firenze S.p.A.;
- (iv) rilievo non quantificato per mancato adeguamento della passività relativa al TFR e agli altri fondi a benefici definiti alle risultanze di valutazioni attuariali aggiornate alla data del 30 giugno 2009, come previsto dallo IAS 19;
- (v) rilievo per carenza di informativa dovuta alla mancata redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato e alla mancata presentazione nel prospetto di movimentazione del patrimonio netto dei dati comparativi del medesimo periodo dell'esercizio precedente.

Con riferimento alle fattispecie sopra rilevate, ad esclusione delle molteplici significative incertezze sulla continuità aziendale di Meridiana con possibili effetti cumulati rilevanti sul bilancio separato semestrale

abbreviato al 30 giugno 2009 per le quali si rimanda al successivo Capitolo 5 del presente Documento Informativo, è da rilevare che quelle identificate ai punti *sub* (i), *sub* (iii) e *sub* (v) non afferiscono elementi delle attività o passività facenti parte del Ramo *Aviation*.

Con riferimento alle fattispecie di cui ai punti *sub* (ii) e *sub* (iv) afferenti attività e passività relative al Ramo *Aviation*, si osserva che tali rilievi non sono stati recepiti nella predisposizione della situazione economico-patrimoniale del Ramo *Aviation* utilizzata ai fini della redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma (come di seguito definiti) inclusi nel successivo Capitolo 5. Si osserva altresì che gli effetti relativi a tali rilievi, che alla data odierna non sono quantificati, sarebbero comunque compensati da variazioni di corrispondete ammontare dell'importo rilevato a titolo di credito verso Meridiana per l'impegno da essa prestata di mantenere indenne Eurofly "dai flussi e fabbisogni economico-finanziari del Ramo *Aviation* relativi al periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data di efficacia del Conferimento, che resteranno a carico di Meridiana", come meglio specificato al successivo Capitolo 5.

### **Ipotesi di base per la predisposizione dei dati del Ramo *Aviation* al 30 giugno 2009.**

Come anticipato, dal bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana, è stata derivata la situazione economico-patrimoniale al 30 giugno 2009 del Ramo *Aviation* oggetto del Conferimento, in funzione della pertinenza (diretta o tramite allocazione) all'attività di trasporto aereo di attività, passività, ricavi e costi (ivi incluse quelle derivanti dall'ipotetica valorizzazione dei rapporti commerciali del Ramo *Aviation* con il resto delle attività di Meridiana S.p.A. come se si trattasse di entità separate). Tali grandezze sono state determinate anche attraverso estrapolazioni di fonte gestionale o extracontabile predisposte per finalità e secondo criteri difformi da quelli previsti per la redazione dei dati consuntivi e dei dati pro-forma. Tali estrapolazioni di fonte gestionale ed extracontabile potrebbero non rappresentare una stima attendibile delle attività, delle passività, dei ricavi e dei costi al 30 giugno 2009 del Ramo *Aviation*, quali sarebbero risultate da una più accurata ed analitica attività di identificazione del medesimo Ramo *Aviation*, che verrà sistematicamente effettuata con riferimento alla data di efficacia del Conferimento. Relativamente alla data del 30 giugno 2009, tale puntuale identificazione non è stata possibile, a causa della non disponibilità del bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana S.p.A. in tempi utili a tali fini, non essendo la medesima soggetta ad alcun obbligo contabile di redazione di bilanci infrannuali.

Più in particolare, le principali ipotesi di base adottate al fine della predisposizione dei dati relativi al Ramo *Aviation* sono le seguenti:

- adeguamento del valore di iscrizione delle partecipazioni – iscritte al *fair value* nel bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana – al costo storico per omogeneità ai principi di valutazioni adottati da Eurofly;
- attribuzione di attività, passività, ricavi e costi di diretta pertinenza dell'attività di trasporto aereo;
- in assenza di contratti che regolino i rapporti infragruppo del Ramo *Aviation* con Meridiana, individuazione e valorizzazione ipotetica di tali rapporti commerciali del Ramo *Aviation* con il resto delle attività di Meridiana come se si trattasse di entità separate, con particolare riferimento a quelle relative:
  - all'attività di manutenzione degli aeromobili, svolta dal ramo d'azienda MRO, escluso dal Conferimento;
  - all'attività di *service* generale ed amministrativo che il Ramo *Aviation* presta a Meridiana;
- attribuzione al Ramo *Aviation* della posizione finanziaria netta di pertinenza tramite individuazione delle voci che la compongono, attraverso:

- l'esclusione dalla posizione finanziaria netta del Ramo *Aviation* di quelle voci che compongono la posizione finanziaria netta di Meridiana ma che risultano estranee all'attività di trasporto aereo. Si tratta principalmente di finanziamenti specifici accesi da Meridiana per garantire supporto finanziario alle controllate e disponibilità liquide derivanti da flussi di cassa attribuibili a dividendi e operazioni di retro locazione di immobili;
- l'inclusione nella posizione finanziaria netta del Ramo *Aviation* dei finanziamenti specificatamente accesi per supportare l'attività operativa di trasporto aereo (in particolare lo scoperto di conto corrente);
- l'attribuzione delle voci residue che compongono la posizione finanziaria netta di Meridiana sulla base del totale attivo delle attività operative di Meridiana, ovvero del trasporto aereo (attività largamente prevalente) e dei servizi di manutenzione aeromobili.

A tale proposito si ricorda che nella individuazione delle attività e passività attribuite effettivamente al Ramo *Aviation* di Meridiana, così come indicate nel precedente paragrafo 2.1.1, non sono state incluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti e l'indebitamento finanziario tipicamente afferenti l'attività di trasporto aereo, che nel Conferimento non verranno trasferiti.

I dati relativi al Ramo *Aviation* così determinati non sono stati assoggettati a revisione contabile.

Con riferimento alle partecipazioni nel 50% del capitale delle società Wokita e Same Italy, si rileva che i bilanci intermedi al 30 giugno 2009 e per il periodo di sei mesi chiuso a tale data sono stati assoggettati a revisione contabile limitata da parte di KPMG S.p.A. che ha emesso le proprie relazioni in data 10 dicembre 2009. Tali relazioni concludono con un'impossibilità ad esprimere un giudizio sulla conformità dei bilanci intermedi al 30 giugno 2009 di Wokita e Same Italy al principio contabile OIC 30 applicabile per la redazione dei bilanci intermedi a causa delle molteplici significative incertezze sulla continuità aziendale delle medesime con possibili effetti cumulati rilevanti su tali situazioni economico-patrimoniali al 30 giugno 2009, in considerazione della elevata dipendenza dei risultati prospettici di tali società dai rapporti con Meridiana e Eurofly *post* Integrazione.

### **Posizione finanziaria netta e rendiconto finanziario al 30 giugno 2009.**

Si presenta di seguito il prospetto della posizione finanziaria netta al 30 giugno 2009 relativo al Ramo *Aviation* (importi in migliaia di Euro), determinato applicando le ipotesi di base individuate nel precedente paragrafo "Ipotesi di base per la predisposizione dei dati del Ramo *Aviation* al 30 giugno 2009".

	<b>Ramo <i>Aviation</i> Meridiana</b>
A Cassa	3.125
B. Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide	0
<b>C. Disponibilità liquide (A) + (B)</b>	<b>3.125</b>
D. Crediti finanziari correnti	0
E. Debiti bancari correnti	10.261
F. Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche	0
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	119
H. Altri debiti finanziari correnti	0
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)</b>	<b>10.380</b>

<b>J.</b>	<b>Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)</b>	<b>7.255</b>
K.	Crediti finanziari non correnti	0
L.	Debiti bancari non correnti	2.972
M.	Obbligazioni emeses	0
N.	Altri debiti non correnti	0
<b>O.</b>	<b>Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)</b>	<b>2.972</b>
<b>P.</b>	<b>Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)</b>	<b>10.226</b>

Relativamente al Ramo *Aviation* non è stato redatto il rendiconto finanziario relativo al semestre chiuso alla data del 30 giugno 2009 e conseguentemente il Documento Informativo non presenta tale prospetto.

## 5. DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI PRO-FORMA DI EUROFLY.

Nel presente Capitolo 5 vengono presentati i prospetti di stato patrimoniale e conto economico consolidati pro-forma di Eurofly al 30 giugno 2009 (di seguito, i “**Prospetti Consolidati Pro-Forma**”).

I dati pro-forma sono stati predisposti su base consolidata dal momento che il Conferimento da parte di Meridiana include la quota del 50% del capitale nelle società Wokita e Same Italy, il cui residuo 50% di quota di capitale era già detenuto da Eurofly antecedentemente all'operazione di Integrazione oggetto del presente Documento Informativo ed includono pertanto, oltre ai dati di Eurofly e del Ramo *Aviation*, anche gli effetti derivanti dal consolidamento delle controllate al 100% Wokita e Same Italy.

L'elaborazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, redatti in conformità con quanto previsto dalla Comunicazione Consob n. DEM/1052803 del 5 luglio 2001, si è resa necessaria a fronte dell'operazione di Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento del Ramo *Aviation*.

I Prospetti Consolidati Pro-Forma sono stati predisposti sulla base dei principi di redazione dei dati pro-forma contenuti nella Comunicazione Consob n. DEM/1052803 del 5 luglio 2001, al fine di riflettere retroattivamente, sui prospetti contabili di Eurofly al 30 giugno 2009, i teorici effetti dell'Integrazione da realizzarsi mediante l'operazione di Aumento del Capitale Sociale da liberarsi mediante il Conferimento del Ramo *Aviation*.

I Prospetti Consolidati Pro-Forma sono stati predisposti al fine di simulare, secondo criteri di valutazione coerenti con i dati storici e conformi alla normativa di riferimento rappresentata dagli IFRS, gli effetti del Conferimento sull'andamento economico e sulla situazione patrimoniale di Eurofly sulla base delle seguenti assunzioni:

- (f) con riferimento allo stato patrimoniale consolidato pro-forma, come se il Conferimento avesse avuto efficacia dal 30 giugno 2009;
- (g) con riferimento al conto economico consolidato pro-forma, come se il Conferimento avesse avuto efficacia dall'1 gennaio 2009.

Si segnala, in ogni caso, che i Prospetti Consolidati Pro-Forma rappresentano, come precedentemente indicato, una simulazione, fornita a soli fini illustrativi, dei possibili effetti che potranno derivare dal Conferimento alla futura data di efficacia. Ai fini di una corretta rappresentazione dei dati pro-forma è necessario tener presente che:

- (h) trattandosi di rappresentazioni costruite su ipotesi, anche se il Conferimento fosse realmente avvenuto alla data presa a riferimento per la predisposizione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, non necessariamente si sarebbero ottenuti gli stessi risultati di seguito presentati;
- (i) i dati pro-forma evidenziano solo gli effetti oggettivamente misurabili del Conferimento e pertanto non tengono conto di potenziali effetti conseguenti all'esecuzione dello stesso;
- (j) in considerazione delle diverse finalità per le quali vengono predisposti i bilanci pro-forma rispetto ai bilanci storici si raccomanda di leggere separatamente lo stato patrimoniale consolidato pro-forma ed il conto economico consolidato pro-forma senza ricercare collegamenti contabili tra i due prospetti.

Si segnala che le informazioni finanziarie pro-forma di seguito riportate non intendono in alcun modo rappresentare una previsione dei futuri risultati consolidati di Eurofly e non devono pertanto essere utilizzati in tal senso.

Si precisa che con riferimento alla futura efficacia del Conferimento, la determinazione ed identificazione puntuale degli effetti relativi alla definizione dei valori correnti delle attività e delle passività identificabili del Ramo *Aviation* potrà subire delle modifiche nel corso del periodo di 12 mesi successivo all'efficacia del Conferimento, anche alla luce della applicazione del principio IFRS 3, con particolare riferimento alle

allocazioni dei plusvalori emergenti dal Conferimento ad attività e passività identificabili ai sensi del menzionato principio contabile internazionale.

### **Principi contabili e principali criteri di valutazione.**

I principi contabili adottati per la predisposizione delle informazioni finanziarie pro-forma al 30 giugno 2009 sono i principi IFRS.

I principali criteri di valutazione adottati per la predisposizione delle rettifiche pro-forma e per la redazione dei dati pro-forma sono omogenei a quelli applicati nella redazione del bilancio individuale al 31 dicembre 2008 e, con riferimento all'utilizzo più esteso di metodologie estimative in sede di predisposizione di bilanci infrannuali, a quelli applicati nella redazione del bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2009 (documenti entrambi disponibili sul sito internet della Società [www.meridiana.it](http://www.meridiana.it)).

I Prospetti Consolidati Pro-Forma sono redatti sulla base del presupposto della continuità aziendale, che si basa sulla realizzazione degli obiettivi previsti dal Piano Industriale Integrato, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Eurofly e di Meridiana in data 19 novembre 2009, il cui raggiungimento è significativamente influenzato dall'andamento di variabili di scenario quali la volatilità del costo del carburante e dei rapporti di cambio e dei tassi di interesse, il coefficiente di riempimento degli aeromobili, i ricavi unitari medi per passeggero nonché i proventi per ora volo relativi ai voli *charter*, le cui dinamiche non sono sotto il controllo della Società e la cui incidenza è particolarmente rilevante sul raggiungimento dei risultati attesi. In tale contesto, sussistono inoltre significative incertezze che possono generare seri dubbi sulla capacità dell'entità risultante dall'Integrazione di continuare ad operare sulla base del presupposto della continuità aziendale, in considerazione delle condizioni sospensive cui è sottoposto l'impegno di Meridiana al sostegno patrimoniale e finanziario dell'entità derivante dall'Integrazione. In particolare (come indicato nel precedente Paragrafo 1.2.1, gli impegni di Meridiana (i) all'esecuzione dell'Integrazione mediante il conferimento in natura del Ramo *Aviation* da parte di Meridiana e (ii) all'integrale sottoscrizione dell'aumento di capitale di Eurofly per l'importo di messimi Euro 40 milioni, sono sospensivamente condizionati all'ottenimento entro il 31 gennaio 2010 dell'impegno, da parte degli istituti finanziatori a fornire risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad almeno Euro 30 milioni e la conferma e/o del rinnovo, da parte dei medesimi delle garanzie relative all'attività di trasporto aereo, oltre che la piena esecuzione del conferimento entro la medesima data del 31 gennaio 2010. Al riguardo, con specifico riferimento alle significative incertezze in merito alla continuità dell'attività del Ramo *Aviation*, si richiama, in particolare, il trasferimento dei contratti di locazione operativa degli aeromobili in capo a Eurofly *post* Conferimento.

Al riguardo, il Consiglio di Amministrazione, pur nel contesto di tali molteplici significative incertezze sopra richiamate, ritiene ragionevole il trasferimento di tali contratti entro il termine utile per il positivo esito dell'operazione e ha altresì deciso l'avvio con gli istituti finanziatori delle trattative finalizzate all'ottenimento del supporto dei medesimi nei termini necessari all'incondizionata efficacia dell'Impegno Meridiana e, sulla base dei primi riscontri ottenuti, ritiene che l'entità risultante dall'Integrazione sia in continuità aziendale e, conseguentemente, ritiene corretto l'utilizzo di principi contabili propri di una azienda in funzionamento per la redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma. L'eventualità che talune delle sopra menzionate condizioni sospensive o che gli andamenti delle variabili non controllabili siano difforni da quelli considerati nel piano stesso potrebbero comportare effetti cumulati rilevanti sui Prospetti Consolidati Pro-Forma con conseguente incapacità della Società di mantenere l'equilibrio economico-finanziario proprio della attività svolta in condizioni di funzionamento retrodatata, secondo le ipotesi di redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, all'1 gennaio 2009.

### **Ipotesi di base ed assunzioni utilizzate per la elaborazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma di Eurofly.**

Nei Prospetti Consolidati Pro-Forma, il Conferimento si configura come un'operazione di "*business combination of entities under common control*" detenendo Meridiana, prima del conferimento in oggetto, il 59,58% delle azioni di Eurofly.

Dal momento che le operazioni di business "*combination of entities or businesses under common control*" sono escluse dall'ambito di applicazione obbligatoria dell'IFRS 3, in assenza di riferimenti a livello IFRS-IFRIC, per la contabilizzazione dell'Integrazione ai fini della presentazione dei dati pro-forma si è fatto riferimento al documento OPI 1 - Orientamenti Preliminari Assirevi in tema di IFRS intitolato "*Trattamento contabile delle "business combinations of entities under common control" nel bilancio d'esercizio e nel bilancio consolidato*", il cui obiettivo è proprio quello di individuare quale sia il trattamento contabile appropriato secondo gli IFRS nel bilancio delle entità *under common control* coinvolte nell'operazione. In particolare, la presenza di sostanza economica è la discriminante per rilevare a *fair value* e non "in continuità di valori" (ossia a "valori storici") l'operazione di Integrazione. Ai sensi dell'OPI 1, la sostanza economica è dimostrata quando la somma dei risultati e dei *cash flow* risultanti dai due piani industriali *stand-alone* di Eurofly e di Meridiana è significativamente inferiore al risultato e al cash flow risultante dal Piano Industriale Integrato. Nel caso di specie, tale condizione appare soddisfatta con riferimento al periodo esplicito di previsione considerato (2010-2015) e conseguentemente è possibile rilevare al *fair value* le attività nette acquisite.

Anche con riferimento alle due partecipazioni in società (Wokita e Same Italy) che svolgono attività commerciale, dalla Integrazione emergono flussi incrementali reddituali e di *cash-flow* connessi allo sviluppo dell'attività o nuove strategie commerciali.

Sotto altro profilo, con riferimento alla identificazione delle attività e passività acquisite, appare rilevante identificare quale tra il Ramo *Aviation* e Eurofly sia l'acquirente nell'ambito della Integrazione. Da questo punto di vista è da rilevare come, in assenza di principi di riferimento per le operazioni di "*business combination of entities under common control*", è stata applicata per analogia la previsione dell'IFRS 3 in merito alla determinazione dell'entità acquirente. Da tale applicazione analogica, è emerso che l'acquirente è il Ramo *Aviation*, in quanto avente maggiore dimensione rispetto a Eurofly sia in termini dell'ammontare dei ricavi che di valore corrente delle attività nette, considerando a tale proposito anche la liquidità netta attribuibile a tale ramo sulla base delle evidenze storiche di cassa e liquidità riconducibili al ramo stesso, ancorché la stessa non sia stata assegnata in sede di identificazione delle attività e passività conferite, in considerazione della rilevante dimensione dell'Aumento di Capitale in Opzione previsto successivamente all'Aumento di Capitale da liberarsi mediante Conferimento.

La metodologia di contabilizzazione applicata per la rilevazione degli effetti del Conferimento ha comportato la rilevazione al *fair value* delle attività nette di Eurofly, iscrivendo in continuità di valori le passività nette conferite del Ramo *Aviation*. Conseguentemente, l'incremento del patrimonio netto rilevato nei Prospetti Pro-Forma di Euro 15,2 milioni corrisponde alla differenza tra il plusvalore derivante dalla rilevazione al *fair value* delle attività nette di Eurofly al 30 giugno 2009, pari a Euro 49,7 milioni e le passività nette conferite relative al Ramo *Aviation*, come determinate dagli Amministratori alla data del 31 agosto 2009, pari Euro 34,5 milioni ed il cui *fair value*, pur non determinando riflessi contabili in ragione della metodologia adottata, è stato determinato ai fini del Conferimento in Euro 52,6 milioni; peraltro gli si ricorda che ai fini della redazione dei Prospetti Pro-Forma si è ipotizzato di determinare l'incremento del patrimonio netto di Eurofly utilizzando il valore delle passività nette conferite relative al Ramo *Aviation* alla data del 31 agosto 2009, sulla base dell'impegno assunto da Meridiana, a tenere a proprio carico i "*flussi e fabbisogni economico-finanziari del Ramo Aviation relativi al periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data di efficacia del Conferimento*".

Come già anticipato, si ricorda infine che in considerazione del limitato periodo di tempo intercorso tra la data di delibera dell'operazione di Integrazione e quella di redazione del presente documento, il plusvalore determinato dalla metodologia di contabilizzazione sopra descritta è stato provvisoriamente attribuito ad Avviamento. Sono tuttora in corso di determinazione ed identificazione puntuale gli effetti relativi alla definizione dei valori correnti delle attività e delle passività identificabili di Eurofly alla luce

dell'applicazione dell'IFRS 3. Dal completamento di tali attività potrebbero determinarsi modifiche alla dimensione dell'avviamento anche in relazione all'identificazione e quantificazione di altre attività separatamente iscrivibili.

## 5.1 Situazione patrimoniale consolidata e conto economico consolidato pro-forma al 30 giugno 2009.

I Prospetti Consolidati Pro-Forma pro-forma sono stati elaborati utilizzando il bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2009 di Eurofly S.p.A., approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 agosto 2009, nonché il Ramo *Aviation* ricavato sulla base di criteri evidenziati nel precedente Capitolo 4 dal bilancio separato semestrale abbreviato di Meridiana approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 3 dicembre 2009 e i bilanci intermedi al 30 giugno 2009 di Same Italy e Wokita approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione in data 2 dicembre 2009. Rimandando a quanto precedentemente indicato con riferimento ai principi contabili di redazione adottati da Eurofly e Meridiana, con riferimento a Wokita e Same Italy i bilanci intermedi al 30 giugno 2009 sono stati redatti sulla base dei Principi Contabili Italiani e, in particolare, del principio contabile OIC 30 applicabile per la redazione dei bilanci intermedi. La loro presentazione secondo IFRS non ha comportato significative variazioni rispetto a tali principi, in considerazione della semplicità degli accadimenti economici rilevati in tali bilanci, che non hanno comportato aggiustamenti ai fini della redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma.

Nella seguente tabella sono sintetizzate le scritture contabili effettuate per la redazione dello stato patrimoniale consolidato pro-forma di Eurofly al 30 giugno 2009.

Importi in Euro/000	<b>Eurofly</b>	<b>Meridiana Ramo Aviation</b>	<b>Same Italy</b>	<b>Wokita</b>	<b>Rettifiche Pro-Forma</b>	<b>Consolidato Eurofly Pro- Forma</b>
<b>Stato Patrimoniale</b>						
Attività materiali	16.977	29.403	104	8	0	46.492
Attività immateriali	1.859	642	10	25	56.539	59.129
Attività finanziarie	9.404	4.532	1	0	0	13.938
Attività finanz. vs controllante	2.972	0	0	0	-2.972	0
Altri crediti	2.870	0	0	0	0	2.870
Imposte anticipate	10.245	491	103	7	0	10.846
Partecipazioni	8.000	65	0	0	-8.065	0
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>52.327</b>	<b>35.133</b>	<b>218</b>	<b>40</b>	<b>45.556</b>	<b>133.274</b>
Rimanenze	3.711	298	0	0	0	4.009
Crediti comm.li e altri crediti	57.024	56.227	625	1.582	-8.181	107.277
Crediti vs controllante	2.006	0	1.506	353	-3.865	0
Crediti vs controllante da conferimento	0	0	0	0	24.562	24.562
Altre attività	2.545	4.773	514	0	0	7.832
Disp liquide e mezzi equivalenti	11.040	3.125	13	963	0	15.140
<b>Totale attività correnti</b>	<b>76.326</b>	<b>64.422</b>	<b>2.658</b>	<b>2.898</b>	<b>12.516</b>	<b>158.820</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>128.653</b>	<b>99.555</b>	<b>2.876</b>	<b>2.939</b>	<b>58.073</b>	<b>292.093</b>
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>7.596</b>	<b>-59.068</b>	<b>299</b>	<b>44</b>	<b>73.090</b>	<b>21.961</b>

Finanziamenti	2.474	2.972	0	0	-2.972	2.474
Imposte differite	251	3.691	0	0	0	3.942
Fondi per rischi e oneri	8.897	28.103	46	78	0	37.124
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>11.622</b>	<b>34.766</b>	<b>46</b>	<b>78</b>	<b>-2.972</b>	<b>43.540</b>
Debiti commerciali e altri debiti	93.800	112.134	1.537	1.680	-4.178	204.974
Debiti vs controllante	5.775	0	956	1.137	-7.868	0
Debiti verso banche	7.100	10.261	0	0	0	17.361
Quote correnti di finanz a l. ter.	563	119	0	0	0	682
Fondi per rischi e oneri	2.197	1.343	39	0	0	3.579
<b>Totale passività correnti</b>	<b>109.435</b>	<b>123.857</b>	<b>2.532</b>	<b>2.817</b>	<b>-12.046</b>	<b>222.596</b>
<b>Totale patrimonio e passività</b>	<b>128.653</b>	<b>99.555</b>	<b>2.876</b>	<b>2.939</b>	<b>58.072</b>	<b>292.093</b>

Nella seguente tabella sono sintetizzate le scritture contabili effettuate per la redazione del conto economico consolidato pro-forma di Eurofly al 30 giugno 2009.

Importi in Euro/000	Eurofly	Meridiana Ramo Aviation	Same Italy	Wokita	Rettifiche Pro-Forma	Consolidato Eurofly Pro- Forma
Ricavi vendite e prestazioni	143.065	137.750	1.812	3.095	-2.377	283.345
Altri ricavi	3.036	23.362	7	210	-7.352	19.263
<b>Totale ricavi</b>	<b>146.102</b>	<b>161.112</b>	<b>1.819</b>	<b>3.305</b>	<b>-9.729</b>	<b>302.608</b>
Costi commerciali diretti	1.933	4.666	0	0	-1.273	5.326
Carburante	33.464	27.838	0	0	0	61.301
Costi del personale	20.160	35.671	1.189	292	0	57.312
Materiali e servizi di manut.	25.099	24.627	0	0	-2.031	47.695
Altri costi operat. e wet lease	49.863	39.898	38	1.922	-208	91.513
Altri costi comm.li e di strut.	10.644	20.393	801	1.239	-4.050	29.027
Noleggi operative	22.751	13.128	0	0	-2.167	33.713
Ammortamenti	1.623	3.890	26	11	0	5.550
Svalut. di attività non correnti	0	0	0	0	877	877
Altri accantonamenti rettific.	1.145	0	0	0	0	1.145
Stanz. a fondi rischi ed oneri	1.307	3.609	0	0	0	4.916
<b>Totale costi</b>	<b>167.989</b>	<b>173.720</b>	<b>2.054</b>	<b>3.464</b>	<b>-8.852</b>	<b>338.375</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>-21.887</b>	<b>-12.609</b>	<b>-235</b>	<b>-159</b>	<b>-877</b>	<b>-35.767</b>
Oneri finanziari netti	732	-2.517	-1	-9	0	-1.795
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>-22.619</b>	<b>-10.092</b>	<b>-234</b>	<b>-150</b>	<b>-877</b>	<b>-33.972</b>
Imposte del period	-659	-442	-30	-3	0	-1.134

<b>Risultato netto</b>	<b>-23.278</b>	<b>-10.533</b>	<b>-264</b>	<b>-153</b>	<b>-877</b>	<b>-35.105</b>
<b>Risultato complessivo</b>	<b>-23.278</b>	<b>-10.533</b>	<b>-264</b>	<b>-153</b>	<b>-877</b>	<b>-35.105</b>

In particolare la colonna “Rettifiche Pro-Forma” rappresenta gli effetti derivanti dalle scritture di consolidamento delle situazioni economico-patrimoniali del Ramo *Aviation* di Meridiana e di Wokita e Same Italy, riferiti al 30 giugno 2009.

Il dettaglio del processo di determinazione dei dati inclusi nella colonna “Rettifiche pro-forma” viene di seguito illustrato.

- (a) Nella redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma il valore del 50% delle partecipazioni in Wokita e Same Italy detenuto da Eurofly precedentemente all’Integrazione è stato allineato al valore risultante dalla stima del *fair value* delle medesime Società effettuata ai fini del Conferimento. Tale stima ha comportato una svalutazione del valore di tali partecipazioni per complessivi Euro 0,9 milioni che si è riflessa in una svalutazione di pari importo della voce “Svalutazione di attività non correnti” nel Conto Economico Consolidato Pro-Forma.
- (b) L’importo rilevato nelle Attività Immateriali per Euro 56,5 milioni è relativo alla contabilizzazione del plusvalore allocato a titolo provvisorio ad Avviamento e derivante dalle seguenti operazioni:
- Conferimento del Ramo *Aviation*: rilevazione al *fair value*, sulla base delle assunzioni descritte in precedenza, delle attività e passività acquisite attribuibili a Eurofly per l’importo di Euro 49,7 milioni, quale risultante dalla differenza tra:
    - il *fair value* pari a Euro 57,3 milioni, come risultante dalla stima del capitale economico della Società effettuata dagli Amministratori con riferimento alla data del 31 agosto 2009 ai fini della determinazione del prezzo delle azioni di nuova emissione ai fini del Conferimento e
    - il patrimonio netto contabile della Società alla data del 30 giugno 2009, data di riferimento per la redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, pari a Euro 7,6 milioni
  - Consolidamento integrale di Same Italy e di Wokita: rilevazione della differenza di consolidamento pari a Euro 6,8 milioni emergente dall’eliminazione del valore complessivo di iscrizione delle partecipazioni in tali società nelle situazioni economico-patrimoniali del Ramo *Aviation* e di Eurofly (in quest’ultimo caso al netto della svalutazione di cui al precedente punto (a), pari a Euro 7,1 milioni e il patrimonio netto contabile complessivo delle medesime società alla data del 30 giugno 2009, data di riferimento per la redazione dei Prospetti Consolidati Pro-Forma, pari a Euro 0,3 milioni.
- (c) L’importo rilevato alla voce Crediti verso controllante da Conferimento per Euro 24,6 milioni è relativo al credito finanziario pro-forma di Eurofly verso Meridiana per l’impegno da questa assunto in data 19 novembre 2009, come anticipato nel paragrafo 2.1.1, di mantenere indenne Eurofly “*dai flussi e fabbisogni economico-finanziari del Ramo Aviation relativi al periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data di efficacia del Conferimento, che resteranno a carico di Meridiana*”. Con tale impegno Meridiana ha di fatto cristallizzato il *deficit* patrimoniale oggetto di Conferimento in Euro 34,5 milioni, corrispondenti allo sbilancio delle attività e passività del Ramo *Aviation* identificato al 31 agosto 2009, come indicato al paragrafo 2.1.1; poiché alla data del 30 giugno 2009 il *deficit* patrimoniale del Ramo *Aviation* ammontava ad Euro 59,1 milioni, l’iscrizione del credito finanziario in oggetto per Euro 24,6 milioni rappresenta la quantificazione pro-forma alla data dell’impegno assunto da Meridiana. La quantificazione effettiva di tale credito finanziario avverrà con riferimento alla data di efficacia del Conferimento in funzione delle perdite effettivamente

rilevate dal Ramo *Aviation* nel periodo compreso tra il 31 agosto 2009 e la data di efficacia del Conferimento stesso.

- (d) Eliminazione dei rapporti infragruppo relativi a ricavi, costi, crediti e debiti derivanti da operazioni effettuate nel periodo tra le entità oggetto di consolidamento.

## 5.2 Indicatori pro-forma per azione di Eurofly.

	<b>Eurofly</b> <b>30.06.2009</b> <b>Dati storici</b>	<b>Eurofly</b> <b>30.06.2009</b> <b>Dati Pro-Forma</b>
<b>Dati storici e pro-forma per azione</b>		
Perdita per azione	-0,066	-0,052
Numero di azioni	354.794.770	680.042.294

Si precisa che il numero di azioni preso a riferimento per il calcolo *ante* Conferimento della perdita per azione è pari a n. 354.794.770. Al 30 giugno 2009, il capitale sociale di Eurofly sottoscritto e versato era pari ad Euro 39.178.238,92 ed era, come è ancora oggi, suddiviso in n. 354.794.770 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

Come descritto nel Paragrafo “*Introduzione*” di questo Documento Informativo, per effetto dell’operazione di Aumento del Capitale Sociale da liberare mediante il Conferimento, il numero delle azioni di Eurofly si incrementerà di n. 325.247.524 azioni ed ammonterà pertanto a n. 680.042.294. Tale valore è quello utilizzato ai fini degli indici pro-forma *post* Conferimento.

## 5.3 Relazione della società di revisione sui dati economici, patrimoniali e finanziari pro-forma di Eurofly.

La relazione della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., concernente l’esame della redazione dei prospetti contabili (stato patrimoniale e conto economico) consolidati pro-forma, con la dichiarazione di impossibilità di esprimere un giudizio di ragionevolezza delle ipotesi di base utilizzate per la redazione dei dati pro-forma, sulla corretta applicazione della metodologia utilizzata, nonché sulla correttezza dei principi contabili utilizzati per la redazione dei medesimi dati, è allegata al presente Documento Informativo quale Allegato D.

## 6. PROSPETTIVE DI EUROFLY.

### 6.1 Indicazioni generali sull'andamento degli affari di Eurofly dalla chiusura dell'esercizio cui si riferisce l'ultimo bilancio pubblicato.

La crisi che ha interessato l'economia mondiale nel corso del 2008 e nella prima metà dell'anno seguente è proseguita anche nei mesi successivi, pur con qualche segnale di rallentamento. Il calo della fiducia, la diminuzione della ricchezza e la stretta creditizia hanno comportato una contrazione della domanda dei consumatori e una rilevante riduzione della produzione industriale e del prodotto interno lordo sia negli Stati Uniti che in Europa. In tale scenario il prezzo del petrolio si è fortemente ridimensionato rispetto ai livelli record raggiunti nel corso del 2008 mentre il Dollaro statunitense si è rafforzato rispetto all'Euro.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni dei primi dieci mesi del 2009 sono pari Euro 257.573 migliaia e registrano un calo del 18,6% rispetto a Euro 316.260 migliaia conseguiti nei primi dieci mesi del 2008. La contrazione è stata determinata da minori volumi (in termini di ore volo e passeggeri) e dall'effetto prezzo (per minori adeguamenti tariffari legati al costo del carburante) ed è stata solo parzialmente compensata dai ricavi aggiuntivi derivanti dall'accordo di *code sharing* con Lauda Livingston (che ha generato ricavi addizionali per circa Euro 10,7 milioni nei primi dieci mesi del 2009, compensati da costi di importo sostanzialmente equivalente).

I ricavi totali ammontano a Euro 260.802 migliaia, in calo di oltre il 20% rispetto ai primi dieci mesi del 2008. L'EBITDAR ammonta a Euro 19.961 migliaia, in calo di circa il 43% rispetto al valore di Euro 34.777 migliaia dello stesso periodo del 2008. I risparmi ottenuti sul costo del carburante (pari, nei primi dieci mesi del 2009 a Euro 61.234 migliaia, -49% rispetto ai primi dieci mesi del 2008 ove era pari a Euro 120.071 migliaia) conseguenza della forte riduzione del costo del *jet fuel* al barile oltre che della minore attività effettuata nel periodo, non hanno controbilanciato i minori ricavi. Il costo del personale, ammontante a Euro 34.505 migliaia rispetto a Euro 32.250 migliaia dei primi dieci mesi del 2008, evidenzia un aumento del 7% conseguente al minor contributo derivante dal contratto di solidarietà, terminato a fine marzo 2009 e ripreso, riguardo al personale navigante di cabina il 21 luglio 2009 e al personale tecnico di condotta il 17 settembre 2009. I costi per materiali e servizi di manutenzione, pari a Euro 41.569 migliaia, crescono del 17,2% rispetto ai primi dieci mesi del 2008 (ove erano pari a Euro 35.468 migliaia) per effetto, oltre che del rafforzamento del Dollaro, di maggiori manutenzioni su motori nonché di costi di manutenzione straordinaria per il ripristino e rilascio degli aeromobili (*phase-out*) usciti dalla flotta nel periodo.

I costi operativi e di *wet lease*, pari a Euro 82.728 migliaia rispetto a Euro 82.494 migliaia dei primi dieci mesi del 2008, presentano una limitata variazione, determinati da maggiori costi di *wet lease* per acquisto posti sui voli operati da Lauda Livingston, conseguenti gli accordi di *code sharing* sui collegamenti per i Caraibi (a fronte dei ricavi per vendita posti sui voli per l'Oceano Indiano e il Kenya), compensati dalla contrazione dei costi operativi conseguente alla minore attività effettuata nel periodo. Gli altri costi commerciali e di struttura, pari a Euro 16.775 migliaia, mostrano una crescita del 24,7% rispetto ai primi dieci mesi del 2008, in particolare per maggiori servizi di consulenza, pubblicità e altri servizi. L'EBITDA è pari a Euro - 14.168 migliaia rispetto al pareggio ottenuto nei primi 10 mesi del 2008. I noleggi operativi, pari a Euro 34.129 migliaia, diminuiscono di Euro 489 migliaia in confronto ai primi dieci mesi del 2008.

Dopo ammortamenti e accantonamenti pari a Euro 6.964 migliaia, in calo di Euro 3.256 migliaia rispetto ai primi 10 mesi del 2008, l'EBIT ammonta a Euro -21.132 migliaia, rispetto a Euro -10.061 migliaia dello stesso periodo del 2008. In conseguenza di quanto sopra, i primi dieci mesi del 2009 chiudono con un risultato netto negativo di Euro 23.617 migliaia, rispetto alla perdita di Euro 13.753 migliaia dei primi dieci mesi del 2009.

Importi in Euro/000		31.10.09	31.12.08	Variazione
A. Cassa e c/c bancari attivi	(1)	3.371	13.175	(9.804)
B. Contratti derivati inclusi nelle disponibilità liquide	(1)	-	-	-
<b>C. Disponibilità liquide (A) + (B)</b>		<b>3.371</b>	<b>13.175</b>	<b>(9.804)</b>
<b>D. Crediti finanziari correnti</b>		-	-	-
E. Debiti bancari correnti	(1) (2)	14.295	4.326	9.969
F. Contratti derivati inclusi nei debiti verso banche	(1) (2)	-	-	-
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente		574	533	41
H. Altri debiti finanziari correnti		-	-	-
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F) + (G) + (H)</b>		<b>14.868</b>	<b>4.859</b>	<b>10.010</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (C) - (D)</b>		<b>11.498</b>	<b>(8.316)</b>	<b>19.813</b>
<b>K. Crediti finanziari non correnti</b>		-	-	-
L. Debiti bancari non correnti		2.184	2.758	(574)
M. Obbligazioni emesse		-	-	-
N. Altri debiti non correnti		-	-	-
<b>O. Indebitamento finanziario non corrente (L) + (M) + (N)</b>		<b>2.184</b>	<b>2.758</b>	<b>(574)</b>
<b>P. Indebitamento finanziario netto (J) - (K) + (O)</b>		<b>13.682</b>	<b>(5.557)</b>	<b>19.239</b>
<b>Riconciliazione con prospetto del rendiconto finanziario e con lo stato patrimoniale:</b>				
(1) Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(10.924)	8.849	(19.773)
(2) Debiti verso banche		14.295	4.326	9.969

La posizione finanziaria netta al 31 ottobre 2009 è negativa per Euro 13.682 migliaia. Le variazioni rispetto al valore positivo di Euro 5.557 migliaia registrato al 31 dicembre 2008 sono di seguito evidenziate.

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

C - Disponibilità liquide.

Le disponibilità liquide al 31 ottobre 2009 sono pari a Euro 3.371 migliaia e sono costituite dai valori in cassa e dai saldi di conti correnti bancari attivi.

I – Indebitamento finanziario corrente.

Ammonta a Euro 14.868 migliaia ed è rappresentato da: (i) debiti verso banche pari a Euro 14.295 migliaia, per finanziamenti a breve termine; (ii) parte corrente dell'indebitamento non corrente per un importo di Euro 574 migliaia.

O – Indebitamento finanziario non corrente.

L'indebitamento finanziario non corrente è composto da debiti bancari non correnti per Euro 2.184 migliaia, rappresentati dalla quota oltre i 12 mesi del mutuo ipotecario contratto con Banca Profilo.

In considerazione della marcata stagionalità dell'attività di Eurofly, tradizionalmente concentrata nel periodo estivo, il mese di novembre risulta caratterizzato da un assorbimento di cassa, e l'indebitamento finanziario netto alla fine 30 novembre 2009 registra un peggioramento al dato di fine ottobre, chiudendo con un saldo di circa Euro 16,3 milioni.

## 6.2 Indicazioni generali sulla previsione dei risultati dell'esercizio in corso.

L'andamento consuntivo dei primi dieci mesi dell'esercizio riportato nella Relazione predisposta ai sensi dell'articolo 2446 del codice civile e sintetizzato nel paragrafo precedente ha evidenziato risultati negativi per le motivazioni ivi esposte. In dettaglio, il periodo si è chiuso con una perdita di Euro 23,6 milioni e un indebitamento finanziario netto di Euro 13,7 milioni.

Per quanto riguarda l'andamento della restante parte dell'esercizio questo è fortemente influenzato dalla stagionalità dell'attività. Si ricorda infatti che la domanda del trasporto aereo, soprattutto nel segmento *leisure*/vacanze, è caratterizzata da una rilevante stagionalità. Con specifico riferimento a Eurofly, l'attività è concentrata nel terzo trimestre (fatta eccezione per i periodi in prossimità delle festività, Natale e Capodanno). Il mese di novembre, in linea con le attese, ha risentito del rallentamento dell'attività e, come anche negli anni passati, data la presenza di elevati costi fissi a fronte di proventi ridotti, ha riportato un risultato netto negativo.

Alla luce dei risultati dei primi dieci mesi del 2009 e in considerazione delle tendenze appena evidenziate, si confermano pertanto le previsioni di forte perdita per la chiusura dell'esercizio già evidenziate nelle relazioni periodiche con riferimento a Eurofly "*Stand alone*".

## ALLEGATI

- (A) Relazione illustrativa predisposta dal consiglio di amministrazione di Eurofly s.p.a. ai sensi dell'articolo 2441, sesto comma, del codice civile e dell'articolo 70, terzo comma, del regolamento adottato con delibera Consob n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente integrato e modificato.
- (B) Parere di congruità sul prezzo di emissione delle azioni rilasciato dalla società di revisione Deloitte & Touche S.p.A. ai sensi dell'articolo 158, primo comma, D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58.
- (C) Relazione di stima redatta da un esperto indipendente ai sensi dell'articolo 2343-*ter*, secondo comma, lettera b) del codice civile.
- (D) Relazione della società di revisione sui dati economici, patrimoniali e finanziari pro-forma di Eurofly.